

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZDRAVOTNĚ SOCIÁLNÍ FAKULTA

PREVENCE DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ
(PREVENTION TRAFFIC INJURY)

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

MILAN ŠESTÁK

Mgr. MAGDALENA ČAPKOVÁ Ph.D.

9.5.2007

Thesis Abstract: PREVENTION TRAFFIC INJURY

Every third minute will get in Czech republic to road-traffic accident. Injuries puppy fat are always corporate sanitary social problem. Children may be injured like pedestrians, bikers or like co - driver in motor vehicle. Traumatic situation trenches families and near victim to, who they need help. This very situations would have had forgo. Correct upbringing bent on prevention coming parent, who would largely have had be a free agent babies instance, they should know what are rules, law and precautionary measures e.g . wear cycling crash helmet, using retaining system and so on Next component in upbringing puppy fat is of course school, where children poisons big part point. Further would it had be police CR, municipal police and all other organization conversant traffic education, administration informative materials not only for children, but also for parents.

All want to and wish , to ours children grow up healthy and satisfied and knew, how well shelter in today's road running.

Poděkování

Děkuji Mgr. Magdaleně Čapkové Ph.D. za pomoc a vedení při zpracování mé bakalářské práce

V Českých Budějovicích 9.5.2007

Milan Šesták

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma PREVENCE DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ vypracoval samostatně a použil jen pramenů, které cituji a uvádím v příložené bibliografii.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 9.5.2007

Milan Šesták

Úvod

Téma mé bakalářské práce je zaměřeno na prevenci dopravních úrazů. Toto téma jsem si vybral, protože se při své práci často s dopravními úrazy setkávám. A to úrazy nejen dospělých, ale i dětí všech věkových kategorií. Viděl jsem spoustu bolesti a bezmocnosti rodičů, kterým jsme oznamovali, že jejich dítě mělo dopravní nehodu. Viděl jsem rodiče, kteří sami byli účastníky dopravní nehody při níž se zranilo jejich dítě. Náhlé traumatické události zasahují hluboce do života člověka a nikdy na ně nemůžeme být dost připraveni. Trauma zraňuje. Zranění může být tělesné, ale také emoční. Sám jsem otcem tří synů a přeji si, aby se nám nic takového nestalo. Proto se zaměřuji na prevenci.

Děti jsou postiženy jako účastníci silničního provozu nejen jako spolujezdcí v osobních autech, ale i jako chodci, nebo cyklisti.

Mezi nejčastější příčiny nehod je vběhnutí dítěte do vozovky, typickým příkladem je přecházení mezi zaparkovanými vozidly.

Další příčinou je přebíhání vozovky bez rozhlédnutí na obě strany, špatný odhad vzdálenosti, ale i přecházení po přechodu se světelnou signalizací má svá úskalí.

Hra dětí na vozovce, případně v její blízkosti - následování míče, který je odkopnut do vozovky, sáňkování na frekventovanou pozemní komunikaci a podobně mívá velice často pro dítě fatální následky(2).

Nesprávné chování cyklisty – jízda vedle sebe, náhlé vybočení bez signalizace a samozřejmě nepoužívání cyklistických přileb.

Nezřídka vidím děti jak stojí v autě mezi sedadly a nikoli připoutané v bezpečnostní sedačce či, pásem.

Děti jsou mimořádně ohroženou skupinou – téměř polovina všech úrazů u dětí do 15 let vzniká v souvislosti s pohybem v dopravním prostředí. V České republice je dopravní nehoda nejčastější příčinou dětských úrazových úmrtí. Vážné zranění, které je způsobeno dopravní nehodou, postihne každoročně více než 4 000 dětí, přičemž přibližně 40 z nich na následky dopravní nehody umírá.

Část dětí má po nehodě trvalé následky, které dítě omezují nejen fyzicky, ale i psychicky. Zatěžují rodinu dítěte, jak fyzicky tak psychicky, ale mnohdy i sociálně, kdy se např. jeden z rodičů stará o dítě s trvalými následky.

Proto je nejlépe těmto stavům předcházet a to cílenou prevencí zaměřenou na děti, na jejich rodiče.

Cílem práce je získat vědomosti o tom, jaké mají děti základní znalosti o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních nařízeních. A toto jsem zjišťoval také u jejich rodičů.

1. Současný stav

Česká republika zaujímá ve statistikách dopravní nehodovosti a úrazovosti velmi nepříznivé postavení. V České republice připadá na 1 milión osob 139 usmrcených, což je ve srovnání s motoristicky vyspělými zeměmi, jako je např. Velká Británie, Holandsko anebo Švédsko, přibližně dvojnásobek(25). Mimořádně ohroženou skupinou jsou u nás děti. Každoročně v důsledku dopravní nehody zahyne přibližně 40 dětí, více než 4 000 dětí utrpí v souvislosti s dopravní nehodou vážné zranění(8). V rámci prevence těchto úrazů je velmi důležité používání prvků pasivní bezpečnosti, jako jsou pásy, cyklistické přilby a dětské zádržné systémy. Bohužel je stále mnoho těch, kteří tyto prvky bezpečnosti ignorují a nepoužívají. Je zřejmé, že hlavní díl odpovědnosti za prevenci úrazů leží bezpochyby na rodičích, kteří by měli jít dítěti příkladem, a to jak v roli řidiče, tak i v roli chodce. Také výchova mladých řidičů v autoškolách by měla být zaměřena na prevenci. Ale také bezpečné komunikace, organizace provozu, rychlostní komunikace a eliminace rizikových skupin by mělo být cílem prevence dopravních úrazů.

1.1. Silniční dopravní nehoda – definice

Za nehodu se považuje taková událost, při níž dojde k poškození nebo zničení dopravního prostředku, nebo ke zranění či úmrtí osob v souvislosti s dopravním provozem(9).

Úraz - je tělesné poškození, které vzniká nezávisle na vůli postiženého náhlým a násilným působením zevních sil(3).

1. 2. O nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2006

V roce 2006 Policie ČR šetřila celkem 187 965 nehod, při kterých bylo 956 osob usmrceno, 3 990 těžce zraněno a 24 231 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 9,12 mld. Kč. V porovnání s rokem 2005 vyplývá, že došlo k poklesu u všech základních ukazatelů nehod, a sice:

•počet nehod	o 11 297,	tj. o	5,7%
•počet usmrcených	o 171 osob,	tj. o	15,2%
•počet těžce zraněných	o 406 osob,	tj. o	9,2%
•počet lehce zraněných	o 3 743 osob,	tj. o	13,4%
•odhad hmotné škody	o 654,9 mil. Kč,	tj. o	6,7%.

Vývoj následků nehod v roce 2006 byl velmi příznivý a meziroční pokles počtu usmrcených osob je za posledních 26 let DRUHÝ nejvyšší (po roce 1998, kdy se projevil vliv snížení rychlosti jízdy v intravilánu).

Počet nehod v roce 2006 je od roku 1990 8. nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod) a nejméně v roce 1990 (94 664 nehod). Tento stav byl ovlivněn příznivým vývojem ve druhém pololetí roku 2006, kdy nabyla účinnosti novela zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Počet usmrcených v roce 2006 je **nejnižší od roku 1990** a významně „se dostal pod hranici“ 1 000 osob. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob a tzn., že počet usmrcených v roce 2006 je oproti roku 1994 nižší o 517 osob.

Počet těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší; nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob). Poprvé od roku 1990 se roční počet těžce zraněných dostal pod hranici 4 000 osob.

Počet lehce zraněných osob je za posledních 17 let 3. nejnižší a po 14 letech se dostal pod hranici 25 000 osob. Nejvíce lehce zraněných bylo před 10 lety – v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob.

Poprvé od roku 1990 dochází ve třech letech po sobě k významnému poklesu počtu usmrcených osob. V roce 2004 bylo usmrceno o 104 osob méně, než v předchozím roce, v roce 2005 činí tento rozdíl 88 osob a v roce 2006 pak 171 osob. Přitom prakticky již v roce 2003 se podařilo zastavit nepříznivý vývoj počtu usmrcených osob. Největší meziroční pokles byl v roce 1998, kdy počet usmrcených byl o 207 osob nižší, než v roce 1997 (pokles byl ovlivněn především z důvodu snížení rychlostního limitu v obcích).

Z celkového počtu 956 osob usmrcených při nehodách v silničním provozu v roce 2006 bylo 30 dětí (o 9 usmrcených dětí méně, než v roce 2005). Z toho bylo:

- **9 dětí - chodců** (tj. o 2 děti méně),
- **5 dětí - cyklistů** (tj. o 1 dítě více) – z toho 4 děti neměly přilbu,
- **14 dětských spolujezdců v osobních automobilech** (tj. o 8 dětí méně) – přitom 7 dětí spolujezdců v osobních automobilech „nepoužilo“ zádržný systém,
- **1 dítě jako spolujezdec na motocyklu** - bez ochranné přilby (o 1 dítě méně)
- **1 dítě jako cestující v autobusu** (tj. o 1 dítě více).

Počty usmrcených a zraněných osob odpovídají stavu zjištěném do 24 hodin po nehodě.

1.3. Dopravní úrazy

Představují 14% z celkového počtu dětských úrazů. Nejčastěji se jedná o zlomeniny a zhmožděniny, v řadě případů jde o kombinovaná poranění hlavy, hrudníku a břicha (5).

Dopravní úrazy jsou zaviněny náhlou decelerací vysoké kinetické energie. Při vzájemné kolizi vozidel se jejich okamžité rychlosti sčítají. Některé mechanismy jsou

typické. U dvoustopých vozidel jsou to poranění hlavy nárazem na přední část interiéru vozidla, poranění hrudníku nárazem na volant, poranění dolních končetin nárazem na přístrojovou desku. Zde často dochází k etážovému poranění kolena, femuru, kyčle a pánve. Za typický mechanismus nutno pokládat i kyvný pohyb krční páteře při nárazu na vozidlo zezadu.

U jednostopých vozidel při haváriích dochází obvykle k těžkým nitrolebním poraněním, k poraněním pletence ramenního a pochopitelně i k dalším úrazům v závislosti na tom, zda se jednalo o pouhý pád nebo došlo k nárazu na překážku či protijedoucí vozidlo.

K dopravním úrazům počítáme i úrazy chodců. Vesměs se jedná o zranění mnohočetná, zaviněná přejetím, ale častěji odmrštěním a následujícím pádem.

Poranění při dopravní nehodě mohou být drobné oděrky, rány, různé zlomeniny až polytraumata.

Rány - porušení integrity tělesného krytu. Dělíme podle mechanismu vzniku což jsou u dopravních úrazů **rány řezné, bodné a tržně zhmožděné**. Podle hloubky postižení:

- exkoriace** - neproniká celou hloubkou kůže
- povrchní rána** – zasahuje do podkoží
- hluboká rána** - proniká přes fascii a může zasáhnout svaly, šlachy, cévy a nervové svazky
- penetrující rána** – proniká do tělesné dutiny

Kraniocerebrální poranění

Kraniocerebrální poranění zůstává závažným medicínským a sociálněekonomickým problémem(4). Je častou příčinou úmrtí v dětském věku, nebo postižení neurologického a psychického vývoje dítěte. Trauma může postihnout v různé kombinaci skalp, lebku či mozek.

Mechanismus poranění je většinou náraz různých předmětů na hlavu, nebo náraz hlavy na tvrdou překážku při pádech. Nepřímým mechanismem může být poraněn izolovaně mozek deceleračně nebo akceleračně-typicky při dopravních nehodách. Při tomto mechanismu je často traumatizována i krční páteř.

Bohaté cévní zásobením měkkých pokrývek lebky vyvolává při otevřených poraněních zpravidla velké krvácení. Specifické poranění jsou skalpační rány.

Zlomeniny kalvy - lineární – fissury
tříštvrté – hvězdicovité
impresivní - vpáčení 3-5 mm musí být operačně řešeny

Zlomeniny baze lební

Příznaky jsou zjevné u zlomenin v oblasti přední a střední jámy lební. Pátrá se po subkonjunktiválním hematomu, suspektním brýlovém hematomu. Krvácení ze zvukovodu bez zevního zranění. Tato poranění jsou vesměs spojena s poraněním mozku.

Poranění mozku

Nejčastěji používané dělení, které hodnotí určité stupně poruchy vědomí, je **Glasgow Coma Scale**. Těžké úrazy jsou definovány skóre 3 – 8. Středně těžké úrazy mají skóre 9 – 12.

Mozková komoce

Projevuje se přechodnou dysfuncí ihned po úrazu, postupně mizí. V lehčích případech může být pouze zmatenost, s amnézií nebo bez amnézie, nauzea, zvracení. Někdy krátkodobá porucha vědomí. Při vyšetření nejsou ložiskové změny na CT či MR.

Kontuze mozku

Projevuje se delší poruchou vědomí a neurologickým deficitem, který trvá déle než 24 hodin. CT mozku zobrazuje okrsky prokrvácení v mozkové tkáni s různým stupněm expanzivního chování. Kontuze je nejčastější příčinou subarachnoideálního krvácení. Při rozsáhlých kontuzních ložiscích je nutno indikovat operační léčení.

Komprese mozku

Příčinou komprese je útlak mozku způsobený intrakraniálními krevními výrony. Těžká porucha vědomí manifestující se bezprostředně po úrazu. Na CT expanzivní ložiskové změny. Operační léčení.

Epidurální krvácení

U většiny pacientů je přítomna fraktura lebky a nejčastěji udávaným zdrojem krvácení je poranění větví meningeální artérie epidurální krvácení může vzniknout i po lehkém poranění hlavy.

Subdurální hematom - za jak dlouho od úrazu subdurální krvácení vzniká a manifestuje, se rozlišuje:

- SD akutní – v prvních hodinách až po několika dnech
- SD subakutní – do 3 týdnů od úrazu, děti se vyskytuje zřídka
- SD chronický – průběh plíživý, u dětí se prakticky nevyskytuje.

Poranění míchy - jsou vzácná poranění v dětském věku. A převažuje poranění horní krční míchy. Vzhledem k výšce léze rozeznáváme dochází k následkům (pareplegie, kvadruplegie).

Poranění periferních nervů - vzniká řadou mechanismů, otevřená poranění – rány řezné, bodné, poranění při frakturách dlouhých kostí, nelze opomenout iatrogenní poranění po operaci

Maxilofaciální poranění.

U dětí se často setkáváme s úrazy zubů jak stálých, tak i dočasných. Zlomeniny obličejových kostí jsou u dětí poměrně řídké.

ORL úrazy

- zevní boltec - rekonstrukce při ztrátovém poranění,
- zlomeniny skalní kosti ve 45 % u zlomenin baze lebni

- nos – poranění měkkých částí, zlomenina nosních kůstek – repozice
- zlomeniny v oblasti vedlejších nosních dutin
- poranění dutiny ústní a mezofaryngu – rány měkkého patra a patrových oblouků
- poranění měkkých tkání krku – pohmožděniny, rány
- poranění hrtanu a průdušnice – komoče, kontuze až po rozdrčení

Poranění očí

- kontuze bulbu - nadměrný tlak na oko
- perforace bulbu - předmětem, nutné řádné vyšetření
- kompresivní zlomenina očnice – nejčastěji prasklá mediální stěna

Poranění hrudníku, plic, bránice, srdce

Poranění hrudní stěny a nitrohrudních orgánů není u dětí příliš časté. Kolem 90% hrudních poranění je způsobeno tupým poraněním (4). Nejčastější příčinou je autonehoda.

Poranění bránice - u dětí vzácné a je nejčastěji způsobeno tupým nárazem při automobilové nehodě.

Poranění srdce - většinou vzniká ve spojení s poraněním hrudní stěny a nitrohrudních orgánů.

Poranění cév bývá významnou složkou polytraumat(4). Poranění cévního systému u dětí patří k nejzávažnějším . Dělíme je na přímá a nepřímá. Přímá poranění způsobená různými ranami – řezné, bodné, sečné, poranění úlomky kostí

Tupá poranění bývají záludná při polytraumatech.

Poranění břicha

Převládají poranění sdružená nejčastěji s poraněním hlavy, končetin, pánve, páteře a hrudníku.

Pohmoždění břišní stěny - projeví se ohraničenými kožními petechiemi, sufuzemi a hematomy, lokalizovanými v podkoží, subfaciálně, intramuskulárně. Vždy nutno vyloučit nitrobřišní poranění.

Poranění jater a žlučových cest

Stupeň poškození jater při traumatu závisí na mechanismu úrazu. Masivní krvácení z jater je příčinou vysoké morbidity a mortality těchto poranění. Více než 80% je mechanismem úrazu sražení dítěte autem, nebo motocyklem(4).

Poranění sleziny - u dětí bývá poranění sleziny častější než poranění jater. Jde o závažná poranění. Bývají to poranění sdružená .

Poranění duodena - poranění duodena je v dětském věku vzácné a činí kolem 2% všech nitrobřišních poranění. Nejčastější příčina poranění je náraz.

Poranění pankreatu - toto poranění je u dětí vzácné je uváděno na 4.místě po poranění sleziny ,jater, a ledvin.

Poranění žaludku a tenkého střeva - jsou důsledkem tupého poranění břicha, postihují častěji chlapce,kdy na prvním místě je střet s motorovým vozidlem.

Poranění tlustého střeva a konečníku - nejčastější jsou tupá poranění, která jsou součástí tupých poranění břicha při dopravních úrazech.

Retroperitoneální a pánevní poranění - krvácení, únik obsahu střevního či moči může vzniknout v důsledku otevřených nebo tupých poranění dolní části hrudníku, břicha nebo pánve.

Poranění močového ústrojí - nejčastější poranění po poraněních kraniocerebrálních.

- poranění ledvin - kontuze ledviny, ruptura ledviny
- poranění uretry – souvisí s dopravními úrazy spojené s frakturami pánve
- poranění močového měchýře kontuze, ruptura

Poranění rodidel - mohou být součástí dopravních polytraumat.

Poranění pohybového aparátu

Tato poranění lze dělit na poranění jednotlivých funkčních částí, tj. na poranění kostí, kloubů a jejich adnex , svalů a šlach. U všech poranění může nastat kontuze s obrazem pohmoždění tkáně a s vývojem hematomu.

U kostí se jedná hlavně o zlomeniny, poranění kloubů diferencujeme podle závažnosti od lehké formy distorze, přes těžkou distorzi i s možnými trhlinami vazivových struktur, až po luxace a luxační zlomeniny jako nejzávažnější poranění

kloubu. U svalů je nejzávažnějším poraněním jeho ruptura.

Poranění pohybového aparátu u dětí se výrazně liší od poranění pohybového aparátu dospělého jedince. Tento rozdíl je dán rozdíly v anatomii, fyziologii a patofyziologii.

Poranění horní končetiny

- zlomenina klíční kosti – pád na rameno nebo napnutou horní končetinu, velmi často pád z kola (24).
- zlomenina lopatky – v dětském věku velmi vzácná
- poranění ramenního kloubu - luxace ramenního kloubu – v dětském věku se vyskytuje relativně málo, spíše v dospívání.
- poranění svalů – u ramenního kloubu ruptura dlouhé hlavy bicepsu u dětí není častá
- poranění brachiálního plexu - těžké úrazy ramenního kloubu. Dochází k plegii až paréze celé horní končetiny nebo její části.
- zlomeniny humeru – jsou v dětském věku relativně dosti časté
- suprakondylická zlomenina humeru - nejčastější typ zlomenin dětského věku a pravděpodobně i nejnebezpečnější. Tříštivé úlomky, kterými mohou být poraněny sousední struktury, což má za následek vážné postižení končetiny.
- zlomeniny předloktí – velmi časté poranění dětí. Většinou se poraní obě kosti.
- zlomenina zápěstí a ruky – díky pohyblivosti kloubů a pružnosti skeletu vznikají tato poranění poměrně zřídka.

Poranění dolní končetiny

- poranění pánve – tato poranění vznikají při dopravních úrazech a jedná se o těžká poranění, polytraumata v souvislosti s poraněním vnitřních orgánů uložených v malé pánvi.
- luxace kyčelního kloubu - působení velkého násilí na kyčelní kloub.
- zlomeniny femuru – jsou u dětí méně časté. Zlomeniny diáfýzy femuru jsou při dopravních úrazech časté jsou zde velké krevní ztráty.
- poranění kolenního kloubu, zlomeniny česky ,

- zlomeniny bérce jsou děti časté, i poranění hlezna
- poranění nohy díky pružnosti nejsou časté – zlomenina patní kosti a tarzálních kostí - přejetí nohy.

Poranění páteře

Páteř jako komplex má tři základní funkce: statickou, dynamickou a ochranou.

Při poranění páteře dochází k poranění měkkých tkání, vazů, meziobratlových destiček, vznikají zlomeniny těl obratlů, oblouků i výběžků. Závažnost se hodnotí podle stupně dislokace a poranění míchy.

Všechna výše jmenovaná poranění mohou vzniknout následkem dopravního úrazu. Jejich kombinace, a rozsah způsobují závažná poranění, polytraumata jež ohrožují život dítěte. Jsou i taková poranění, kdy je dítě třeba resuscitovat. Zde bych poukázal na poskytnutí adekvátní první pomoci. Tato poranění mohou postihnou komplikace, které přinášejí dítěti různé následky, prodlužující se hojení, reoperace, infekce, hospitalizace, nehybnost atd.

1.4. Věkové zvláštnosti a rizika

Nejdůležitější rizikové faktory pro vznik úrazu jsou pohlaví, věk, dosažený stupeň somatického a psychického vývoje, socioekonomická situace rodiny, poruchy chování i rizikové chování vrstevníků, dospívajících i dospělých v okolí dítěte(1).

U dětí do 7 let převládá egocentrické myšlení a jeho vlastní vjemy jsou přenášeny na ostatní osoby – dítě si myslí, že jej řidič auta viděl ve tmě za hustým keřem. Schopnost hloubkového stereoskopického vidění se vyvíjí až do 10 let je příčinou chybného odhadu vzdálenosti. Předškolní děti neumí bezpečně odlišit, zda auto jede nebo stojí. Akomodace u dětí je zpomalená, takže při změně pohledu z blízka do dálky hledí malé děti okamžik do prázdna. Zorné pole je asi o 30% zúženo proti dospělým, což zpomaluje postřeh toho, co se děje vzadu.

Reakční doba u dítěte je prodloužena, takže u pětiletého dítěte dosahuje dvojnásobné délky než u dospělého(13). Navíc u dívek je tato doba delší než u chlapců. To vysvětluje proč dítě např. vyběhne za míčem do vozovky s relativním zpožděním, takže u řidiče přijíždějícího vozidla vzniká falešný pocit, že dítě auto zaregistrovalo a zůstalo stát(1). Rovněž koordinace vjemu a motorické reakce se vyvíjejí pomalu. Přímě běžící dítě se proto dívá jen dopředu a nevnímá nebezpečí ani zprava ani zleva. Proti tomu se směr běhu nebo jízdy dítěte řídí nahodilými pohyby hlavy. Schopnost sluchového vnímání je u dítěte snížena asi o 10 dB ve srovnání s dospělým jedincem. Také schopnost odlišit vedlejší zvuky je v předškolním věku malá.

Emoce dítěte se po delší době vynuceného pohybového omezení promítají do jeho nejbližšího pohybu, kterým je cesta domů. Výsledkem je vysoký počet úrazů v tomto časovém úseku(1).

Těžiště těla je v dětském věku umístěno výrazně výše než u dospělého jedince, což je jedním z důvodů proč dítě snadněji ztrácí rovnováhu a padá.

Rozlišit pravou a levou ruku umí děti již na počátku školní docházky, ale použít toto v zrcadlovém obraze např. u přijíždějících vozidel umí až v 10 letech.

Předvídané vědomé nebezpečí se začíná vyvíjet kolem 8. roku věku, ale je snadno potlačeno působením zajímavé události tj. aktuálního vjemu (kamarád na protější straně ulice).

V logickém myšlení, postřehu, koncentraci, předvídání nebezpečí vědomí nutnosti preventivního chování se blíží děti dospělým teprve až po 12. roce věku

Postřeh, pozornost a koncentrace se výrazně lepší po 7. roce při současném poklesu egocentrického uvažování.

Úrazem jsou ohroženy zejména děti hyperkinetické, hyperaktivní, agresivní, extrovertní se sklonem k rizikovému chování i děti, vystavené stresu nebo mimořádné psychické zátěži.

1.5. Vznik úrazů.

Úrazy jsou nejčastější příčinou úmrtnosti dětí starších 1 roku ve vyspělých zemích(19).

Vliv na charakter úrazu má i design výrobku, kterého je dítě v době úrazu uživatelem. Například cyklistická helma, airbag v autě, ale i hračky, které má dítě kolem sebe v autě. Úrazy vzniklé kolizí osobního automobilu jsou pro dítě uvnitř auta závažné, pokud dítě nepoužilo zádržných systémů v autě(11). U dítěte může dojít od drobných poranění, přes vznik zlomenin dlouhých kostí, pánve, poranění obličejových částí lebky, mozku, krvácení tepenného i žilního charakteru, vnitřním zraněním, ztrátovým poraněním až ke smrti dítěte(6).

Při jízdě na motocyklu je dítě jako spolujezdec velmi ohroženo na životě. Přes použití helmy dochází velmi často k mozkolebečním poraněním a polytraumatům, která vedou často ke smrti dítěte(6).

U dítěte cyklisty dochází k dopravním úrazům: od drobných oděrek přes pohmoždění měkkých tkání, někdy zlomeniny kostí, a to i v případě, že si kolizi dítě způsobilo samo. Stejný druh poranění může vzniknout i při kolizi s dalším cyklistou, i když zde mohou být následky střetu závažnější. Rodiče, kteří vezou dítě na kole, by měli myslet na to, že se dětem často dostane noha do drátů kola a pak následuje pád. K poranění páteře, mozkolebeční poranění, vnitřní zranění až k usmrcení dítěte cyklisty může dojít při střetu s automobilem. Také u případů velké rychlosti vozidla, které předjíždí dítě cyklistu a dítě je sraženo proudem vzduchu(6).

Poranění dětí chodců závisí opět na charakteru střetu dítěte s vozidlem. Nejjednodušší jsou tzv. blatníková poranění, zde jde většinou o zlomeniny dolních končetin. Vážné je tzv. kapotážní poranění, kdy je dítě katapultováno na kapotu projíždějícího vozu. Téměř vždy jde o poranění dolních končetin dítěte, mozkolebeční poranění, ale také polytraumata. Charakter poranění dítěte chodce ovlivňuje jeho tělesná výška(5).

Specifická poranění vznikají při kolizi hromadných dopravních prostředků. Pro děti je to autobus, vlak, metro. Při takovéto kolizi dochází u dětí ke všem popisovaným úrazům, ale objevuje se zde ještě panika, akutní davová psychóza, nebezpečí z ušlapání, natlačení na zábrany.

1. 6. Dopravní úrazy a jejich dopady

Nehoda se stane během vteřiny a následky mohou trvat celý život(7).

Dopravní úraz má vždy zdravotní, sociální a ekonomický dopad na jedince i jeho okolí(20). Pro vznik a charakter dopravního úrazu u dětí je důležité prostředí, ve kterém se dítě nachází, dále jeho věk, pohlaví, fyzická zdatnost, psychický stav(5).

Závažnost dopravních úrazů má dlouhodobý dopad na život pacienta i jeho rodiny, a je třeba také poukázat na finanční náročnost léčby. Již akutní odborná péče o jednoho pacienta s těžkým úrazem v trauma centru stojí až statisíce i miliony korun, dále následují náklady na doléčení a rehabilitaci(10).

Řada poranění se u dětí obejde bez dalších následků, ale velká část dětských dopravních úrazů má dopad na sociální situaci dítěte. I u lehkých poranění dochází k sociálně ekonomickým dopadům na rodinu – dítě nenavštěvuje školní či předškolní zařízení vliv na finanční příjem rodiny.

Sociální dopady spojené s těžkým úrazem se opět odrazí v celé rodině. Pokud dojde k hospitalizaci, je dítě vytrženo ze svého sociálního prostředí, je omezováno jednak zraněním, ale i přímo nemocničním prostředím. Dítě je izolováno od svých vrstevníků a spolužáků, zaostává za svými spolužáky ve vzdělání, je podrobováno různým druhům vyšetření a zákrokům, které omezují dítě fyzicky, ale i psychicky(5).

Po ukončení léčby úrazu následuje rehabilitace, a to ústavní nebo ambulantní. Pokud dítě dochází na rehabilitaci ambulantně, musí být doprovázeno členem rodiny. Na základě trvalého zdravotního postižení dítěte dopravním úrazem se setkáváme nejprve se všemi předchozími sociálními dopady, ale dále následuje v důsledku zdravotního postižení různého stupně sociálního omezení. Toto omezení se projevuje v délce vytržení ze sociálního zázemí rodiny, školní docházky, kde může dojít k prodloužení školní docházky. Vzhledem k závažnosti zdravotního postižení může dojít k přechodu na jiný druh vzdělávání. Pokud rodina nemůže z jiných důvodů o dítě

pečovat, je dítě umístěno do ústavní péče, kde se musí aklimatizovat na jiné sociální prostředí, než bylo zvyklé(5).

V důsledku změny zdravotního stavu po dopravním úraze může dítě užívat kompenzační nebo ortopedickou pomůcku. Dítě je nuceno přizpůsobit svoje sociální aktivity svému danému zdravotnímu stavu. Často bývá dítě postiženo tak, že s ním zůstává některý člen rodiny doma. Pokud dítě zůstává invalidním v důsledku zdravotního postižení je omezeno ve výběru dalšího studia a zaměstnání.

Náhlé traumatické události zasahují hluboce do života člověka a nikdy na ně nemůžeme být dost připraveni. Trauma zraňuje. Zranění může být tělesné, ale i emoční. Emoční zranění může být daleko bolestivější než fyzické a také se může hůře hojit. V těžkém traumatu může člověk uvíznout, takže v něm žije dál. Dopravní nehoda je typickou traumatickou událostí. Účast při nehodě, zranění či ztráta blízké osoby může způsobit vážné psychické problémy.

Jako akutní reakce na stres se označují fyziologické změny a změny v chování a prožívání, které startují rychle poté, co se b traumatizující podnět objevil, nebo v následných 2-3 dnech. Podstatou této reakce jsou obranné reakce, které maximálně mobilizují rezervy postiženého jedince(5).

Bezprostřední reakce na stres:

- fyzické - třes, pocení, nauzea, vyčerpání, bolesti na hrudi, neklid, zvýšený TK, P
- rozumové- problémy s řečí, ztráta paměti, potíže rozhodovat se, depersonalizace
- emocionální – strach, pocit bezmoci, beznaděje, ztráta zájmu, podrážděnost
- změny v chování – drží se zpátky, či naopak, nechut' k jídlu, neklid

Tyto projevy se mohou objevit v různé intenzitě a podobě. Pokud však přetrvávají déle než 4 týdny jde o závažný stav. Je nutná pomoc psychologa.

Postrumatická stresová porucha je komplexem psychologických příznaků, které pramení ze zážitku mimořádné traumatické události. Je pozdní reakce, projevující se měsíce i roky po události.

Pozdní reakce – nejčastější příznaky:

- vzpomínání - opakují se nadbytné vzpomínky, pocity, zvuky, pachy
- útěk od skutečnosti – vyhýbání se místům, lidem, rozhovorům připomínající

situaci

- strach nebo zvýšená podrážděnost – poruchy spánku, koncentrace, úzkost, neklid
- změny sociálního chování – problémy v zaměstnání, strach z komunikace

Průzkumy ukazují, že přibližně u 25% osob, které byly vystaveny traumatické události, se rozvine PTSD(5).

POMOC- základní východiska v oblasti duševního zdraví a traumatických událostí.

- každého kdo přežije, událost poznamená
- posttraumatický stav má 2 podoby – dopadá na jedince i okolí
- většina lidí se vzchopí a účelně funguje, ale jejich výkonnost je menší
- postkatastrofické projevy a projevy zármutku jsou normálními reakcemi na nenormální situaci
- většina lidí, kteří přežijí se nedomnívá, že potřebuje psychosociální pomoc a psychosociální služby nevyhledává
- oběti mohou po události odmítat jakoukoli pomoc
- postkatastrofická psychosociální pomoc je svou povahou často daleko více praktická než psychologická.
- rozhodující pro ozdravení jsou systémy sociální opory

I v léčbě následků nehod motorových vozidel existují účinné postupy, které ve velké míře snižují bolest a utrpení. Jsou-li záchraně léčeni účinně a efektivně, s větší pravděpodobností a dříve se vracejí do pracovního procesu a normálního osobního a společenského života.

V České republice prožíváme v oblasti pomoci při hromadných neštěstí zakladatelské období. Při hromadných neštěstích a katastrofách je obětem poskytována péče psychologa přímo na místě, nebo bezprostředně po události . Bohužel v případě „běžné“ dopravní nehody, bezprostřední psychologická pomoc nenastupuje. Přiměřená psychologická a sociální pomoc obětem v ČR by se měla stát pravidlem jako je to běžné v Německu a ostatních státech EU.

V ČR přijde na silnicích ročně o život kolem 1300 osob a další stovky jsou zraněny. Tato traumatická situace zasahuje rodiny a blízké obětí, kteří potřebují pomoc. Při zdravotně sociální fakultě JU byla zřízena Poradna **DoN** poskytující sociální

poradenství a psychologické poradenství, včetně krizové intervence, pro občany poškozené **Dopravní Nehodou**.

1.7. Základní možnosti řešení problematiky dopravní nehodovosti dětí

Problematiku dopravních nehod dětí lze řešit v podstatě třemi základními přístupy, které by měly být navzájem propojeny a koordinovány(2).

- **úpravy dopravního prostředí** - oddělení jednotlivých skupin účastníků silničního provozu – zpomalovací prahy, ostrůvky pro chodce, cyklistické stezky optické brzdy, snížení rychlosti v místech nejčastějšího střetu, **intervence vůči motorizovaným účastníkům silničního provozu** - k dodržování pravidel silničního provozu, kontrola policí, informační kampaň cílená na motoristy
- **používání prvků pasivní bezpečnosti** - pásy, dětské zádržné systémy, cyklistické přilby, fluorescenční materiály, reflexní materiály.

Používání cyklistických přileb není u nás stále doceněno. Paragraf 58, odst. 1 - cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě (14).

Přilby musí mít tzv. schvalovací značky (Atest 8 SD) a schvalovací doložku, kterou musíte najít na každém kusu. Podle výsledků odborných studií je u cyklistů užívajících přilby riziko úmrtí téměř 20 x nižší. Při pádu z kola bývá nejčastěji zraněna hlava. Ke zranění hlavy dochází při pádu téměř ve 45 % případů, méně častá jsou poranění rukou. Dle statistik hrozí nepřipoutaným osobám až 6x vyšší riziko smrti! Užívání pásů brání nejenom závažným zraněním hlavy a obličeje, včetně otřesu mozku, ale i zlomeninám dlouhých kostí – rukou a nohou. Pásy chrání cestující zejména v případě čelní srážky, kdy hrozí vymrštění osoby z předního sedadla, anebo při převrácení automobilu na střechu. V ČR je povinnost poutat se na předních i zadních sedadlech, pokud jsou vybavena bezpečnostními pásy. Užívání autosedaček zabrání více než 70 % úmrtí dětí ve vozidlech. Dítě, které měří nejvýše 150 cm a váží nejvýše 36 kg, by mělo být vždy přepravováno v autosedačce, která odpovídá hmotnosti a výšce dítěte. Zákon stanoví

povinnost řidiče motorového vozidla skupiny M1, N1, N2 nebo N3, vyjma případů uvedených v § 6 odst. 3, 4 a 5, užití pro přepravu dětí do 36 kg a nepřesahující výšku 150 cm vždy autosedačku, a to i při přepravě dítěte v městském provozu(26). Tedy použití dětských zádržných systémů je od července 2006 povinné při všech jízdách na všech druzích pozemních komunikací (tedy nejen na dálnicích, ale i v obcích)(15).

•**výchova dětí a rodičů** - rozšiřování informací o problematice bezpečnosti silničního provozu. Dospělí by měli především naučit děti chovat se bezpečně a vytvořit jim co nejbezpečnější prostředí(22).

1. 8. *Prevence dopravních úrazů dětí*

Úrazy jsou nejčastější příčinou úmrtí dětí a mladých dospělých. Prevence znamená předcházení(18). Světová zdravotnická organizace předpokládá, že do roku 2020 bude v důsledku úrazu ještě o 45% osob více než dnes(5). Stále kvalitnější systém záchranné a léčebné péče přispívá ke snižování počtu úmrtí v souvislosti s úrazem, avšak celkový počet úrazů neustále stoupá. Aktivita Světové zdravotnické organizace a Ekonomické hospodářské komise Organizace Spojených národů v oblasti prevence dopravních nehod, především dopravních úrazů dětí v České republice vyústily v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu(17). Ministerstvo zdravotnictví ČR věnuje prevenci dětských úrazů pozornost a finančně podporuje příslušné projekty v rámci preventivních zdravotnických programů i výzkumných projektů, a to v souladu s plněním „ Státní koncepce mladé generace do roku 2007“, programu „ Zdravé životní prostředí pro děti“ a zvláště pak Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR v 21. století „Zdraví pro všechny v 21. století“(19).

V dubnu 2004 byla přijata Národní strategie BESIP s cílem snížit počet zemřelých na silnicích do roku 2010 na polovinu(10).

Dle WHO je problematika dopravní úrazovosti velice závažná a např. v roce 2004 byl Světový den zdraví zaměřen na prevenci dopravních úrazů.

Zdravá města - v roce 1988 iniciovala WHO světový projekt. Během patnácti let se do projektu zapojilo 1300 Zdravých měst, regionů ve 30 evropských zemích. Po roce 1989

se tato myšlenka začala realizovat i v ČR. V roce 1994 byla založena asociace Národní síť Zdravých měst české republiky. NSZM ČR systematicky podporuje praktickou realizaci hodnot: udržitelný rozvoj, zdraví, a kvalita života v podmínkách měst, obcí, regionů. NSZM disponuje nabídkou programů a kampaní pro veřejnost k osvětě, k podpoře zdraví, životnímu prostředí, sociálním otázkám, dopravě apod. Zdravé město vytváří rámec pro realizaci konkrétních programů, tedy i prevence v oblasti dopravních úrazů(12).

Bezpečná komunita – dalším projektem WHO je bezpečná komunita, jejíž cílem je snížit počet a závažnost úrazů v dané komunitě. V rámci komunity je vypracován dlouhodobý program prevence úrazů v celé populaci se zaměřením na rizikové skupiny – děti, senioři(11). Součástí bezpečné komunity je řada dílčích projektů – např. **Bezpečná cesta do školy**. Tento projekt vznikl ve Velké Británii a odtud se postupně úspěšně šíří. V ČR je realizován v roce 1998. Chceme-li děti naučit, jak se správně pohybovat v dopravním prostředí, musíme je naučit dívat se kolem sebe. S tímto prvkem pracuje projekt bezpečná cesta do školy, kde si dítě mapuje bezpečná a riziková místa a na základě této mapy navrhuje další řešení a opatření dopravní situace, která by rizika minimalizovala.

Ve dnech 23. – 29. dubna 2007 se uskuteční **1. Globální týden bezpečnosti silničního provozu OSN**. Tato významná mezinárodní akce vychází z resoluce Valného shromáždění OSN A/RES/58/9 o globální krizi v bezpečnosti silničního provozu z 19. listopadu 2003 a ze zprávy generálního tajemníka OSN o globální krizi v bezpečnosti silničního provozu(A/58/228ze dne 30.října 2003.Hlavním cílem Týdne je zvýšit zájem o sociální dopady dopravních úrazů a vyzdvižení rizik zejména mladých účastníků silničního provozu (nepřiměřená rychlost, alkohol, agresivita,...) a současně propagace aktivit na osvědčené postupy, které mají hlavní vliv na prevenci dopravních úrazů.Heslem Týdne je „Bezpečnost silničního provozu je provoz bez nehod“.

Dětské zádržné systémy – kampaň „ Pásovec“- je informační kampaň o používání dětských autosedaček. Maskotem kampaně je pásovec. Cílem je informovat rodiče, lékaře, pedagogy, strážníky a další o důležitosti a správném způsobu připoutání dítěte v autosedačce. Na realizaci se za podpory Ministerstva dopravy Evropské unie podílí

Centrum dopravního výzkumu a oddělení BESIP Ministerstva dopravy ve spolupráci s Národní sítí Zdravých měst a Policií ČR (7).

Na kolo jen s přilbou – úraz hlavy je nejčastějším důvodem k hospitalizaci při úrazu na kole(23). Přilba snižuje riziko zranění mozku při úraze na kole ze 60- 88%. Informace o kampani jsou pro děti, rodiče, pedagogů, prodejci přileb poskytují slevy na nákup přileb.

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích Zdravotně sociální fakulta vydává časopis **Prevence úrazů, otrav a násilí** (příloha 5), a publikaci pro školní děti **Venku číhá džungle aneb jak se chránit před úrazy**(příloha 3).

Policie České republiky Správa Jihočeského kraje v Českých Budějovicích preventivně informační skupina se spolupodílí na preventivním projektu Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích Zdravotně sociální fakulty, který je nazván **„Bezpečný cyklista“**.

Cílem preventivního projektu je předcházet dopravní nehodovosti a ukázat školákům cestu, jak se správně chovat jako účastník silničního provozu. Celý projekt je tedy tematicky zaměřen především na správné chování chodců a cyklistů a je určen pro děti I. stupně základních škol.

Preventivní akce „Bezpečný cyklista“ (příloha 4) je rozdělena do tří částí: beseda s dopravními policisty a promítnutí videokazety s dopravní tematikou, praktická část na dopravním hřišti a na závěr vypracování dopravního testu. Na základě dosažených výsledků mají zúčastněné děti možnost získat Průkazu cyklisty.

Dalším projektem preventivně informační skupiny Policie ČR správy Jihočeského kraje je preventivně výchovný projekt nazvaný **„Po zebře bezpečně“**.

Bezpečné přechody zvýrazněné speciálním nástřikem způsobující optický klam, vyvýšeného přechodu – řidič reaguje zpomalením(21).

Při tvorbě zmíněného projektu bylo využito dosavadních dobrých zkušeností a poznatků z celorepublikové dopravně preventivní akce Jezdíme s úsměvem s tím rozdílem, že se policisté zaměřili především na nemotorizované účastníky silničního provozu, tedy chodce a cyklisty. Preventivně výchovná akce proběhla na území celého Jihočeského kraje **v rámci „Týdne bez aut“ od 18. do 22. září 2006** na vyznačených

přechodech pro chodce neřízených světelnou signalizací. Záměrem bylo vytipovat přechody pro chodce v blízkosti základních škol, ze kterých se děti uvedené akce zúčastnily a pod vedením dopravních policistů a pracovníků preventivně informačních skupin společně sledovaly a vyhodnocovaly správné či nesprávné chování chodců, cyklistů i řidičů motorových vozidel. Přecházení přes pozemní komunikaci má svá pravidla pro obě základní skupiny účastníků silničního provozu - pro motorizované i pro nemotorizované. Pokud se nám všem podaří dodržování daných pravidel ještě doplnit vzájemnou tolerancí a respektem, bude dosaženo žádaného výsledku a tím je **zvýšení bezpečnosti**.

Děti, které se akce zúčastnily si pro chodce připravily obrázky s dopravní tematikou, které společně s připraveným letákem „**Desatero pro chodce**“ obdržel od dětí každý chodec či cyklista, který přešel přes vytypovaný přechod s tím, že byl upozorněn na své správné či nesprávné chování na přechodu pro chodce.

Připravený leták „**Desatero pro chodce**“ obsahoval deset praktických rad, jak se má správně chovat chodec, než vstoupí na vyznačený přechod pro chodce, jak se má chovat na přechodu (16) apod.

Ajaxův zápisník- preventivní projekt Policie ČR oceněný ministrem vnitra(příloha 7).

V průběhu září roku 2002 žáčci druhých tříd základních škol na různých místech v celé České republice dostali z rukou uniformovaných policistů a policistek pracovní sešit s názvem „**Ajaxův zápisník**“.

Jedná se o preventivně výchovnou učební pomůcku, díky které se děti nenásilnou formou odpovídající jejich věku seznamují se zásadami bezpečného chování, dovídají se o patologických jevech, kterými jsou v dnešní době ohrožovány a také jsou jim představeny činnosti jednotlivých služeb republikové policie. Sešit obsahuje 10 témat každé vždy na 1 měsíc ve školním roce. V září se začíná seznámením s policií, následuje důležitá **dopravní výchova, vlastní bezpečnost a zásady** „Co se smí a co se nesmí“. Nechybějí ani ožehavá témata jako jsou „Děti a trestné činy“, „Mezilidské vztahy - šikana“, „Drogy a hazardní hry“ a také kapitola o nebezpečnosti a alkoholu. Poslední problematikou jsou bezpečné prázdniny, takže **Ajaxův zápisník** může být

dětem dobrým rádcem i v době letního volna.

Česká pojišťovna pořádá také akce zaměřené na prevenci dopravních úrazů a podílí se na řadě společných akcí s policií ČR. Např. Akce gentleman, silnic, jezdíme s úsměvem, ČP Index bezpečnosti. Iniciativou byly při vjezdu do obcí a měst uvítací tabule vyzívající k jízdě bez nehod.

Jako policista se aktivně spolupodílím na všech dopravně bezpečnostních akcích.

2.Cíle práce a hypotézy

Cíle:

Cíl 1: zmapovat znalosti dětí školního věku o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních nařízeních.

Cíl 2: zmapovat znalosti rodičů dětí školního věku o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních opatřeních.

Hypotézy:

- 1. Děti školního věku nemají základní znalosti o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů.*
- 2. Děti školního věku nemají základní znalosti o nových legislativních nařízeních.*
- 3. Rodiče dětí školního věku mají základní znalosti o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů.*
- 4. Rodiče dětí školních dětí mají základní znalosti o nových legislativních nařízeních.*

3. Metodika

Za účelem zjištění cílů práce bylo realizován kvantitativní výzkum. K ověření mých hypotéz jsem si zvolil jako techniku sběru dat dotazníkové šetření (Příloha 1, 2). Otázky dotazníku jsou rozlišeny podle variant odpovědí na uzavřené, polootevřené a otevřené. Všichni, kteří dotazník vyplnili odpovídali anonymně.

1) Výzkum jsem provedl dotazníkem pro děti, dotazníkem pro rodiče. O spolupráci jsem poprosil vybrané děti jež jsou žáky 5. a 6. tříd ze základní školy Grünwaldova v Českých Budějovicích, kde jsem oslovil i jejich rodiče..

2) Soubor - Oslovil jsem soubor 200 respondentů dětí školního věku a 200 respondentů rodičů dětí navštěvujících základní školu. Z 200 oslovených respondentů - dětí na dotazník o základních znalostech o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních nařízeních reagovalo 178 dětí z nichž 176 dotazníků bylo hodnotitelných (tj.88 % ze všech dotázaných).

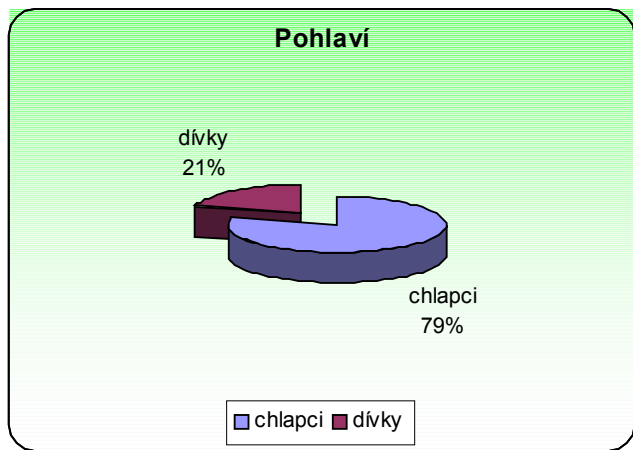
Z 200 oslovených respondentů – rodičů na dotazník o základních znalostech o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních nařízeních reagovalo 104 rodičů, z nichž jen 100 bylo hodnotitelných (tj. 96% z dotázaných rodičů).

4. Výsledky

Výsledky odpovědí byly znázorněny v jednotlivých grafech, které je možno porovnat. Výsledky dětí jsou označeny v názvu grafu malým písmenem a), a výsledky rodičů těchto dětí jsou značeny malým písmenem b). Hodnocení výsledku odpovědí dětí bylo provedeno ze vzorku 176 dotazníků . Hodnocení výsledku odpovědí rodičů bylo provedeno ze vzorku 100 dotazníků.

4.1 Rozbor

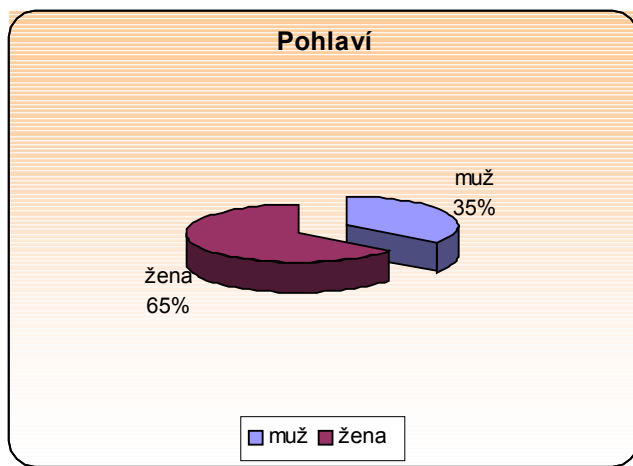
Graf 1 a : Rozdělení dětí dle pohlaví



Zdroj : vlastní výzkum

Na tuto otázku odpovědělo 133 (79%) respondentů dětí, že jsou chlapci a 33(21%)respondentů že jsou dívky. Chlapecká převaha je z důvodu oslovení sportovní školy, kde chlapci hrají hokej,nebo fotbal.

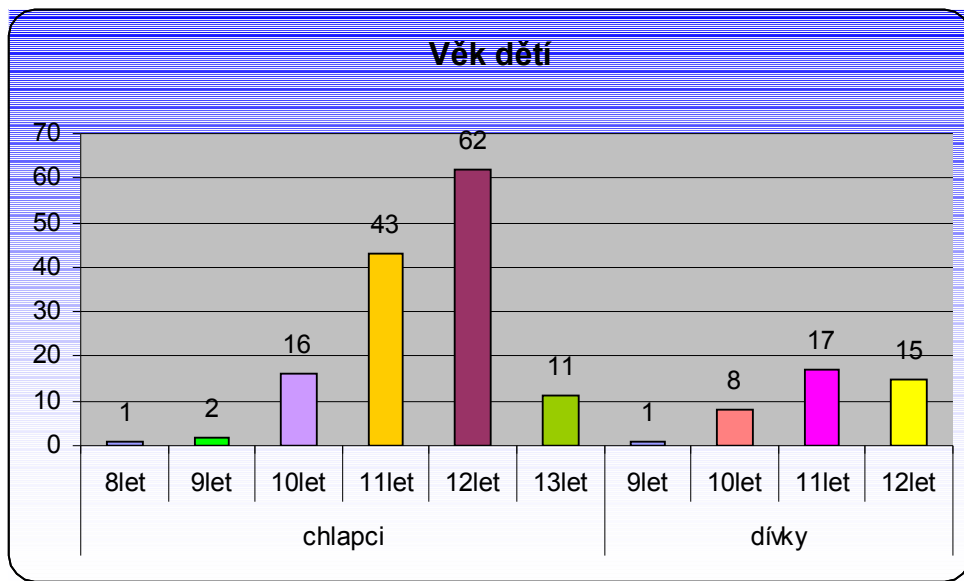
Graf 1 b : Rozdělení rodičů dle pohlaví



Zdroj: vlastní výzkum

Z celkového počtu 100 respondentů rodičů odpovědělo 65 (65%) respondentů žen – matek a 35 (35%) respondentů mužů – otců.

Graf 2 a : Rozdělení dětí dle věku



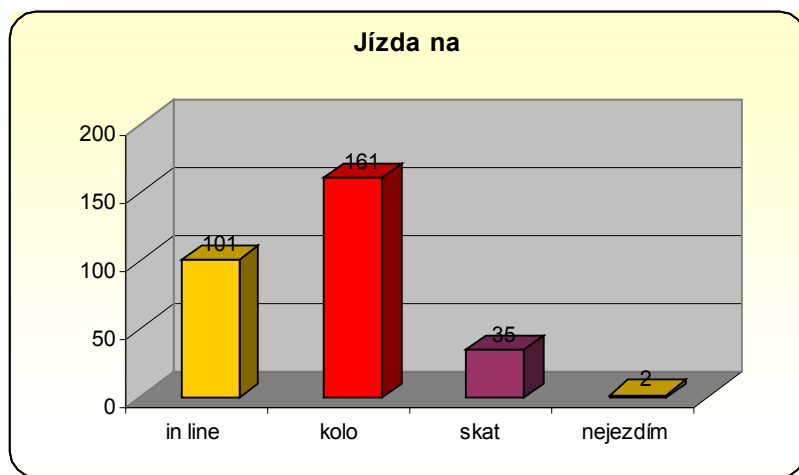
Zdroj: vlastní výzkum

Z celkového počtu 176 respondentů dětí odpovědělo:

1% (1) chlapec - 8let, 1% (2) chlapci - 9let, 9% (16) chlapců - 10let, 24% (43) - 11let, (35%) (62) chlapců - 12let a 5% (11) chlapců 13let.

1% (1) – 9 let dívka, 5% (8) - 10let dívek, 10% (17) - 11letých dívek a 9% (5) - 12letých

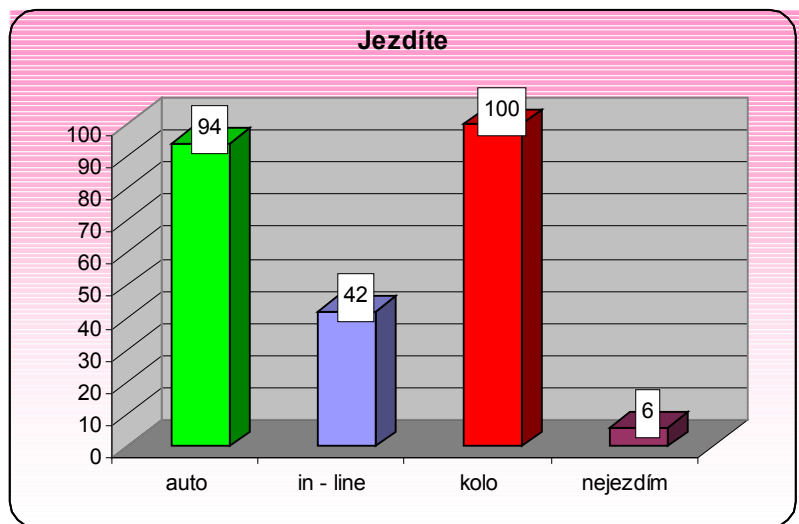
Graf 3 a : Jezdíš na



Zdroj: vlastní výzkum

Většina 91% (161) respondentů dětí uvedla, že jezdí na kole, 57% (101) dětí jezdí na in - line bruslích, 19% (35) dětí na skatu a jenom 1% (2) dětí nejezdí na ničem

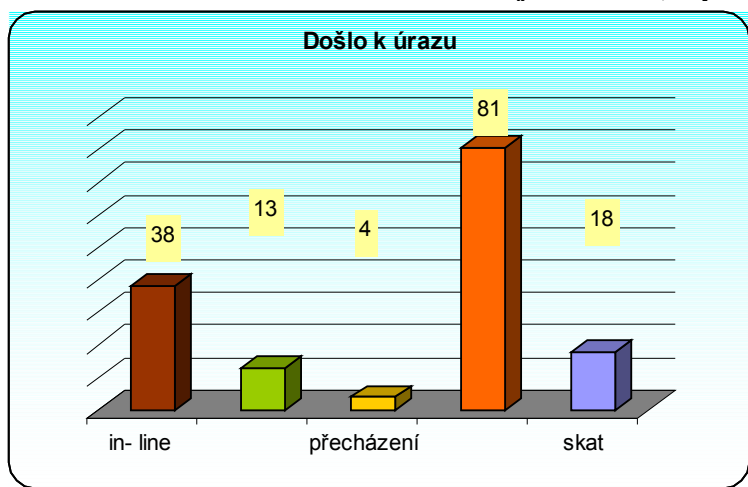
Graf 3 b : Jezdíte



Zdroj : vlastní výzkum

Z celkového počtu 100 respondentů rodičů uvedlo 94% (94), že jezdí autem, 42% (42) jezdí na in – line bruslích, na kole jezdí 100%(100) rodičů a vůbec nejezdí jen 6% (6) rodičů

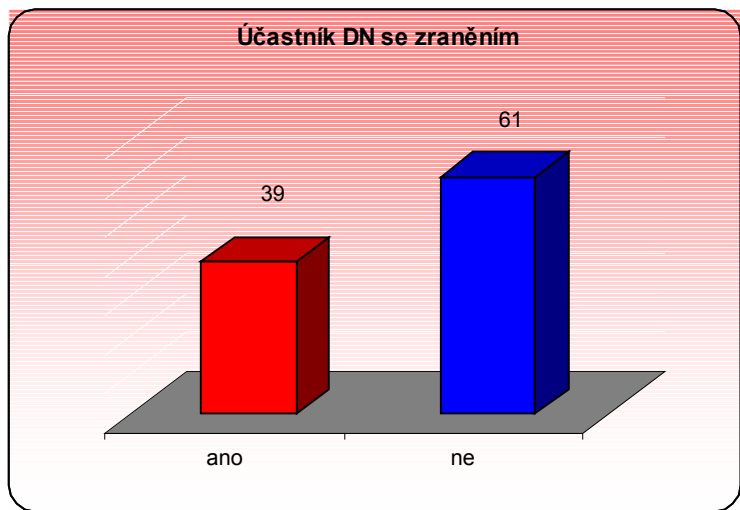
Graf 4 a : Stal se ti úraz v souvislosti s jízdou na...,či při přecházení



Zdroj: vlastní výzkum

46% (81) dětem se stal úraz v souvislosti s jízdou na kole, kdy se převážně jednalo o drobná poranění, oděrky. S jízdou na in – line bruslích se zranilo 21% (38) dětí. S jízdou v autě se zranilo 7% (13) dětí. Na skatu se zranilo 10% (18) dětí a při přecházení silnice byly zraněny 2% (4) děti.

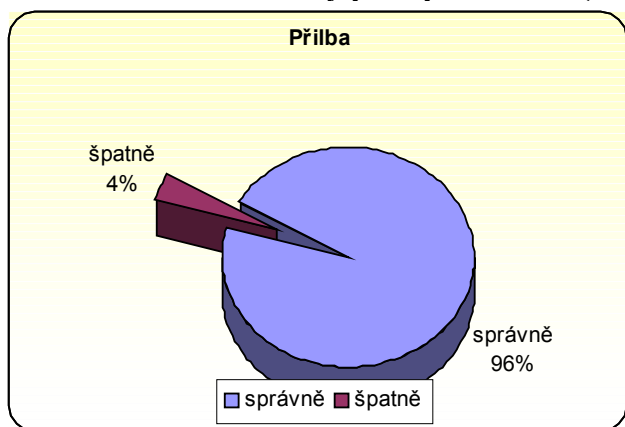
Graf 4 b : Byl jste účastník DN , kde došlo ke zranění



Zdroj: Vlastní výzkum

61%(61) rodičů nebylo účastníkem dopravní nehody, kde došlo ke zranění převážná část byla žen. 39% (39) bylo účastníkem dopravní nehody, kde došlo ke zranění.

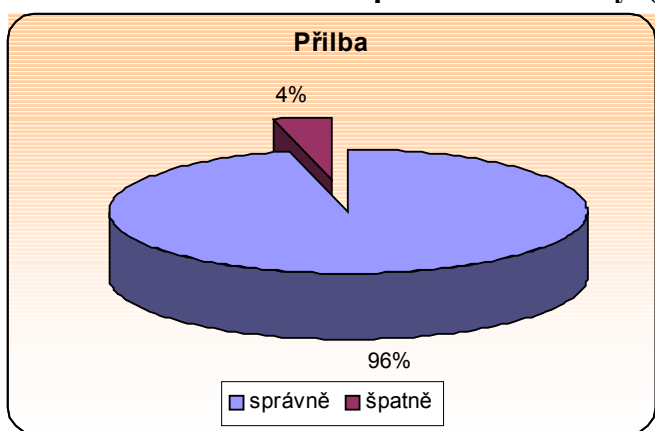
Graf 5 a : Ochrana hlavy před poraněním (kolo,skat, in-line)



Zdroj: vlastní výzkum

Převážná část dětí 169 (96%) odpovědělo správně – přilba, 7 dětí (4%) odpovědělo špatně.

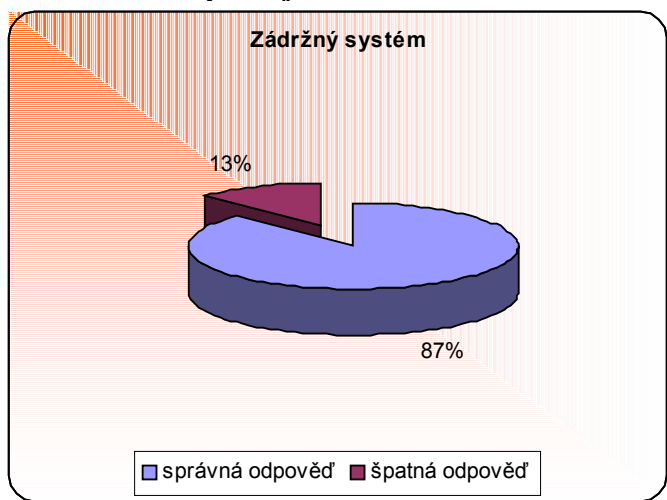
Graf 5 b : Jak chránit dítě před úrazem hlavy (kolo, skat, in-line)



Zdroj: vlastní výzkum

Také většina rodičů 96 (96%) odpovědělo správně – přilba, jen 4 (4%) rodiče odpověděli špatně.

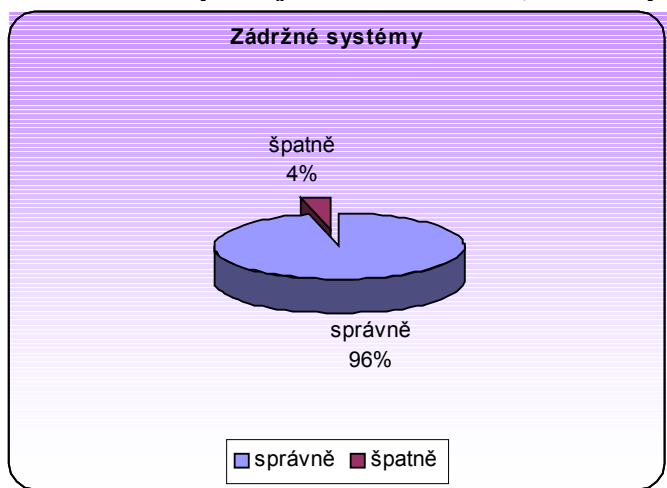
Graf 6 a : Jak předejdeš zranění v autě



Zdroj : vlastní výzkum

154 (87%) dětí odpovědělo na prevenci úrazu v autě správně - zádržné systémy.
22 (13%) dětí odpovědělo špatně

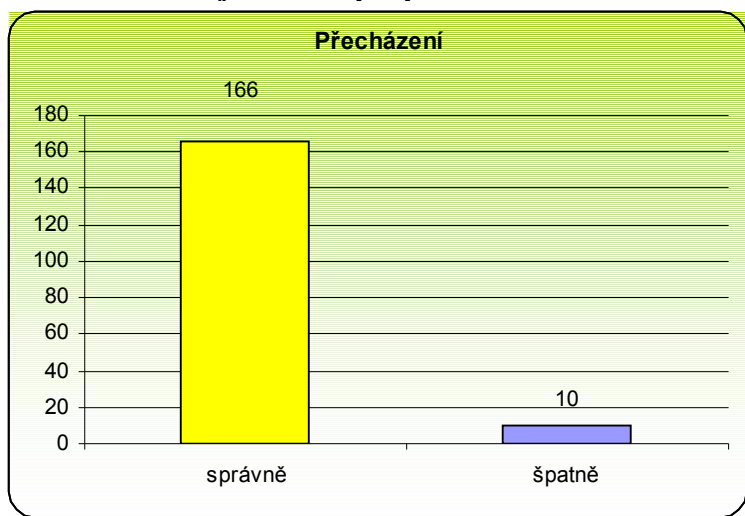
Graf 6 b : Jak předejdete zranění sebe, či dítěte při jízdě autem



Zdroj: vlastní výzkum

Rodiče v 96 (96%) odpověděli správně, pouze 4 (4%) rodiče odpověděli špatně.

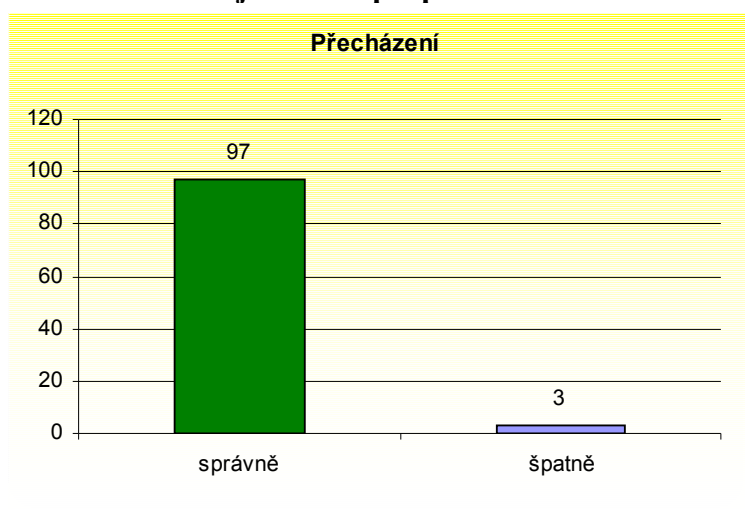
Graf 7 a : Předejití úrazu při přecházení



Zdroj : vlastní výzkum

Jak předejít úrazu při přecházení silnice správně odpovědělo 94% (166) dětí. Špatně odpovědělo pouze 6% (10) dětí.

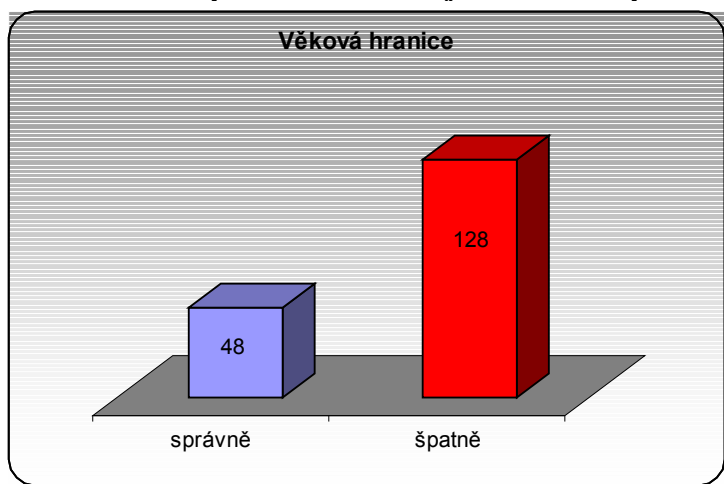
Graf 7 b : Předejití úrazu při přecházení



Zdroj : vlastní výzkum

Správně odpověděla převážná část rodičů 97% (97) jen 3 (3%) odpovědělo špatně

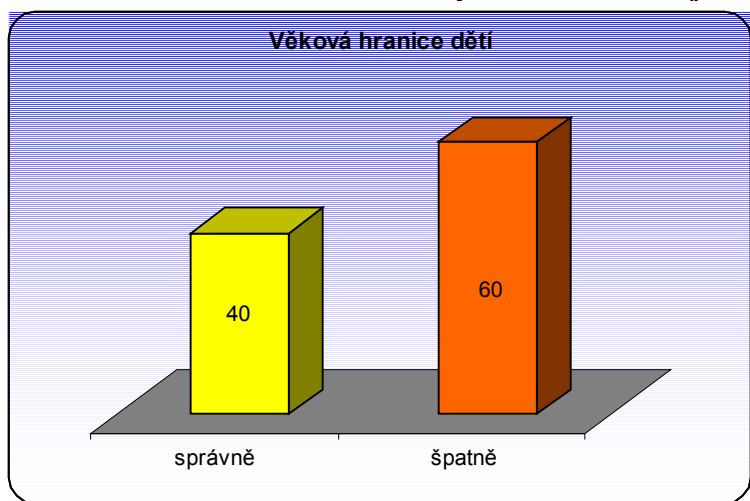
Graf 8 a : Věk pro samostatnou jízdu na kole po silnici



Zdroj : vlastní výzkum

Správně – 10 let - odpovědělo pouze 27% (48) dětí. Špatně odpovědělo 73% (128) dětí.

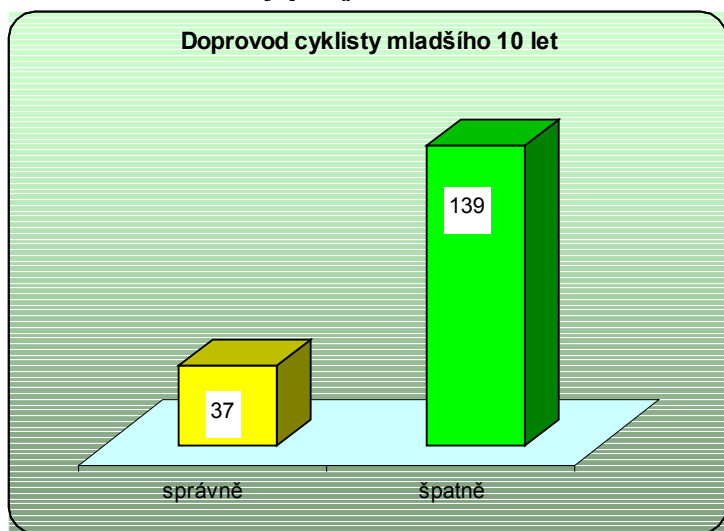
Graf 8 b : Věková hranice dítěte pro samostatnou jízdu na kole po silnici



Zdroj : vlastní výzkum

Také pouze 40% (40) rodičů odpovědělo správně, špatně odpovědělo 60% (60) rodičů.

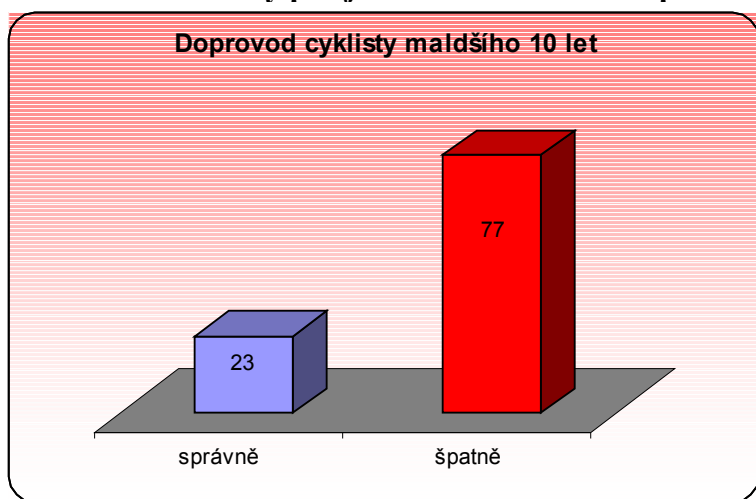
Graf 9 a : Podmínky pro jízdu na silnici na kole dítěte mladšího 10 let



Zdroj: vlastní výzkum

78%(139) dětí nevědělo za jakých podmínek mohou jet na silnici děti mladší 10ti let, 12%(37) dětí tyto podmínky znalo.

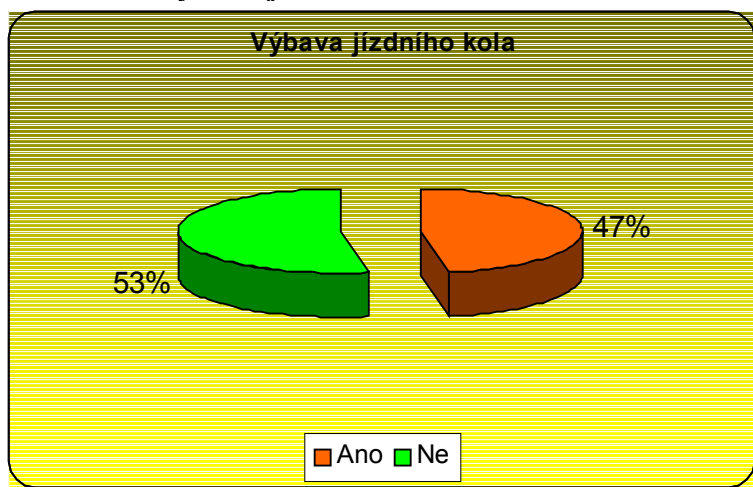
Graf 9 b : Podmínky pro jízdu na silnici na kole pro dítě mladší 10 let



Zdroj :vlastní výzkum

77% (77) rodičů odpovědělo špatně, jen 23% (23) odpovědělo správně.

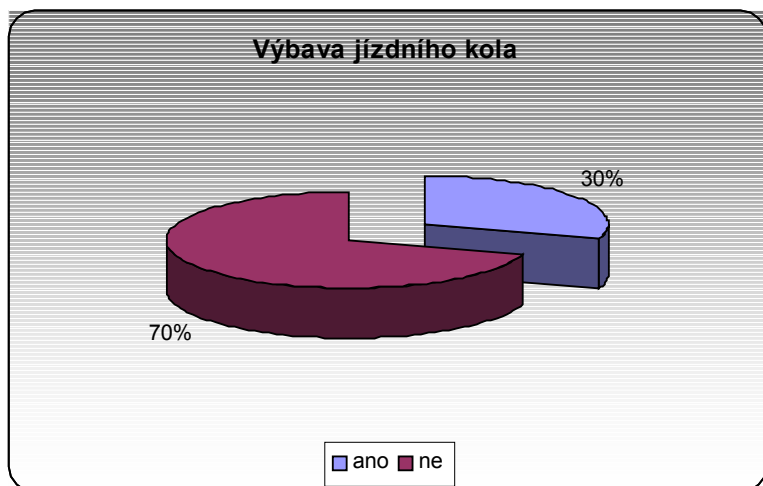
Graf 10 a : Výbava jízdního kola



Zdroj : vlastní výzkum

Správnou výbavu jízdního kola znalo 83 (47%) dětí, zbývajících 93 (53%) správnou výbavu nevědělo.

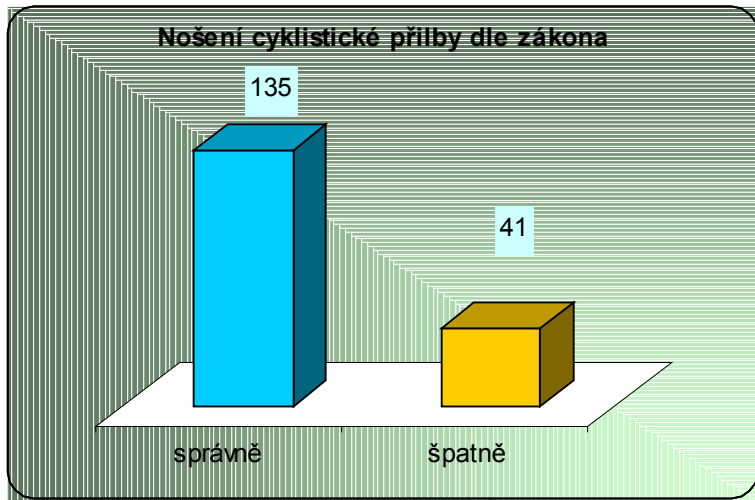
Graf 10 b : Výbava jízdního kola



Zdroj: vlastní výzkum

Správnou výbavu jízdního kola znalo pouze 30 (30%) rodičů, zbývajících 70 (70%) správnou výbavu nevědělo.

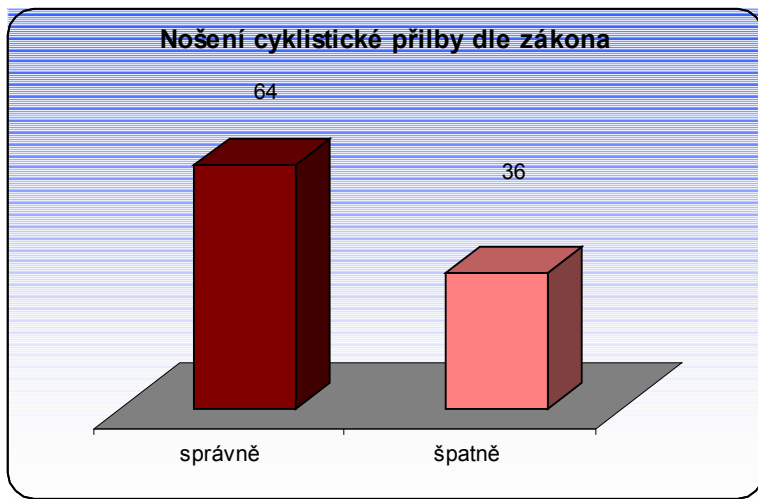
Graf 11 a : Kdo musí mít při jízdě na kole cyklistickou přilbu



Zdroj: vlastní výzkum

77% (135) dětí vědělo kdo musí mít při jízdě na jízdním kole cyklistickou přilbu, ale 23% (41) dětí tuto odpověď nevědělo.

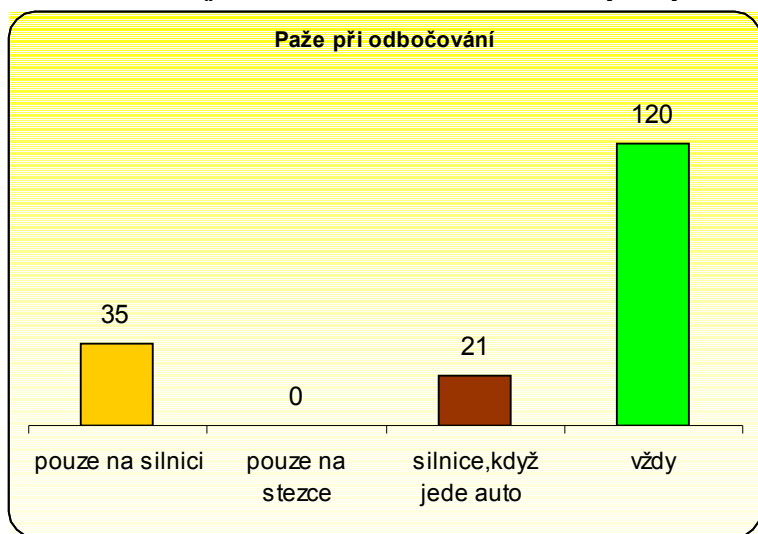
Graf 11 b : Kdo je povinen dle zákona mít při jízdě na kole cyklistickou přilbu



Zdroj: vlastní výzkum

Správně odpovědělo 64% (64) rodičů, špatně odpovědělo 36% (36) rodičů.

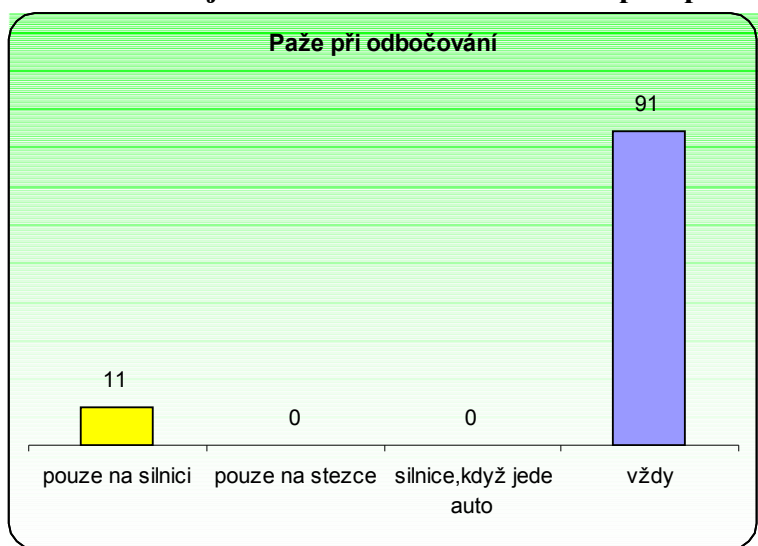
Graf 12 a : Při jízdě na kole musíš ukazovat paží při odbočování



Zdroj: vlastní výzkum

Při odbočování na jízdním kole musí ukazovat paží vždy. Tuto správnou odpověď vědělo 68% (120) dětí. 20% (35) dětí odpovědělo pouze na silnici a 12% (21) dětí odpovědělo na silnici, když jede auto.

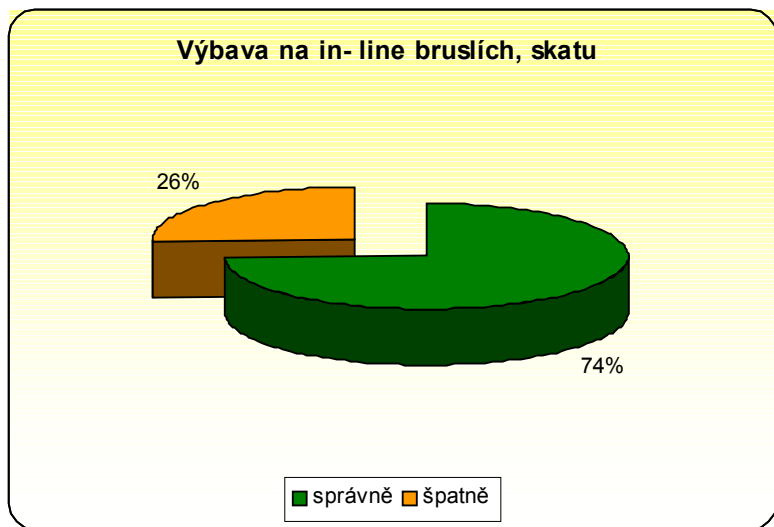
Graf 12 b : Při jízdě na kole musíte ukazovat paží při odbočování



Zdroj: vlastní výzkum

Při odbočování je třeba ukazovat paží vždy, což vědělo 91% (91) rodičů. Pouze při jízdě na silnici udalo 11 % (11) rodičů. Pouze na stezce a na silnici, když jede auto neudal nikdo 0%.

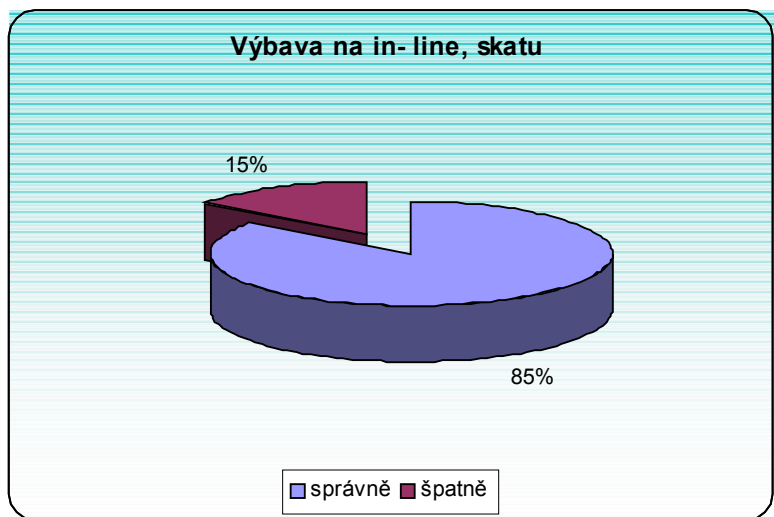
Graf 13 a : Výbava při jízdě na in - line bruslích, na skatu



Zdroj : vlastní výzkum

Jaká má být výbava při jízdě na in – line bruslích, nebo skatu správně odpovědělo 131 (74 %) dětí, špatně 45 (26%) dětí

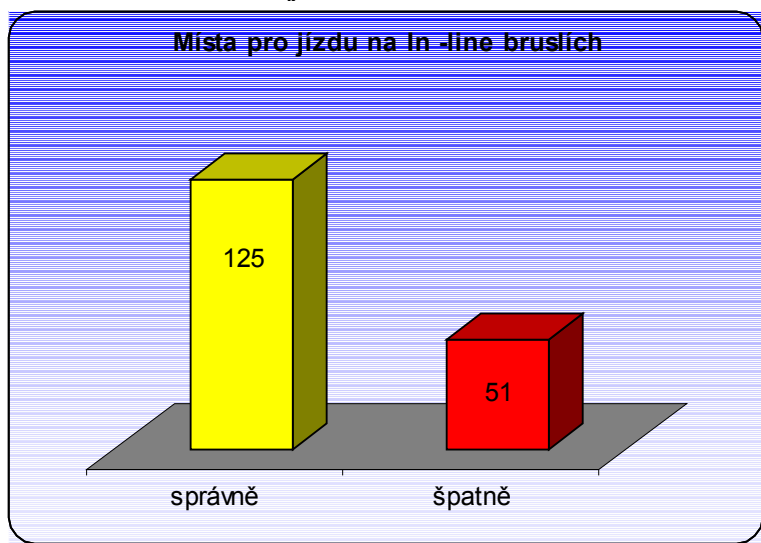
Graf 13 b : Jaká má být výbava při jízdě na in –line bruslích, na skatu



Zdroj: vlastní výzkum

85 (85%) rodičů vědělo jakou výbavu je třeba mít při jízdě na in – line bruslích, nebo na skatu, 15 (15%) rodičů nevědělo.

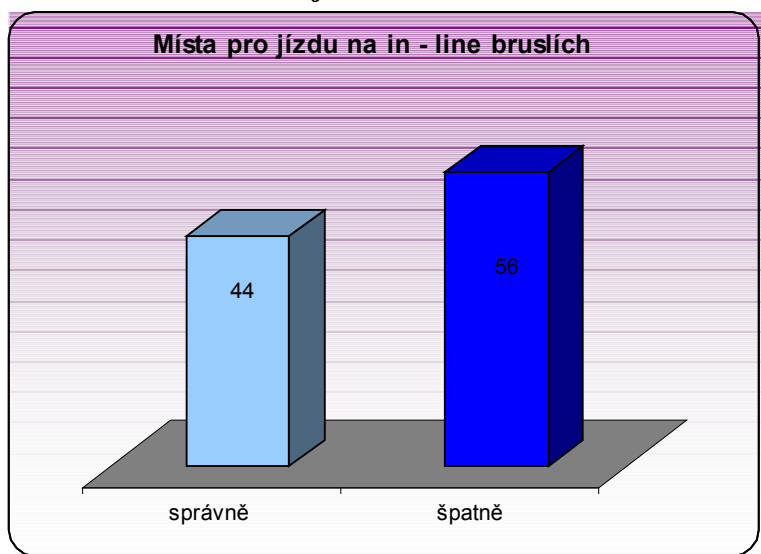
Graf 14 a : Kde smíš jezdit na in – line bruslích



Zdroj: vlastní výzkum

Více jak dvě třetiny 71% (125) dětí vědělo, kde mohou jezdit na in – line bruslích. 29% 51 neví kde mohou jezdit na in – line bruslích.

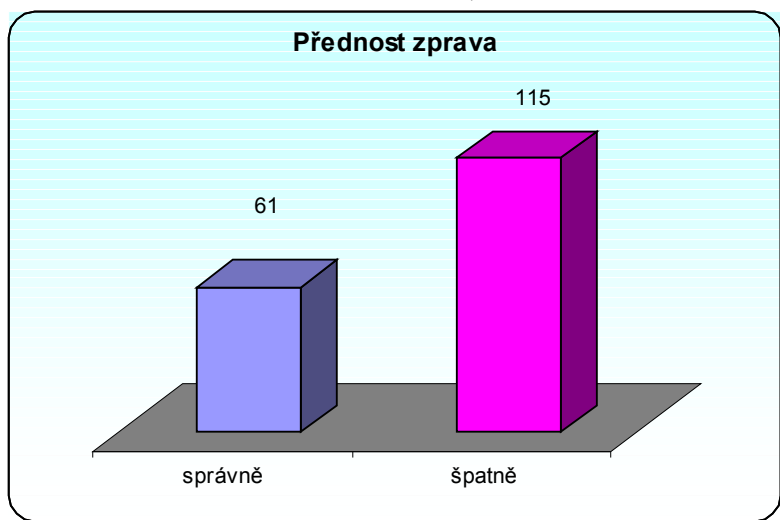
Graf 14 b : Kde se smí jezdit na in – line bruslích



Zdroj: vlastní výzkum

Přibližně polovina rodičů 44% (44) věděla, kde se smí jezdit na in – line bruslích, 56% (56) rodičů nevědělo.

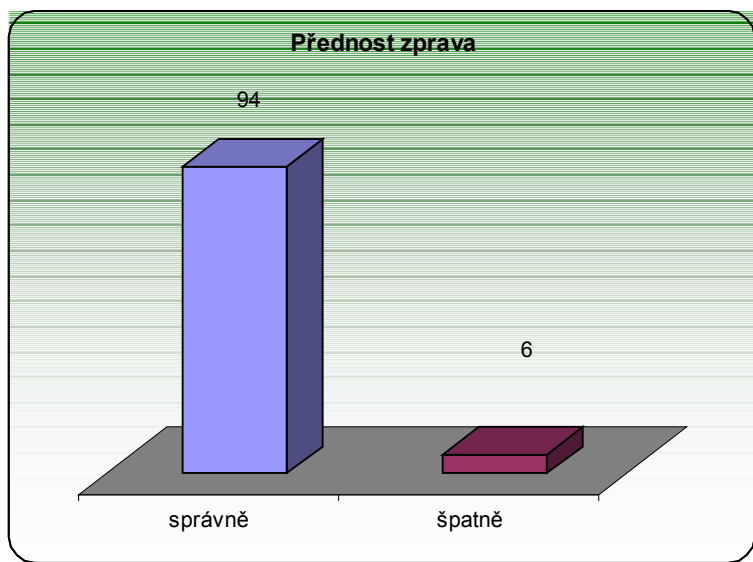
Graf 15 a : Přednost na křižovatce, která není označena dopravními značkami



Zdroj : vlastní výzkum

65%(115) dětí nevědělo kdo má přednost na neoznačené křižovatce dopravními značkami, 35%(61) dětí odpovědělo správně.

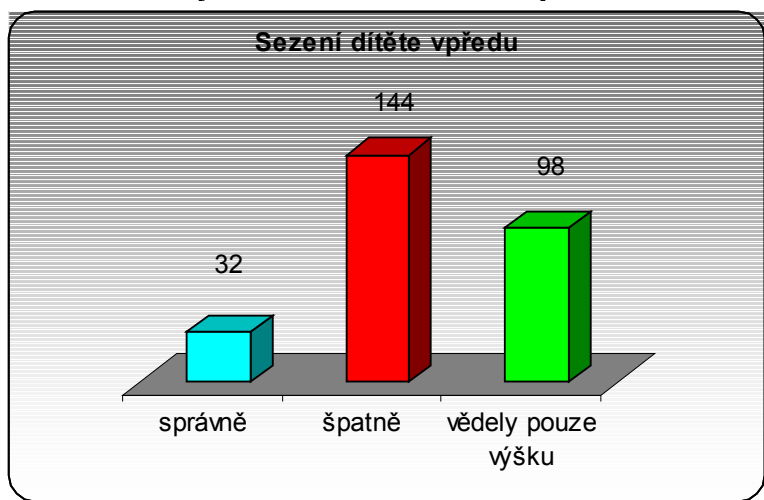
Graf 15 b : Přednost na křižovatce neoznačené dopravními značkami



Zdroj: vlastní výzkum

Správně odpovědělo 94% (94) rodičů což je většina pouze 6% (6) rodičů pravidlo pravé ruky neznalo.

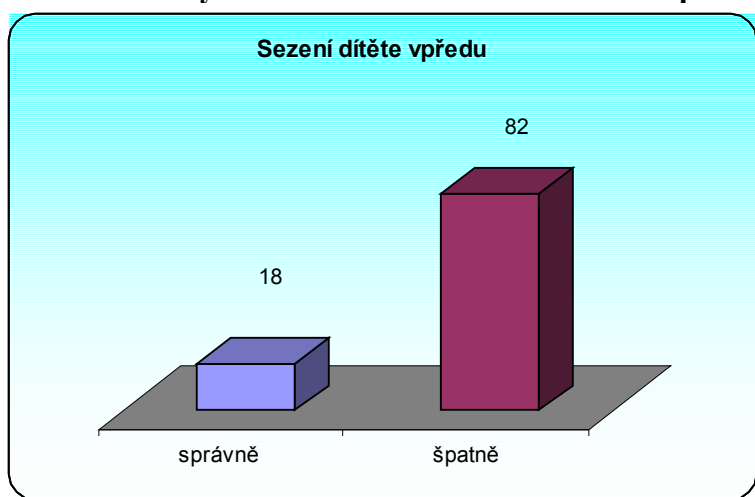
Graf 16 a : Kdy dle zákona smíš sedět vpředu na místě spolujezdce



Zdroj: vlastní výzkum

Velmi překvapivé byly odpovědi 82% (144) dětí, kteří odpověděli špatně. Správně odpovědělo pouze 18% (32) dětí. Jeden z údajů, což byla výška vědělo 68% (98) dětí z celkového počtu 144 kteří odpověděli nesprávně.

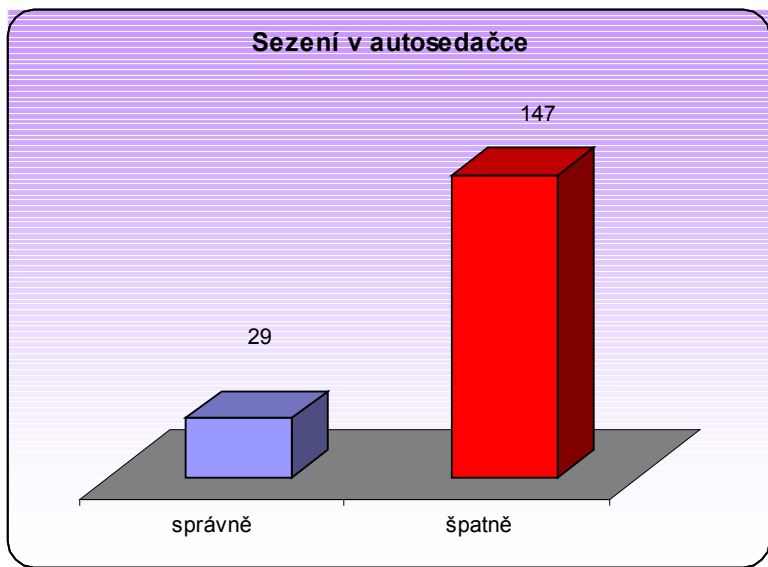
Graf 16 b : Kdy může vaše dítě dle zákona sedět vpředu na místě spolujezdce



Zdroj: vlastní výzkum

Stejným procentovým vyjádřením odpověděli i rodiče dětí, 82% (82) rodičů odpovědělo špatně. Správně odpovědělo pouze 18% (18) rodičů.

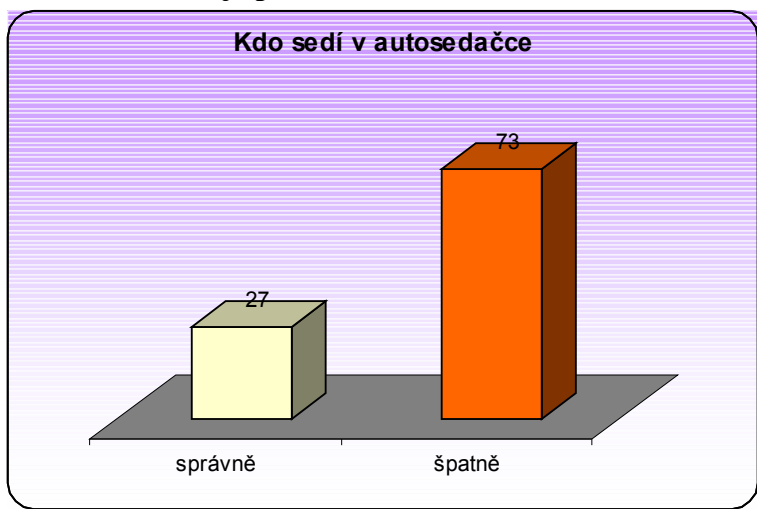
Graf 17 a : Kdo je dle zákona povinen sedět v autosedačce



Zdroj: vlastní výzkum

Jenom 16%(29) dětí správně odpovědělo a 84%(147) dětí nevědělo, kdo je povinen sedět v autosedačce.

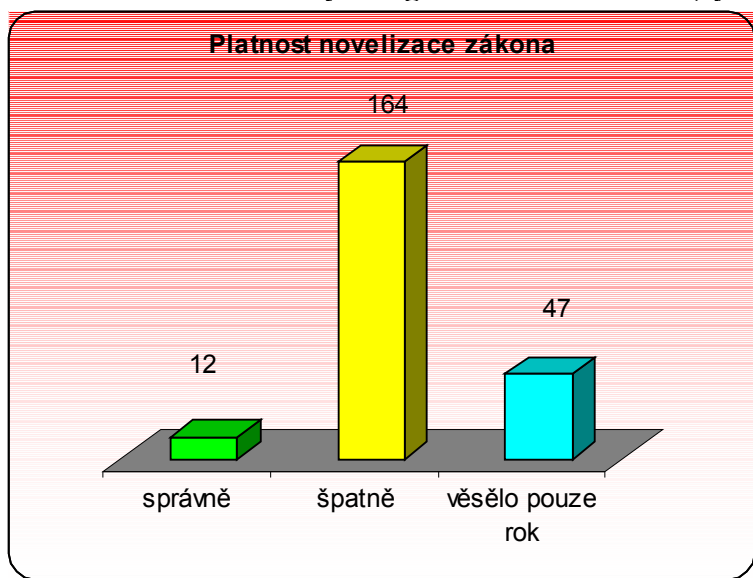
Graf 17 b : Kdo je povinen dle zákona sedět v autosedačce



Zdroj: vlastní výzkum

82% (82) rodičů špatně odpovědělo na otázku, kdo je dle zákona povinen sedět v autosedačce. Jen 27% (27) odpovědělo správně.

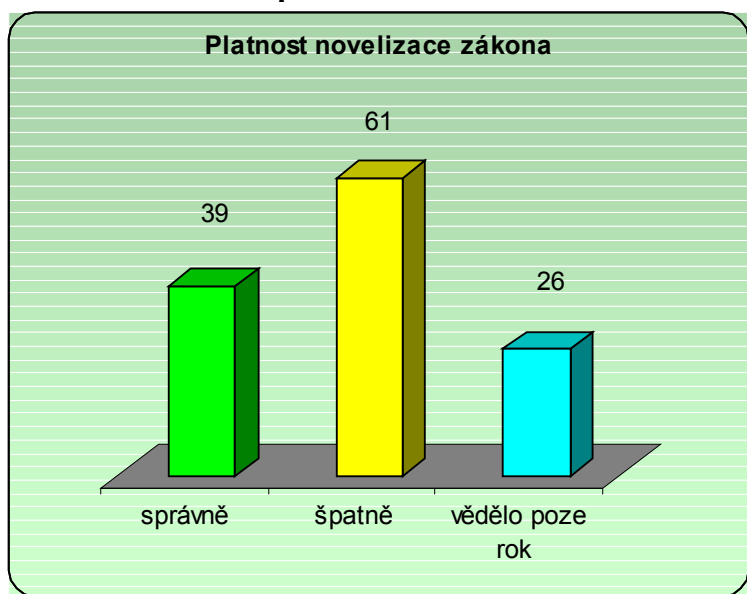
Graf 18 a : Platnost nových legislativních nařízení (cycl. přilby, autosedačky ..)



Zdroj : vlastní výzkum

7%(12) dětí vědělo přesně od kdy platí poslední novelizace zákona. 93% (164) dětí nevědělo od kdy platí, z tohoto počtu však 28%(47) dětí vědělo pouze rok platnosti.

Graf 18 b : Platnost poslední novelizace zákona



Zdroj : vlastní výzkum

Pouze 39%(39) rodičů ví přesně od kdy platí novelizace zákona, 61%(61) rodičů neví od kdy tato novelizace platí, z tohoto počtu 42%(26) rodičů vědělo pouze rok platnosti.

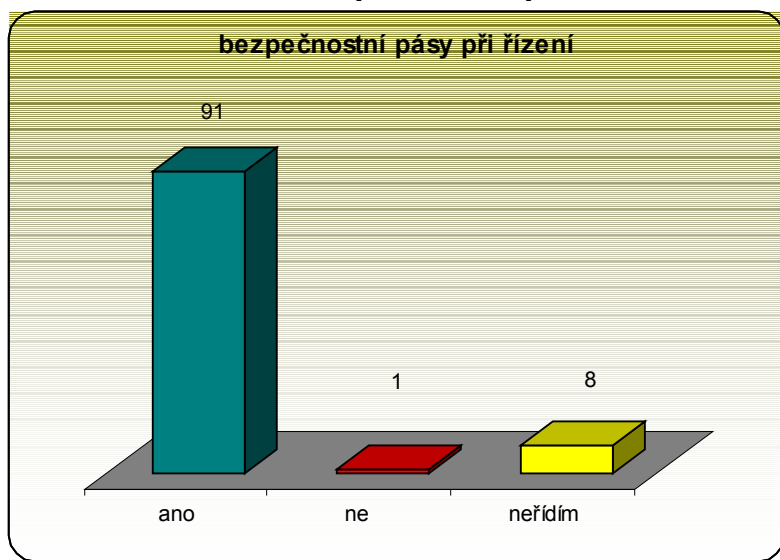
Graf 19 a : Poutáš se v autě pokud sedíš vpředu



Zdroj vlastní výzkum

Bezpečnostní pásy používá 97%(172) dětí, kdy 10% (17) je použijí až po upozornění, 3% dětí pásy nepoužívá.

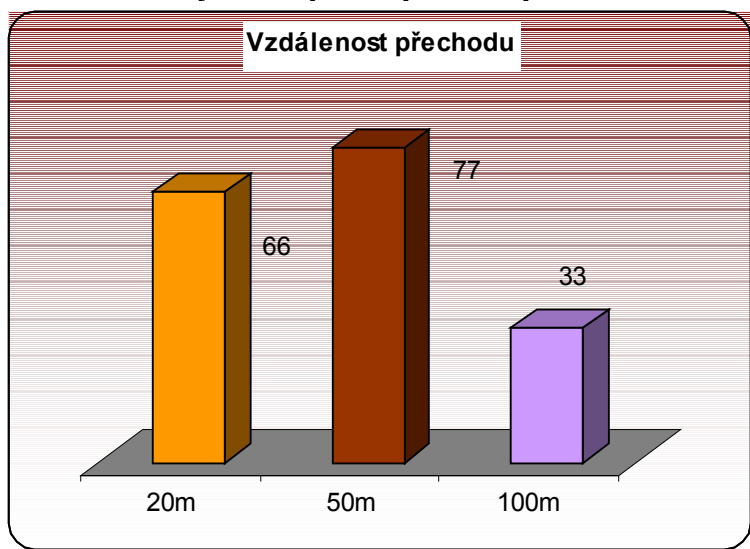
Graf 19 b : Používání bezpečnostních pásů



Zdroj : vlastní výzkum

Bezpečnostní pásy používá naprostá většina řidičů 91% (91), 1% (1) pásy nepoužívá a 8% (8) rodičů neřídí.

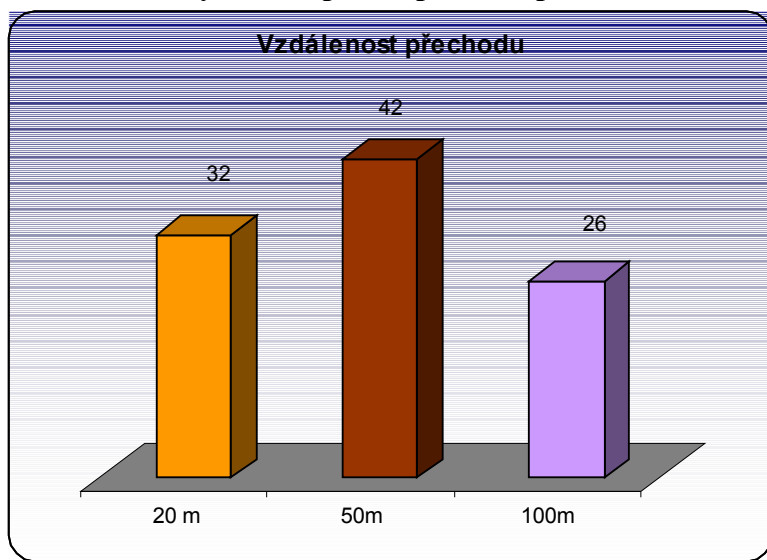
Graf 20 a : Kdy musíš použít přechod pro chodce



Zdroj: vlastní výzkum

38%(66) dětí odpovědělo, že musí využít přechod pro chodce do vzdálenosti 20m, 44%(77) dětí odpovědělo správně do vzdálenosti 50m a 18%(33) dětí odpovědělo, že by použily přechod do vzdálenosti 100m.

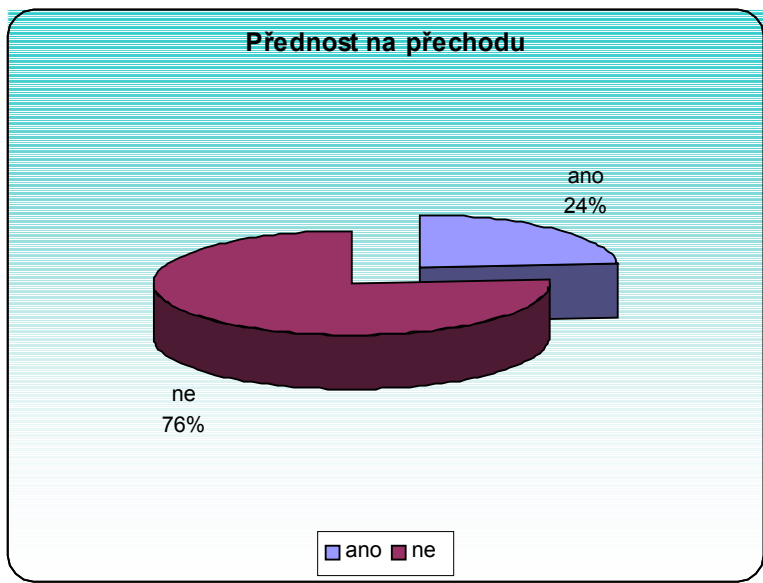
Graf 20 b : Kdy musíte použít přechod pro chodce



Zdroj: vlastní výzkum

32% (32) rodičů odpovědělo, že musí použít přechod pro chodce pokud je vzdálen 20 m, 42% (42) a správně odpovědělo pokud je vzdálen 50 m a 26% (26) rodičů, pokud je vzdálen 100m.

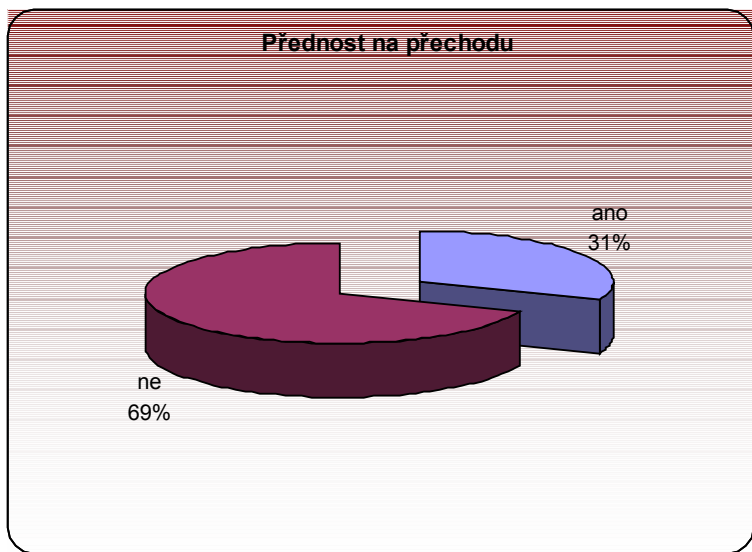
Graf 21 a : Máš absolutní přednost na přechodu pro chodce



Zdroj: vlastní výzkum

Zda máme nebo nemáme na přechodu absolutní přednost před projíždějícími auty vědělo 76% (134) dětí, že nemáme, 24% (42) dětí uvedlo, že přednost máme.

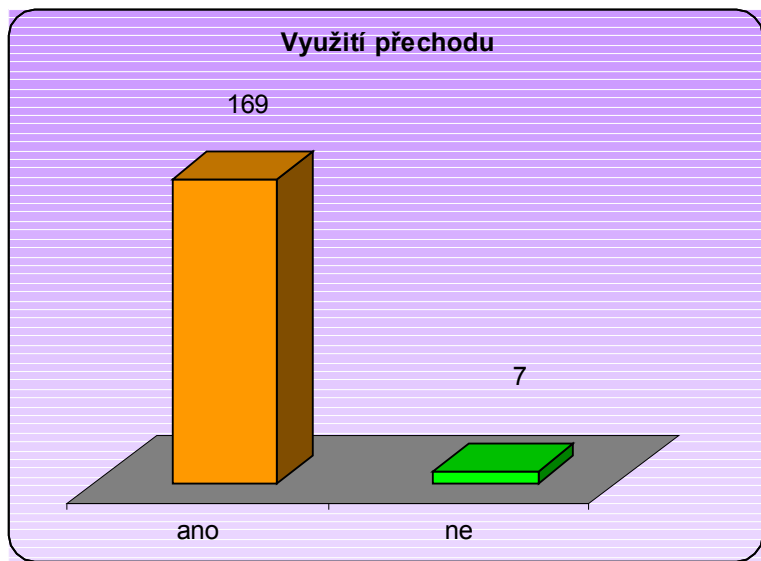
Graf 21 b : Máte na přechodu pro chodce absolutní přednost



Zdroj vlastní výzkum

69 (69%) rodičů správně odpovědělo, že nemají absolutní přednost na přechodu pro chodce, 31(31%) si myslí, že ji má.

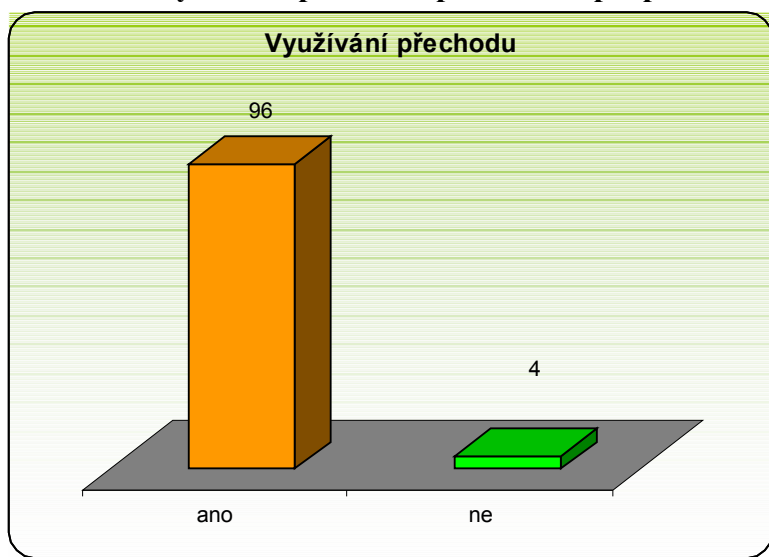
Graf 22 a : Využíváš při přecházení přechod pro chodce



Zdroj: vlastní výzkum

Většina dětí 96% (196) využívá přechodu pro chodce, pouze 4% (7) dětí přechod nevyužívá.

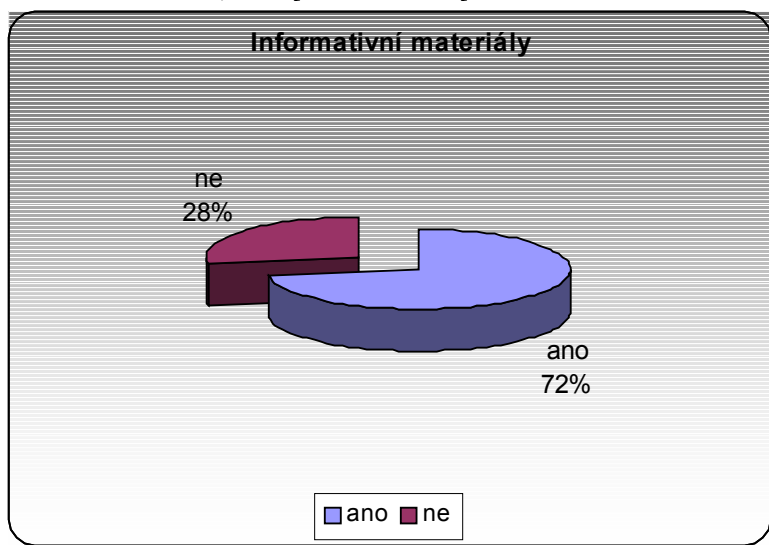
Graf 22 b : Využíváte přechodu pro chodce při přecházení



Zdroj: vlastní výzkum

Většina rodičů 96% (96) využívá přechodu pro chodce, pouze 4% (4) rodičů přechod nevyužívá.

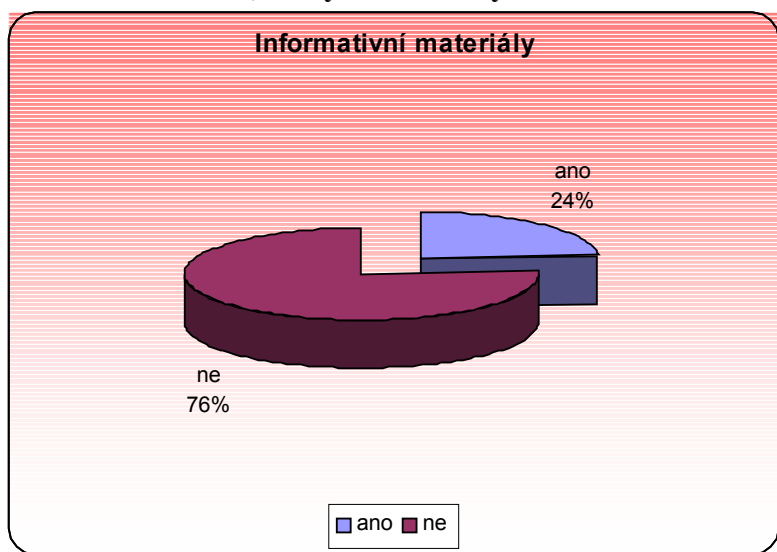
Graf 23 a : Děti, kterým se dostaly do rukou informativní materiály



Zdroj : vlastní výzkum

Materiály zaměřené na prevenci dopravních úrazů se dostaly do rukou 127 (72%) dětí. 49 (28%) dětí uvedlo, že se nesetkalo s žádnými informativními materiály.

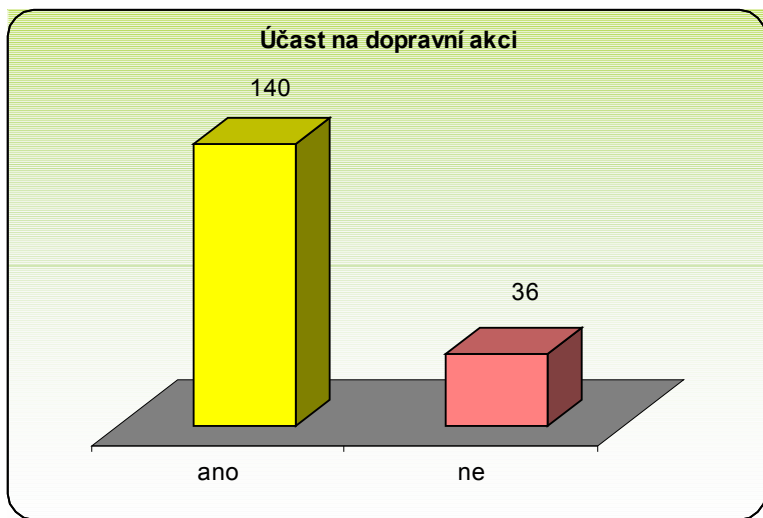
Graf 23 b : Rodiče, kterým se dostaly do rukou informativní materiály



Zdroj : vlastní výzkum

Informativní materiály zaměřené na prevenci dopravních úrazů se dostaly do rukou pouze 24 (24%) rodičům. 76 (76%) rodičů se informativní materiály do rukou nedostaly.

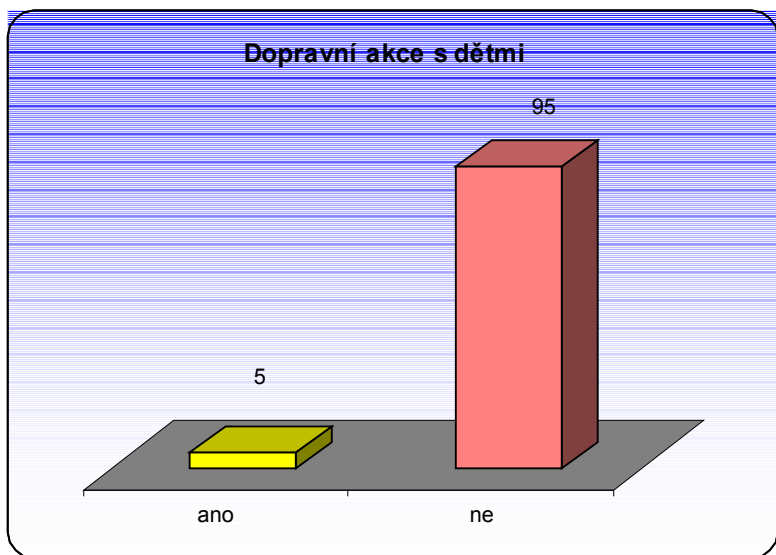
Graf 24 a : Účast na akci o dopravní výchově



Zdroj: vlastní výzkum

Převážná většina dětí 80%(140) se již účastnila nějaká akce o dopravní výchově a bezpečnosti silničního provozu. 20%(36) dětí uvedlo, že se žádné akce nezúčastnilo

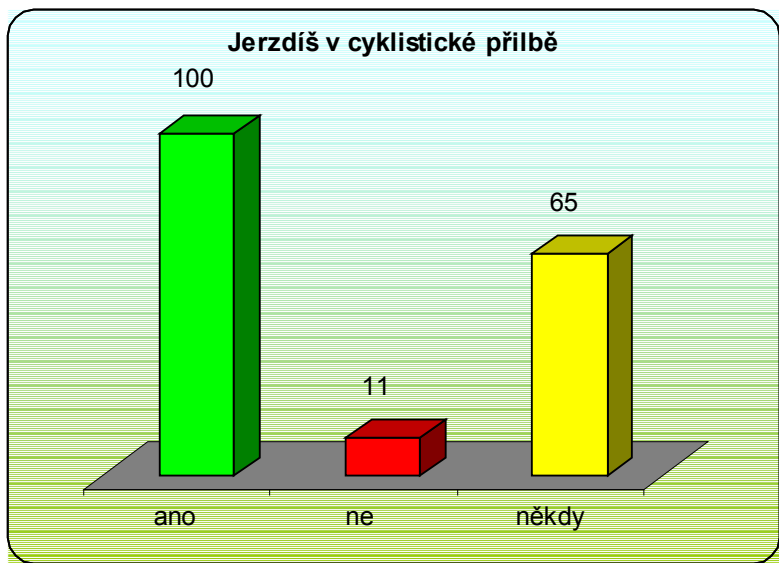
Graf 24 b : Účast s dětmi na akci o dopravní výchově



Zdroj : vlastní výzkum

Pouze 5% (5) rodičů se účastnilo společně s dětmi dopravně bezpečnostní akce 95% (95) se těchto akcí nezúčastnilo.

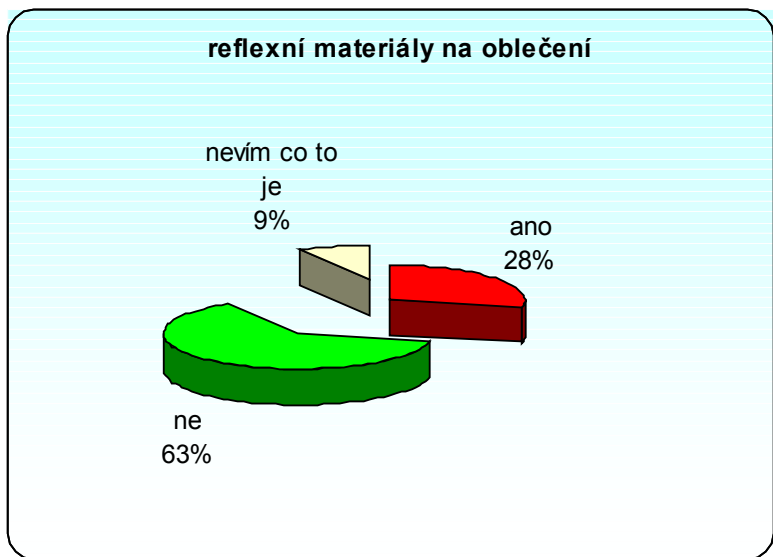
Graf 25 a : Jezdíš v cyklistické přilbě



Zdroj : vlastní výzkum

Tímto dotazem bylo zjištěno, že 57% (100) dětí používá při jízdě na kole cyklistickou přilbu, 6% (11) dětí uvedlo, že cyklistickou přilbu nepoužívá a 37% (65) dětí používá přilbu jen někdy.

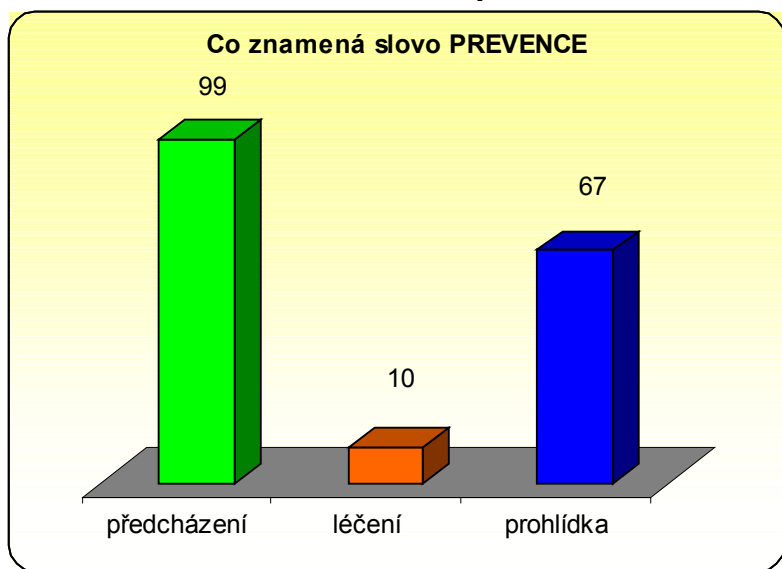
Graf 26 a : Reflexní materiály na oblečení, tašce



Zdroj : vlastní výzkum

50 (28%) dětí uvedlo, že na svém oblečení mají reflexní materiály, 111(63%) dětí tyto materiály na oblečení nemá a 15(9%) neví co to je.

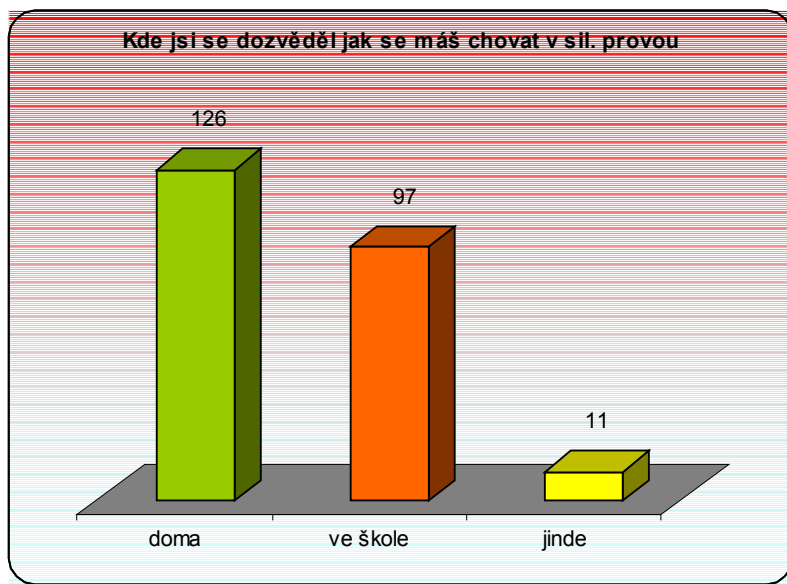
Graf č 27 a : Víš co znamená slovo prevence



Zdroj : vlastní výzkum

56% (99) dětí označilo správnou odpověď, 6% (10) dětí uvedlo, že se jedná o léčení a 38% (67) dětí uvedlo, že se jedná o prohlídku.

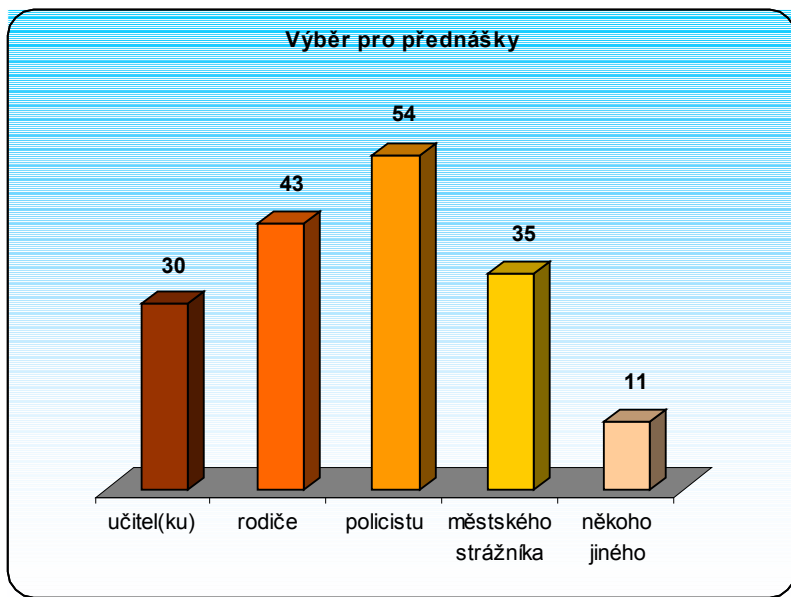
Graf 28 a : Kde jsi se dozvěděl jak se chovat v silničním provozu



Zdroj : vlastní výzkum

71% (126) dětí se dozvědělo jak se má chovat v silničním provozu doma, 55% (97) dětí ještě uvedlo ve škole a 6% (11) dětí uvedlo jinde.

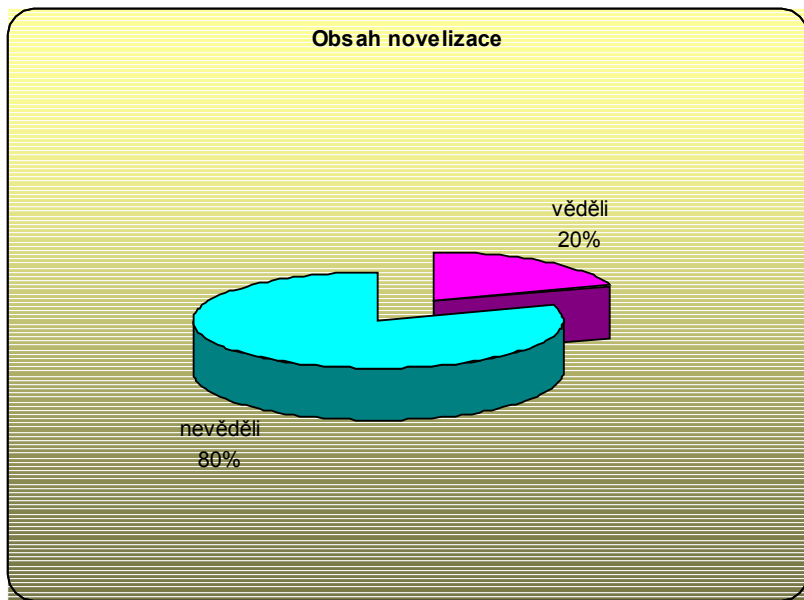
Graf 29 a : Výběr pro přednášku o dopravní výchově



Zdroj : vlastní výzkum

20%(30) dětí vybralo pro přednášku o dopravní výchově učitele(ku), 24%(43) dětí vybralo rodiče, 30%(54) dětí vybralo policistu, 20%(35) dětí vybralo městského strážníka a 6%(11) dětí si vybralo někoho jiného.

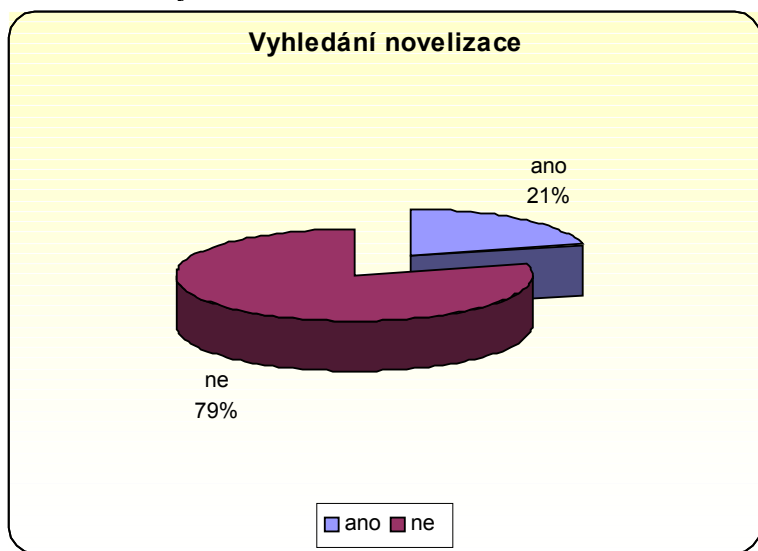
Graf 30 b : Obsah novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích



Zdroj : vlastní výzkum

Překvapivě 80 (80%) rodičů nevědělo co novelizace zákona obsahuje. 20 (20%) rodičů vědělo, k jakým změnám zákona došlo.

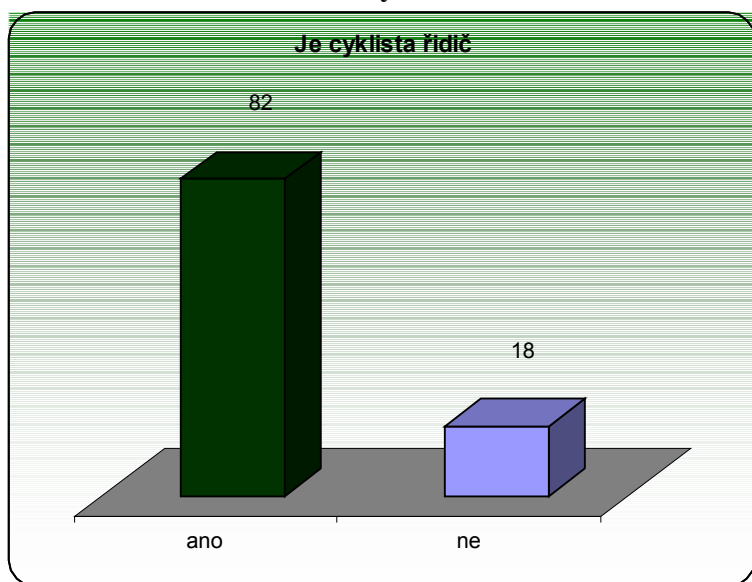
Graf 31 b : Vyhledání novelizace zákona



Zdroj : vlastní výzkum

Jen 21 (21%) rodičů vyhledalo novelizaci zákona, 79 (79%) rodičů nevyhledalo.

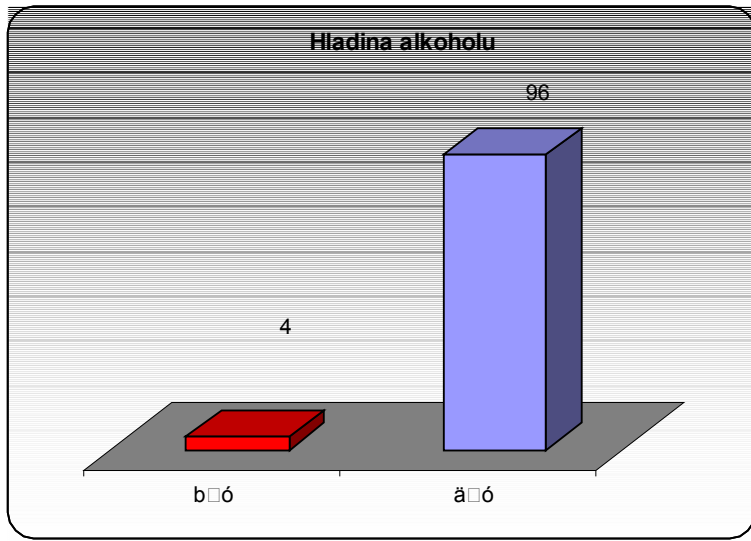
Graf 32 b : Je dle zákona cyklista řidič



Zdroj : vlastní výzkum

82% (82) rodičů vědělo, že cyklista dle zákona je považován za řidiče. Jen 18% (18) rodičů správnou odpověď nevědělo

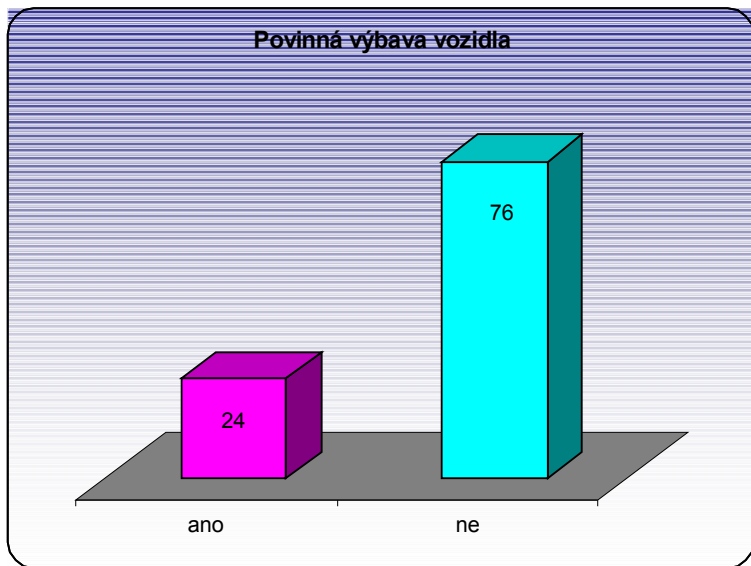
Graf 33 b : Je povolena hladina alkoholu v krvi při řízení



Zdroj : vlastní výzkum

Že je v České republice povolena hladina alkoholu při řízení vozidla si mysleli 4% (4) rodiče , 96% (96) rodičů vědělo, že hladina alkoholu povolena není

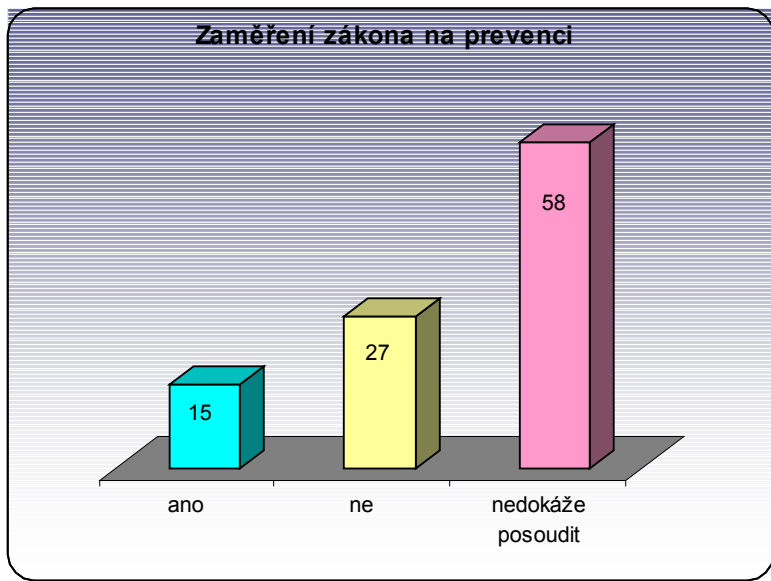
Graf 34 b : Povinná výbava motorového vozidla



Zdroj: vlastní výzkum

Povinnou výbavu motorového vozidla znalo 76% (76) rodičů, 24% (24) rodičů povinnou výbavu neznalo.

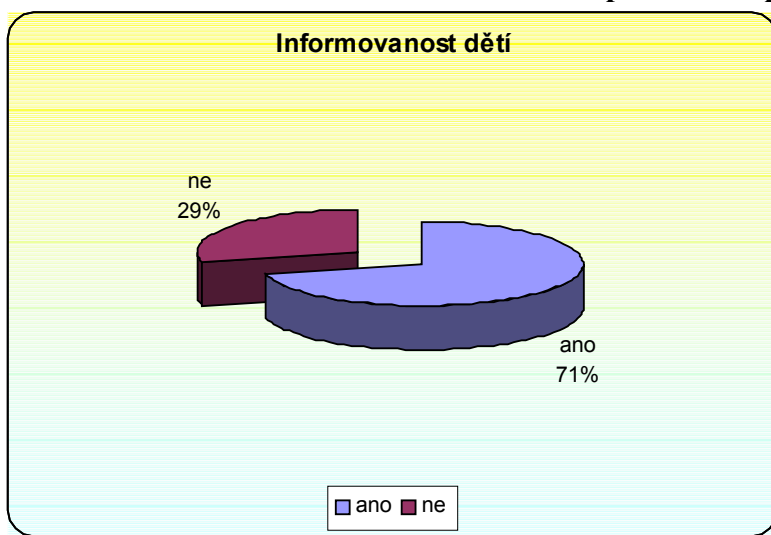
Graf 35 b : Prevence úrazů – zákon o provozu na pozemních komunikacích



Zdroj : vlastní výzkum

15% (15) rodičů se domnívá, že je zákon o provozu na pozemních komunikacích zaměřen dostatečně na prevenci, 27% (27) se domnívá, že není a 58% (58) jej nedokáže posoudit.

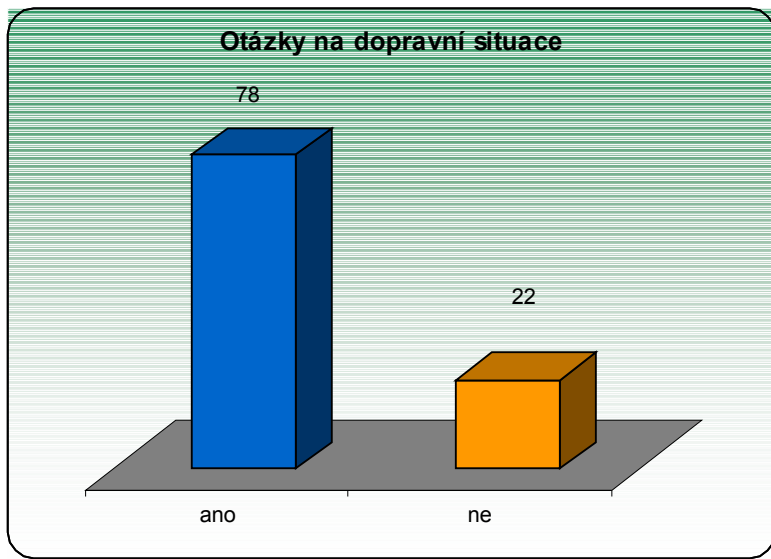
Graf 36 b : Dostatečná informovanost dětí o prevenci dopravních úrazů



Zdroj : vlastní výzkum

71 (71%) rodičů si myslí, že jsou děti dostatečně informovány o prevenci dopravních úrazů. 29 (29%) rodičů si myslí, že nejsou děti dostatečně informovány

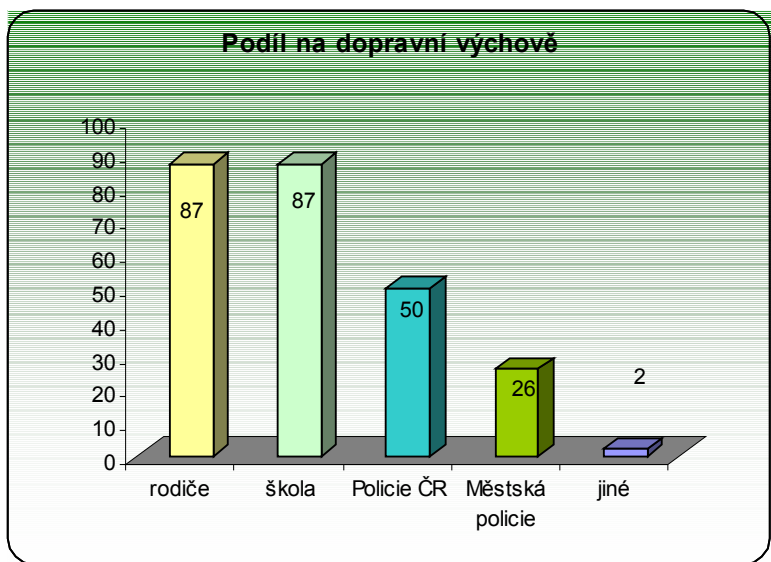
Graf 37 b : Otázky na situace související s pohybem na silnici



Zdroj : vlastní výzkum

78% (78) rodičů řeší s dětmi otázky týkající se dopravní situace, 22% (22) rodičů tyto otázky neřeší.

Graf 38 b : Preventivní dopravní výchova dětí



Zdroj : vlastní výzkum

Z celkového počtu 100 respondentů rodičů si 87% (87) myslí, že by se na dopravní výchově měli podílet rodiče, škola. 50% (50) rodičů si myslí, že také Policie ČR, 26% (26) Městská policie a 2% (2) rodiče že jiné složky.

5. Diskuse

V této části se budu zabývat hodnocením údajů získaných z dotazníků. Výzkumem zaměřeným na problematiku znalostí či neznalostí dětí a jejich rodičů o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních opatřeních.

V souladu s výše uvedenými hypotézami jsem se detailně zaměřil na porovnání zejména společných otázek, které u dětí jsou značeny v grafech písmenem – **a**. U rodičů jsou odpovědi v grafech značeny písmenem - **b**. Graf 1 a znázornil porovnání zastoupení chlapců a dívek při vyplňování dotazníku. Na tuto otázku odpovědělo necelých osmdesát procent chlapců a přibližně jedna čtvrtina dívek z celkového vzorku 176 respondentů. Chlapecká převaha je z důvodu oslovení sportovní školy, kam chodí více chlapců, kteří hrají hokej nebo fotbal. Rozdělení pohlaví rodičů je znázorněno (graf 1b), kdy byla mužská část - otců zastoupena jednou třetinou a ženská část – matek dvěma třetinami z celkového vzorku 100 respondentů.

Rozdělením dětí dle věku bylo zjištěno, jaká věková hranice dětí byla oslovena (graf 2 a). V období 10 let přichází několik možností využití zákona o provozu na pozemních komunikacích jako např. samostatná jízda na jízdním kole, či fyzické dispozice k možnosti sedět na sedadle spolujezdce v osobním vozidle. Z celkového počtu 176 respondentů dětí ve věku 8 až 13let, kdy převahovala část chlapců ve věku dvanácti let. Dívky měly své největší zastoupení ve věku jedenácti let. Největší procento respondentů tedy zaujali chlapci ve věku 12let a dívky ve věku 11let.

Dalším potřebným údajem pro hypotézy bylo zjistit jakých dopravních prostředků využívají děti a jejich rodiče. Na otázku u dětí *Jezdíš na ?* (graf 3a) uvedly bezmála všichni děti že jezdí na jízdním kole, více jak polovina také využívá jízdu na in-line bruslích, čtvrtina dětí jezdí na skatu a jen dvě děti nejezdí na ničem. Vyhodnocením této otázky je tedy zřejmé, že převážná většina dotázaných dětí jezdí na in-line bruslích a jízdním kole. Rodiče dětí měli obdobnou otázku *Jezdíte?*, která se

lišila pouze údajem místo skatu, auto. Z odpovědí je jasně patrná převaha rodičů, kteří využívají pro každodenní ježdění osobní motorové vozidlo, necelá polovina překvapivě využívá i in-line brusle. Všichni dotázaní rodiče shodně uvedli, že jezdí na jízdním kole.

Dále jsem se zaměřil na údaj *kolika dětem se již stal úraz v souvislosti* (graf 4a). V souvislosti s jízdou na jízdním kole se stal úraz přibližně polovině dětem, kdy se převážně jednalo o drobná poranění např. odřeniny kolen a loktů, ale i vážnější poranění v podobě zlomenin a poranění v obličejové části. Při jízdě na in – line bruslích se zranila asi jedna čtvrtina dotázaných dětí. S jízdou v autě se zranilo 7% dětí, na skatu se poranila pětina dětí a čtyři děti se zranily při přecházení silnice. Na otázku *Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody, kde došlo ke zranění* (graf 4b) bylo zjištěno, že více jak polovina rodičů dětí nebyla účastníkem dopravní nehody, kde došlo ke zranění osob. Takto odpověděla převážná část žen.

Postupně jsem se otázkami přibližoval k potvrzení hypotéz a (graf 5 a, b) znázorňuje u dětí výsledek otevřené otázky *jak se chránit před poraněním hlavy při jízdě na kole, na skatu nebo na in-line bruslích*. Bezmála všechny děti odpověděly správně, vezmou si helmu a malá část jich nevěděla, nebo uvedla „chráničí“. Otázka pro rodiče zaměřená na prevenci úrazů u dětí *Jak chránit dítě před úrazem hlavy při jízdě na kole, in-line bruslích, skatu*. Naprostá většina rodičů shodně odpověděla – přilba, tedy správně.

V další společné otázce jsem se dotazoval na *předcházení zranění při jízdě v osobním vozidle a při přecházení vozovky*. Necelých devadesát procent dětí odpovědělo správně, že použijí bezpečnostní pásy – zádržné systémy. Ve stejném poměru odpověděli i rodiče (graf 6a,b), kteří doplnili kromě zádržných systémů ještě dodržování pravidel silničního provozu, zejména pak dodržování rychlosti jízdy.

Jak předejít úrazům při přecházení ulice, silnice odpověděly správně téměř všechny děti (graf 7a). Podobně odpověděla naprostá část rodičů (graf 7b), rozhlédnout se, použít vyznačeného přechodu pro chodce a vždy na zelené světlo semaforu. Rozborem této otázky je zřejmé, že děti i rodiče vědí jak předcházet zranění při jízdě v osobním vozidle nebo při přecházení silnice.

Na otázku zaměřenou na *znalosti věkové hranice dětí pro možnost samostatné*

jízdy na jízdním kole po veřejné komunikaci jsem zjistil, že tři čtvrtiny dětí a přes polovina rodičů odpověděla špatně. Nevěděli, že věková hranice je 10let.

Výsledek u dětí je velmi překvapivý, neboť již několik let provádím se spolupracovníky právě na této škole výchovné přednášky o dopravní bezpečnosti.

Na tuto otázku následně navazovala další, ve které měli děti i rodiče doplnit, *za jakých podmínek může jet na kole dítě mladší 10let po silnici*. Výsledky (grafy 9 a, b) byly v podobném poměru a stejně překvapivé jako v předchozí otázce. Postupně získané výsledky nasvědčují o všeobecné neznalosti legislativních nařízení v oblasti provozu na pozemních komunikacích.

Mezi znalost technických prostředků byla zařazena i otázka společná pro děti a rodiče, *jak má být vybavené jízdní kolo dříve než vyjedete do ulic* (graf 10 a,b). Polovina dětí znala správnou výbavu jízdního kola(2x brzda, světlo přední bílé, bílá odrazka, světlo zadní červené, červená odrazka, oranžové odrazky na obou pedálech na paprscích předního, nebo zadního kola - paragraf 30 vyhláška č. 341/2002 Sb.)(14). Znalost se projevila na straně rodičů, kdy většina věděla přesně, jak má být vybavené jízdní kolo.

O jednom z nových legislativních nařízení *používat bezpečnostní cyklistickou přilbu při jízdě na jízdním kole* a to do věku 18ti let na všech komunikacích bez rozdílu (26), věděly jen tři čtvrtiny dětí (graf 11a). U rodičů tomu bylo podobně.

Při jízdě na jízdním kole musí cyklista ukazovat při odbočování vždy. Jen pětina dětí odpověděla špatně (graf 12 a). Podobně tomu bylo i u rodičů (graf 12 b). Lze tedy hodnotit, že nutnost ukazovat paži při odbočování na jízdním kole je známá jak u dětí, tak především u rodičů.

Pro zjištění znalostí o předcházení možných úrazů byla směřována otázka *Jaká má být základní výbavu při jízdě na in-line bruslích nebo skatu*, když více jak polovině dětí se již stal úraz při této činnosti (graf 4a). Jako správná odpověď byla použití chráničů a helmy. Většina dětí odpověděla správně (graf 13 a), ostatní děti uváděly nepřesnou nebo neúplnou odpověď. Větší procento rodičů vědělo správnou odpověď (graf 13 b) a je zřejmé, jaký důraz kladou na vybavenost svých dětí při sportovních činnostech. Na toto navazovala otázka *Kde se smí jezdi na in- line bruslích*. Jezdec

na in – line bruslích je dle zákona považován za chodce (14), z čehož pramení i odpověď. Výsledky na straně dětí (graf 14 a) jsou více jak dobré, když tři čtvrtiny dětí věděly, kde má na in-line bruslích jezdit. Tuto vědomost však nepotvrdily rodiče, kterých více jak polovina odpověděla špatně (graf 14 b).

V současné době pokládám za jednu z nejzákladnější znalost pravidel silničního provozu – znalost pravidla pravé ruky při jízdě křižovatkou bez dopravních značek . Je v této době praktikován trend co nejvíce omezit rychlost jízdy určitým územím a zejména pak křižovatkou v obydlených oblastech. Proto se v současné době nepreferují žádné komunikace v lokálních oblastech a provoz je řízen základním pravidlem pravé ruky. Zvolil jsem tedy otázky a to jak pro děti tak i pro rodiče (graf 15 a, b) *Kdo má přednost v jízdě na křižovatce, která není označena dopravními značkami.* Správnou odpověď, že přednost v jízdě na křižovatce, která není označena dopravními značkami, má vozidlo přijíždějící z pravé strany věděly dvě třetiny dětí. Jedna třetina dětí, které nevěděly správnou odpověď je podle mého názoru příliš velký počet, jelikož více jak devadesát procent dětí uvedlo, že jezdí na jízdním kole (graf 3 a). Předpokládanou znalost této přednosti vozidel přijíždějících z pravé strany na neoznačené křižovatce potvrdila většina dotazovaných rodičů (graf 15 b).

V následující otázce jsem přistoupil k ověření znalostí, *kdy může dle zákona sedět dítě vpředu na místě spolujezdce.* Odpovědi dětí jsou obsaženy v grafu 16 a, který zcela jasně ukazuje, že velká část dotazovaných dětí nevěděla správnou odpověď. Jakmile dítě přesáhne váhový a výškový limit 36kg a 150cm, smí být ve vozidle přepravováno pouze za použití bezpečnostního pásu(www.novapraavidla.cz). V grafu je však znázorněn ještě údaj, který vyjadřuje počet dětí, které doplnily správně alespoň výšku 150cm, která je jednou z podmínek samostatné přepravy dětí. Stejným procentovým poměrem odpověděli i rodiče (graf 16 b). Většina rodičů má stále zafixovanu věkovou hranici 12 let.

Bezprostředně následující otázka byla také zaměřena na znalosti legislativních nařízení spojených s využívání zádržných systému při jízdě ve vozidle. Graf (17 a) je odpovědí na otázku *kdo je povinen sedět dle zákona v autosedačce* většina dětí a současně i rodičů (graf 17 b) odpovědělo špatně, odpovědi většinou zněly např. jako

dítě, dítě mladší 12let, nebo odpověď byla úplně vynechána. Ve vozidle nesmějí být přepravovány děti vážící méně než 36kg a menší než 150cm jinak, než za použití dětské autosedačky, jejíž konstrukce odpovídá hmotnosti a tělesným rozměrům dítěte(15). Výsledek této otázky vede k zamyšlení nad znalostmi dětí a rodičů o nových legislativních změnách.

Takto byla formulována i další otázka vyjádřena grafem (18 a, b) *od kdy platí poslední novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích (cyklistické přilby, autosedačky...)*. Z odpovědí dětí je zřejmé, že převážná část nevěděla od kdy platí, že např. musí nosit cyklistickou přilbu do 18ti let. Ani rodiče však své znalosti nepotvrdili a je zřejmé, že novelizace zákona je nijak neoslovila, snad jen neustále opakovaný bodový systém.

Otázky zaměřené na prevenci dopravních úrazů jsou obsaženy grafem 19 a, b, kdy společná otázka směřovala k *používání bezpečnostních pásů*. Úkolem bezpečnostních pásů je zajistit, aby osádka vozidla zpomalovala současně s vozidlem(10). Graf 19 a znázorňuje, že naprostá část dětí používá bezpečnostní pásy ihned, když sedí na sedadle ve vozidle, pár dětí se poutá bezpečnostními pásy až po upozornění např. rodiči a nejmenší část dětí bezpečnostní pásy nepoužívá. Celkem jasně ukázněnou skupinu představují rodiče (graf 19 b), všichni, kromě jednoho, kteří řídí používají bezpečnostní pásy. Je tedy zřetelné, že na prevenci možných dopravních úrazů v souvislosti s jízdou v osobním motorovém vozidle je kladen ze strany rodičů velký důraz, který se projevil do výchovy jejich dětí.

S touto otázkou o prevenci v oblasti dopravních úrazů se prolíná i otázka zaměřená na znalost, *kdy musí používat přechod pro chodce* (graf 20 a,b). Tato otázka byla rozdělena do tří vzdáleností 20m, 50m byla správná odpověď, a 100m. Správně odpověděla necelá polovina dětí. Odpovědi rodičů byly rozloženy poměrně stejně jako u dětí.

Přímo navazující otázka zněla, *zda mají na přechodu pro chodce absolutní přednost*. Výsledky odpovědí jsou znázorněny v grafech 21 a, b s možností viditelného porovnání dětí a rodičů. 134 dětí odpovědělo správně, že nemají absolutní přednost na přechodu zbývající počet odpovědělo, že mají, což je alarmující, protože

s tímto přesvědčením vstupovat na vyznačený přechod pro chodce se dá předpokládat vznik možného dopravního úrazu. Obdobně odpovídali i rodiče (graf 21 b).

Využívání přechodu pro chodce je také zaměřeno na prevenci dopravních úrazů. Odpovědi na tuto otázku jsou porovnány v grafech 22 a, b, kdy naprosto shodně velké procento dotázaných dětí a jejich rodičů odpovědělo, že pro přecházení vozovky využívá přechodu pro chodce.

Další kapitolou jsou preventivní opatření v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních nařízeních, které jsem se pokusil zmapovat otázkou, *zda se dětem a jejich rodičů dostali do rukou informativní materiály o dopravních úrazech a jak jim předejít*. Výsledky této otázky znázorňuje (graf 23 a, b) ve kterém je jasně znatelné, že většině dětí se již do rukou informativní materiály dostaly. Opačným výsledkem je skutečnost, že se většina rodičů s informativními materiály týkající se prevence dopravních úrazů ještě nesetkala. Na tuto oblast bychom se měli zaměřit a poskytnout rodičům více informativních materiálů, oni jsou především ti co děti vychovávají a jsou jejich příkladem.

Doporučuji také internetové stránky www.detstvibezurazu.cz/prevence, nebo stránky www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/.

Preventivní opatření se poměrně ve stejném měřítku promítají i do další otázky, která zkoumá, *zda děti již byly účastníkem nějaké akce o dopravní výchově a bezpečnosti v silničním provozu* (graf 24 a) . Převážná většina dotázaných dětí se již účastnila akce o dopravní výchově a bezpečnosti silničního provozu, jako například přednáška ve spolupráci škola a policie, letní tábory. Je ovšem zarážející co si z těchto akcí odnesly. Z odpovědí rodičů (graf 24 b) je jednoznačné, že naprostá většina rodičů se žádné společné dopravně bezpečnostní akce s dětmi nezúčastnilo.

V následujícím vyhodnocení již nejsou společné otázky dětí a rodičů , ale otázky byly konkretizovány na preventivní opatření, bezpečnost v oblasti dopravních úrazů.

Jedna ze základních otázek pro děti byla, *zda jezdí v cyklistické přilbě při jízdě na jízdním kole* (graf 25 a). Vyhodnocením této otázky jsem zjistil, že více jak polovina dětí využívá pro svoji bezpečnost při jízdě na jízdním kole cyklistickou přilbu. Celostátní kampaň „Na kole jen s přilbou“ zaměřená na bezpečnost dětí cyklistů, jejíž

úspěšnost spočívá ve změně vnímání přilby z cizorodého prvku na předmět nutný a prospěšný předmět denní potřeby dětí (6). Zbývající část dětí cyklistickou přilbu nepoužívá nebo jen někdy. Tyto odpovědi jsou alarmující, zejména kdy každý cyklista do 18 let dle zákona musí nosit cyklistickou přilbu.

Další možností jak předejít možným dopravním úrazům je využívání *reflexních materiálu na oblečení, tašce* a to zejména při pohybu dětí v silničním provozu za snížené viditelnosti. Graf 26 a znázorňuje, více jak polovina dětí nemá na svém oblečení nebo tašce žádné reflexní materiály, čtvrtina dětí tyto reflexní materiály na svém oblečení nebo tašce mají a malá skupina dětí nevěděla co to reflexní materiál je.

Pokud hovoříme o preventivních opatření a zejména pak neustále opakujeme slovo *prevence* zeptal jsem se dětí co toto slovo znamená. Zjistil, že jen polovina dotázaných dětí vědělo, co slovo *prevence* v českém překladu znamená - předcházení. Některé děti uvedly, že slovo *prevence* znamená léčení a více jak čtvrtina dětí ke slovu *prevence* přiřadily význam prohlídka.

Jedna z nejsilnějších odpovědí na otázku, *kde se dotazovaní děti dozvěděli jak se mají chovat v silničním provozu* je obsažena a vyjádřena grafem 28 a, který jasně podporuje výchovu dětí v rodině. Celkem 126 dotázaných dětí uvedlo, že se s informacemi o tom, jak se mají chovat v silničním provozu setkávají převážně doma. Společně s rodinou se podílí na výchově dětí i škola, kterou označilo 97 dětí. Pouze 11 dětí uvedlo jinde než doma a ve škole.

S tímto poznáním souvisí i výběr dítěte *koho by jsi si vybral pro přednášky o dopravní výchově*. Nejvíce dětí by si pro přednášky o dopravní výchově vybraly policistu (graf 29 a), tato odpověď mne motivuje k tomu, abych se svými spolupracovníky připravoval a prováděl další a lepší přednášky pro děti se zaměřením na můj výzkum – na to co děti neví.

Za policistou pak následují ve stejném poměru rodiče, městský strážník učitel(ka) a na posledním místě někoho jiného jiného. Tímto výzkumem je zcela jasně řečeno, že na dopravní výchově se musí podílet cíleně škola, rodiče a souběžně Policie ČR a Městská policie.

Pro potvrzení hypotézy zda rodiče dětí mají základní znalosti o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů a nových legislativních nařízeních jsem položil rodičům otázku, *zda znají obsah novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích*. Pro mě překvapivě většina rodičů nevěděla, co novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích obsahuje (graf 30 b). Nejvíce odpovědi však znělo, že obsahuje bodový systém, což je pravda, ale novelizace se ještě vztahuje k nošení cyklistických přileb, využívání zádržných systémů, svícení vozidel po celý rok, zpřísnění hodnocení přestupků aj.

Tento údaj tak úzce koresponduje s otázkou, *zda si rodiče vyhledali sami co novelizace zákona obsahuje*. Zde také většina rodičů vyjádřila, že si novelizaci zákona nevyhledala a tak znalosti nemají. Jen asi pětina rodičů si sama vyhledala obsah novelizace zákona a to převážně na internetu a z novin. Osobně doporučuji internetovou stránku www.novapravidla.cz/hlavnizmeny.

Graf 32 b je odpovědí na otázku *zda je cyklista podle zákona řidič*. Je účastníkem provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj: řidičem je i jezdec na zvířeti(14). Většina rodičů odpověděla správně.

Otázka, *zda je povolena hladina alkoholu v krvi při řízení vozidla* byla vyhodnocena a znázorněna v grafu 33 b, kde jen 4 dotázaní rodiče uvedli, že v České republice je povolena hladina alkoholu při řízení vozidla, neuvedli však jaká. Celá velká skupina rodičů správně uvedla, že hladina alkoholu povolena při řízení vozidla není. Přímou se tedy řidiči zakazuje požití alkoholický nápoj během jízdy nebo před jízdou.

Další podporu o neznalosti legislativních nařízeních odhalila otázka pro rodiče dotazovaných dětí, *co obsahuje povinná výbava motorového vozidla* (graf 34 b). Správnou odpověď výstražný trojúhelník, lékárnička, pojistky a rezervní žárovky, rezervní kolo, klíč a zvedák, znala čtvrtina rodičů, ostatní povinnou výbavu vozidla neznalo. Tento výsledek je podle mého názoru zapříčiněn tím, že většina vozidel v současné době provozovaných na našich silnicích mají již povinnou výbavu vozidla vestavěnou do vozidla při jeho nákupu a tak toto vybavení berou řidiči a řidičky za samozřejmé.

Prostřednictvím otázky byla dána možnost dotazovaným rodičům odpovědět *zda si myslí, že zákon o provozu na pozemních komunikacích je dostatečně zaměřen na prevenci dopravních úrazů*. Výsledek zcela podporuje již dřívější výzkum (graf 31 b) ve kterém jen čtvrtina rodičů si vyhledala obsah novelizace zákona. Není tedy překvapující odpovědí (graf 35 b), více jak polovina rodičů nedokáže posoudit, zda je zákon o provozu na pozemních komunikacích dostatečně zaměřen na prevenci, čtvrtina rodičů se domnívá, že není a zbytek rodičů podporuje novelizaci zákona se zaměřením na prevenci úrazů.

O dostatečné informovanosti dětí o prevenci dopravních úrazů dosti výstižně zachycuje rozbor odpovědí v grafu 36 b, kdy tři čtvrtiny rodičů si myslí, že jsou děti dostatečně informovány o prevenci dopravních úrazů.

A tak v následující otázce, *zda oni rodiče s dětmi řeší otázky týkající se určité dopravní situace související s pohybem na silnici, ulici apod.* uvádí převážná většina rodičů, že tyto situace s dětmi řeší (graf 37 b). Asi jedna pětina rodičů tyto otázky s dětmi neřeší.

Závěrem byla dána možnost rodičům dětí vyjádřit se, *kdo by se hlavně měl podílet na preventivní dopravní výchově dětí*. Rodiče shodně uvedli a hlavní dopravní výchovu dětí vidí na straně rodičů a školy (graf 38b), polovina dává prostor ještě pro Policii ČR, čtvrtina Městské policii a minimum jiným složkám.

Hypotézy jež jsem si stanovil na začátku svého šetření bych ze svých výsledků hodnotil následovně.

K hypotéze č. 1 se vztahují výsledky základních znalostí dětí školního věku v oblasti preventivních opatření dopravních úrazů (graf 5a, 6a, 7a, 13a, 19a, 22a, 23a, 24a, 25a, 26a, 27a, 28a, 29a). Tyto výsledky jsou v grafech 5 až 24 přímo porovnatelné mezi dětmi a rodiči těchto dětí.

K hypotéze č. 2 se vztahují výsledky základních znalostí dětí školního věku se zaměřením na znalosti nových legislativních nařízení (graf 8a, 9a, 10a, 11a, 12a, 14a, 15a, 16a, 17a, 18a, 20a, 21a)

K hypotéze č. 3 se vztahují výsledky rodičů školních dětí základních znalostí

v oblasti preventivních opatření dopravních úrazů(graf 5b, 6b, 7b, 13b, 19b, 22b, 23b, 24b, 35b, 36b, 37b, 39b).

K hypotéze č. 4 se vztahují výsledky rodičů školních dětí se zaměřením na znalosti nových legislativních nařízení / graf 8b, 9b, 10b, 11b, 12b, 14b, 15b, 16b, 17b, 18b, 20b, 21b, 30b, 31b, 32b, 33b, 34b)

6. Závěr

Svou práci jsem věnoval problematice pro mě blízké, nejen jako otec synů jejichž věk je 10, 12 let, a 22 let, ale i jako policisty , který se už 22 let se zabývá dopravní výchovou mezi kterou patří zejména prevence a výchova dětí školního věku.

Vyšetřoval jsem dotazníkovou metodou a došel k následujícímu.

Za základní znalost jsem považoval. Že více jak šedesát procent dětí a rodičů vědělo správnou odpověď týkající se základních znalostí o preventivních opatřeních a nových legislativních nařízeních.

Hypotéza č. 1 – děti školního věku nemají základní znalosti

o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů.

Tato hypotéza se nepotvrdila děti školního věku mají znalosti o preventivních opatřeních v oblasti úrazů. Vědí, že hlavu před úrazem ochrání cyklistická přilba, při jízdě v autě se poutají, správně přecházejí vozovku, ví kde smí jezdit na in – line bruslích

č.2 - děti školního věku nemají základní znalosti

o nových legislativních nařízeních.

Tato hypotéza se potvrdila, děti školního věku nemají znalosti o nových legislativních nařízeních. Nemají základní znalosti o věkové hranici potřebné pro samostatnou jízdu na jízdním kole po silnici, za jakých podmínek mohou jet děti mladší 10ti let po silnici, jaká je základní výbava jízdního kola , přednost v jízdě na neoznačené křižovatce dopravním značením, kdy dle zákona smí sedět vpředu na sedadle spolujezdce, kdo je dle zákona povinen sedět v autosedačce a od kdy platí nová legislativní nařízení.

č. 3 – rodiče dětí školního věku mají základní znalosti

o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů

Tato hypotéza se potvrdila rodiče dětí školního věku mají znalosti o preventivních opatřeních v oblasti úrazů. Vědí, že hlavu před úrazem ochrání cyklistická přilba, při jízdě v autě poutají sebe i děti, správně přecházejí vozovku.

č. 4 - rodiče dětí školního věku mají základní znalosti

o nových legislativních nařízeních

tato hypotéza se nepotvrdila rodiče školních dětí nemají základní znalosti o nových legislativních nařízeních. Rodiče dětí nevěděli věkovou hranici dítěte pro samostatnou jízdu na jízdním kole po silnici, za jakých podmínek mohou jet děti mladší 10let po silnici, jaká má být základní výbava jízdního kola, kdy může dítě sedět na sedadle spolujezdce, kdo je povinen dle zákona sedět v autosedačce, od kdy platí poslední novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích, co obsahuje novelizace tohoto zákona, zda si ji někde vyhledali a co patří do povinné výbavy motorového vozidla.

Výsledky mé práce by měli přispět k lepší informovanosti rodičů a dětí, edukaci rodičů a dětí, ale i dalších zainteresovaných pracovníků. Úspěšné provádění prevence dopravních úrazů a seznamování se s novými legislativními nařízenými předpokládá profesionálně vedená školení, poskytnutí informativních materiálů pro laickou veřejnost a seznámení se skutečnými jaká rizika mohou být spojena s dětskými dopravními úrazy.

Všichni chceme a přejeme si, aby naše děti vyrůstaly zdravé a spokojené a věděly jak se správně chovat v dnešním silničním provozu.

7. Seznam použité literatury

- 1) Dunovský, J. a kol.: Sociální pediatrie, vybrané kapitoly. Praha: Grada 1999, 248s.
ISBN 80 – 7169 – 254 - 9.
- 2) Grivna, M. a kol. : Dětské úrazy a možnosti jejich prevence. Praha: Centrum prevence úrazů UK 2. LF a FN Motol 2003, 144 s.
ISBN 80 – 239 – 2063 – 4
- 3) Pokorný, V. a kol. : Traumatologie. Praha : Triton 2002, 307s.
ISBN 80 – 7254 – 277 - X
- 4) Šnajdauf, J. Cvachovec, K. Trč, T. et al. Dětská traumatologie. Praha : Galén 2002, 180s.
ISBN 80 – 7262 – 152 – 1
- 5) JČU ČB Zdravotně sociální fakulta, Časopis prevence úrazů otrav a násilí. Jihočeský Inzert Expres s.r.o. 2/ 2005, 137s.
ISSN 1801 - 0261
- 6) JČU ČB Zdravotně sociální fakulta, Časopis prevence úrazů otrav a násilí. Jihočeský Inzert Expres s.r.o. 1/ 2006, 70s.
ISSN 1801 - 0261
- 7) JČU ČB Zdravotně sociální fakulta, Venku číhá džungle aneb jak se chránit před úrazy, 2006
ISBN 80 – 7040 – 905 – 3
- 8) Nekvapilová. V. Snižme počty zraněných na silnicích.
<http://www.dopravniurazy.cz> [cit. 2007-01-11]
- 9) Děti a nehody,
<http://www.tmtbrno.cz/dopravni-vychova/clanky/deti-a-nehody.php>
[cit. 2007-01-11]

- 10) Bezpečnost silničního provozu
http://www.mvcr.cz/rs_atlantic/project/article.php?id=8941 [cit. 2007-02-13]
- 11) Snížení výskytu poranění způsobených násilím a úrazy
<http://www.mzcr.cz/index.php?kategorie=211> [cit. 2007-02-17]
- 12) Můžeš předejít úrazu ?
<http://www.szu.cz/czpz/urazy/> [cit. 2007-03-17]
- 13) Zvadová, Z. Prevence dopravních úrazů u dětí mladšího školního věku
http://www.ucitelskenoviny.cz/obsah_clanku.php [cit. 2007-03-17]
- 14) Leitner, M. Lukášek, V. Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem. Praha : Linde 2006 572s.
ISBN 80 – 7201 – 616 – 4
- 15) Hlavní změny v pravidlech
http://www.novapravidla.cz/hlavni_zmeny_v_pravidlech
- 16) Dopravní výchova
http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/ [cit. 2007-03-22]
- 17) Wildová, O. Mezinárodní seminář k prevenci dětských úrazů
<http://www.medicina.cz/verejne/clanek.dss> [cit. 2007-02-02]
- 18) Prevence úrazů
<http://www.detstvibezurazu.cz/index.html> [cit. 2007-03-04]
- 19) Dětské úrazy a jejich prevence
<http://www.stripky.cz/unicef/urazy.html> [cit. 2007-03-23]
- 20) Halousek, J. Enzymy při léčbě dětských úrazů
http://www.zdrava-rodina.cz/zr/07_99/zr07_13.htm [cit. 2007-02-19]
- 21) Projekt bezpečné přechody
<http://www.izdoprava.cz/view.php?cisloclanku=2007040015>
[cit. 2007-03-12]
- 22) Příčinou téměř poloviny dětských úmrtí jsou úrazy
<http://zdravi.idnes.cz/pricinou-temer-poloviny-detskych-umrti-jsou-urazy-fxs->

[/zdravi_deti.asp](#) [cit. 2007-03-12]

23)Švidrnoch, R. Přilby na kolo

<http://ekonomika.idnes.cz/prilby-na-kolo-vyzkousejte-jak-sedi-dbk-/test.asp>

[cit. 2007-03-08]

24)Bartl, V. Gál, P. Poranění laterálního konce klíční kosti

http://www.med.muni.cz/Traumatologie/Detska_Chirurgie/Detska_traumatologie.htm [cit. 2007-03-08]

25)Úrazy dětí

<http://kolecko.cz/cile.html> [cit. 2007-02-12]

26)Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb. ke dni 1. červenci 2006

http://www.asbenes.cz/hxlx/z/uplne_zneni361.htm [cit. 2007-03-12]

27)Bibliografické citace dokumentů podle ISO 690 a ISO 690-2

<http://www.boldis.cz/citace/citace.html> [cit. 2007-03-12]

8. Klíčová slova

dětské dopravní úrazy

věkové zvláštnosti

preventivní opatření

informovanost

znalosti legislativních nařízení

novelizace zákona

edukace

bezpečný cyklista

9. Přílohy

Dotazník pro děti

Dotazník pro rodiče

Venku číhá džungle aneb jak se chránit před úrazy

Bezpečný cyklista

Časopis prevence úrazů, otrav a násilí

Ajax

CHLAPCI A DĚVČATA !

PROSÍM A ŽÁDÁM VÁS TOUTO CESTOU O ZODPOVĚZENÍ NÁSLEDUJÍCÍCH OTÁZEK. TENTO DOTAZNÍK JE ANONYMNÍ A SLOUŽÍ KE ZJIŠTĚNÍ VAŠICH ZÁKLADNÍCH ZNALOSTÍ O TOM JAK PŘEDCHÁZET DOPRAVNÍM ÚRAZŮM A O NOVÝCH LEGISLATIVNÍCH NAŘÍZENÍCH, TÝKAJÍCÍCH SE NOŠENÍ CYKLISTICKÝCH PŘILEB, POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ, AUTOSEDAČEK. ZÍSKANÉ INFORMACE BUDOU PODKLADEM MÉ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE. VÝSLEDKY BUDOU VYUŽITY K LEPŠÍ INFORMOVANOSTI DĚTÍ I DOSPĚLÝCH.

**PŘEDEM DĚKUJI ZA SPOLUPRÁCI
STUDENT OBORU REHABILITACE A
PSYCHOSOCIÁLNÍ PÉČE
ZDRAVOTNĚ SOCIÁLNÍ FAKULTY
JIHOČESKÉ UNIVERZITY
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Milan Šesták.....**

DOTAZNÍK PRO DĚTI (odpovědi prosím zakroužkujte, nebo doplňte)

1. JSI

- CHLAPEC
- DÍVKA
-

2. KOLIK JE TI LET

-

3. JEZDÍŠ

- NA IN – LINE BRUSLÍCH (KOLEČKOVÝCH BRUSLÍCH)
- NA KOLE
- NA SKATU
- NEJEZDÍM

4. STAL SE TI JIŽ NĚJAKÝ ÚRAZ V SOUVISLOSTI

- S JÍZDOU NA KOLEČKOVÝCH BRUSLÍCH ANO NE
- S JÍZDOU V AUTĚ ANO NE
- PŘI PŘECHÁZENÍ SILNICE ANO NE
- NA KOLE ANO NE
- NA SKATU ANO NE

POPIŠ JAKÝ

5. VÍŠ, JAK SE CHRÁNIT PŘED PORANĚNÍM HLAVY PŘI JÍZDĚ NA KOLE, NA SKATU, NEBO NA IN - LINE BRUSLÍCH

- POPIŠ

6. VÍŠ, JAK PŘEDEJDEŠ ZRANĚNÍ PŘI JÍZDĚ V AUTĚ

- POPIŠ

7. VÍŠ, JAK PŘEDEJDEŠ ZRANĚNÍ PŘI PŘECHÁZENÍ ULICE, SILNICE

- POPIŠ

8. VÍŠ, OD KOLIKA LET MŮŽEŠ NA KOLE JEZDIT SÁM PO SILNICI

- DOPLŇ

9. VÍŠ, ZA JAKÝCH PODMÍNEK MŮŽE JET PO SILNICI DÍTĚ MLADŠÍ NEŽ JSI UVEDL(A) V PŘEDEŠLÉ OTÁZCE

- DOPLŇ

10. VÍŠ, JAK MUSÍŠ MÍT VYBAVENÉ JÍZDNÍ KOLO, DŘÍVE NEŽ NA NĚM VYJEDEŠ DO ULIC

- DOPLŇ

11. VÍŠ, KDO JE POVINEN MÍT PŘI JÍZDĚ NA KOLE CYKLISTICKOU PŘILBU

- DOPLŇ

12. JEZDÍŠ V CYKLISTICKÉ PŘILBĚ

- ANO
- NE
- NĚKDY

13. PŘI JÍZDĚ NA KOLE MUSÍŠ UKAZOVAT PAŽÍ PŘI ODBOČOVÁNÍ

- POUZE PŘI JÍZDĚ NA SILNICI
- POUZE NA STEZCE PRO CYKLISTY
- POUZE NA SILNICI, KDYŽ ZA MNOU JEDE AUTO
- VŽDY

14. JAKOU VÝBAVU MÁŠ MÍT PŘI JÍZDĚ NA IN – LINE BRUSLÍCH, NEBO NA SKATU

- DOPLŇ

15. VÍŠ, KDE MŮŽEŠ JEZDIT NA IN – LINE BRUSLÍCH

- DOPLŇ

16. VÍŠ, KDO MÁ PŘEDNOST NA KŘÍŽOVATCE, KTERÁ NENÍ OZNAČENA DOPRAVNÍMI ZNAČKAMI

- DOPLŇ

17. VÍŠ, KDY MŮŽEŠ DLE ZÁKONA SEDĚT VPŘEDU NA MÍSTĚ SPOLUJEZDCE KDYŽ PŘESÁHNEŠ VÝŠKU A VÁHUKG

18. VÍŠ, KDO JE DLE ZÁKONA POVINEN SEDĚT V AUTOSEDAČCE

- DOPLŇ

19. VÍŠ, OD KDY PLATÍ NOVÁ LEGISLATIVNÍ NAŘÍZENÍ (nošení cyklistických přileb, užívání bezpečnostních pásů a autosedaček)

- DATUM ROK

21. POKUD SEDÍŠ NA SEDADLE SPOLUJEZDCE VPŘEDU POUTÁŠ SE

- ANO IHNEDE
- AŽ PO UPOZORNĚNÍ NAPŘ. RODIČI
- NE

22. MÁŠ NA SVÉM OBLEČENÍ, ČI ŠKOLNÍ TAŠCE NĚJAKÉ REFLEXNÍ MATERIÁLY

- ANO
- NE
- NEVÍM CO TO JE

23. VÍŠ, KDY MUSÍŠ POUŽÍT PŘECHOD PRO CHODCE

- POKUD JE OD TEBE VZDÁLEN DO 20 METRŮ
- POKUD JE OD TEBE VZDÁLEN 50 METRŮ
- POKUD JE OD TEBE VZDÁLEN 100 METRŮ

24. MYSLÍŠ SI, ŽE KDYŽ JSI NA PŘECHODU MÁŠ ABSOLUTNÍ PŘEDNOST PŘED PROJÍZDĚJÍCÍMI AUTY

- ANO
- NE

25. VYUŽÍVÁŠ K PŘECHÁZENÍ SILNICE PŘECHOD PRO CHODCE

- ANO
- NE

26. KDE JSI SE DOZVĚDĚL O TOM, JAK SE MÁŠ CHOVAT V SILNIČNÍM PROVOZU, ABY JSI PŘEDEŠEL MOŽNÝM ÚRAZŮM

- DOMA
- VE ŠKOLE
- JINDE

27. VÍŠ, CO ZNAMENÁ SLOVO PREVENCE

- PŘEDCHÁZENÍ
- LÉČENÍ
- PROHLÍDKA

28. DOSTALI SE TI DO RUKOU NĚJAKÉ INFORMATIVNÍ MATERIÁLY O DOPRAVNÍCH ÚRAZECH A JAK JIM PŘEDEJÍT (letáček, brožura, časopis,...)

- ANO
- NE

29. BYL JSI ÚČASTNÍKEM NĚJAKÉ AKCE O DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ A BEZPEČNOSTI V SILNIČNÍM PROVOZU

- ANO JAKÉ
- NE

30. KOHO BY JSI SI VYBRAL, PRO PŘEDNÁŠKY O DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ

- UČITEL(KU)
- RODIČE
- POLICISTU
- MĚSTSKÉHO STRÁŽNÍKA
- NĚKOHO JINÉHO

VÁŽENÍ RODIČE

PROSÍM A ŽÁDÁM VÁS TOUTO CESTOU O ZODPOVĚZENÍ NÁSLEDUJÍCÍCH OTÁZEK. TENTO DOTAZNÍK JE ANONYMNÍ A SLOUŽÍ K VYHODNOCENÍ ZÁKLADNÍCH ZNALOSTÍ O PREVENTIVNÍCH OPATŘENÍCH V OBLASTI DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ A NOVÝCH LEGISLATIVNÍCH NAŘÍZENÍCH. ZÍSKANÉ INFORMACE BUDOU PODKLADEM MÉ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE A JEJICH VYHODNOCENÍ BUDE SLOUŽIT K LEPŠÍ INFORMOVANOSTI.

PŘEDEM DĚKUJI ZA SPOLUPRÁCI

**STUDENT OBORU REHABILITACE A
PSYCHOSOCIÁLNÍ PÉČE
ZDRAVOTNĚ SOCIÁLNÍ FAKULTY
JIHOČESKÉ UNIVERZITY
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Milan Šesták.....**

DOTAZNÍK PRO RODIČE (ODPOVĚDI PROSÍM ZAKROUŽKUJTE NEBO DOPLŇTE)

1. JSTE

- MUŽ
- ŽENA

2. JEZDÍTE

- MOTOROVÝM VOZIDLEM
- NA IN – LINE (KOLEČKOVÝCH) BRUSLÍCH
- NA KOLE
- NEJEZDÍM

3. BYL(A) JSTE NĚKDY SÁM(A) ÚČASTNÍKEM DOPRAVNÍ NEHODY, KDE DOŠLO KE ZRANĚNÍ

- ANO
- NE

4. VÍTE, JAK VAŠE DÍTĚ CHRÁNIT PŘED ÚRAZEM HLAVY PŘI JÍZDĚ NA KOLE, NA SKATU, NA IN – LINE BRUSLÍCH

- DOPLŇTE

5. JAK PŘEDEJDETE ZRANĚNÍ SEBE NEBO VAŠEHO DÍTĚTE PŘI JÍZDĚ AUTEM

- DOPLŇTE

6. VÍTE, JAK PŘEDEJÍT ÚRAZU PŘI PŘECHÁZENÍ VOZOVKY

- DOPLŇTE

7. OD KDY PLATÍ POSLEDNÍ NOVELIZACE ZÁKONA O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

- DOPLŇTE

8. VÍTE, CO OBSAHUJE POSLEDNÍ NOVELIZACE ZÁKONA O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

- DOPLŇTE

9. OD KOLIKA LET MŮŽE DÍTĚ JEZDIT SAMO PO SILNICI

- DOPLŇTE

10. ZA JAKÝCH PODMÍNEK MŮŽE JET PO SILNICI DÍTĚ MLADŠÍ NEŽ JSTE UVEDL(A) V PŘEDEŠLÉ OTÁZCE

- DOPLŇTE

11. VÍTE KDY MŮŽE VAŠE DÍTĚ DLE ZÁKONA SEDĚT VPŘEDU NA MÍSTĚ SPOLUJEZDCE

- DOPLŇTE

12. VÍTE KDO JE DLE ZÁKONA POVINEN SEDĚT V AUTOSEDAČCE

- DOPLŇTE

13. VÍTE KDO JE POVINEN DLE ZÁKONA MÍT PŘI JÍZDĚ NA KOLE CYKLISTICKOU PŘILBU

- DOPLŇTE

14. PŘI JÍZDĚ NA KOLE MUSÍTE UKAZOVAT PAŽÍ PŘI ODBOČOVÁNÍ

- POUZE PŘI JÍZDĚ NA SILNICI
- POUZE NA STEZCE PRO CYKLISTY
- POUZE NA SILNICI, KDYŽ ZA VÁMI JEDE AUTO
- VŽDY

15. JAKÁ MÁ BÝT VÝBAVA PŘI JÍZDĚ NA IN – LINE BRUSLÍCH, NEBO NA SKATU

- DOPLŇTE

16. VÍTE , KDE SE SMÍ JEZDIT NA IN – LINE BRUSLÍCH

- DOPLŇTE

17. JE PODLE ZÁKONA CYKLISTA POVAŽOVÁN ZA ŘIDIČE

- ANO
- NE

18. JE V ČR POVOLENA HLADINA ALKOHOLU V KRVÍ PŘI ŘÍZENÍ VOZIDLA

- ANO JAKÁ
- NE

19. VÍTE, CO OBSAHUJE POVINNÁ VÝBAVA MOTOROVÉHO VOZIDLA

- DOPLŇTE

20. VÍTE, KDO MÁ PŘEDNOST NA KŘIŽOVATCE, KTERÁ NENÍ OZNAČENA DOPRAVNÍMI ZNAČKAMI

- DOPLŇTE

21. VÍTE, KDY MUSÍTE POUŽÍT PŘECHOD PRO CHODCE

- POKUD JE OD VÁS VZDÁLEN DO 20 METRŮ
- POKUD JE OD VÁS VZDÁLEN 50 METRŮ
- POKUD JE OD VÁS VZDÁLEN 100 METRŮ

22. MÁTE NA PŘECHODU ABSOLUTNÍ PŘEDNOST PŘED PROJÍZDĚJÍCÍMI AUTY

- ANO
- NE

23. VYUŽÍVÁTE K PŘECHÁZENÍ SILNICE PŘECHOD PRO CHODCE

- ANO
- NE

24. POKUD ŘÍDÍTE AUTO POUŽÍVÁTE BEZPEČNOSTNÍ PÁSY

- ANO
- NE
- NEŘÍDÍM

25. MYSLÍTE SI, ŽE ZÁKON O PROVOZU NA POZ. KOMUNIKACÍCH JE DOSTATEČNĚ ZAMĚŘEN NA PREVENCI DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ

- ANO
- NE
- NEDOKÁŽI POSOUDIT

26. DOSTALI SE VÁM DO RUKOU INFORMATIVNÍ MATERIÁLY ZAMĚŘENÉ NA PREVENCI DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ

- ANO
- NE

27. VYHLEDALI JSTE SI SAMI NOVELIZACI ZÁKONA

- ANO UVEĎTE ZDROJ
- NE

28. MYSLÍTE SI, ŽE JSOU VAŠE DĚTI DOSTATEČNĚ INFORMOVÁNY O PREVENCI DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ

- ANO
- NE

29. PTÁTE SE DĚTÍ, JAK BY SE ZACHOVALY V URČITÉ SITUACI SOUVISEJÍCÍ S POHYBEM NA SILNICI, ULICI ATD.

- ANO
- NE

30. ÚČASTNILI JSTE SE S DĚTMI NĚJAKÝCH AKCÍ O DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ

- ANO NAPIŠTE JAKÝCH
- NE

31. KDO BY SE MĚL HLAVNĚ PODÍLET NA PREVENTIVNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ DĚTÍ

- RODIČE
- ŠKOLA
- POLICIE ČR
- MĚSTSKÁ POLICIE
- JINÉ

PREVENENCE

ÚRAZU, OTRAV

A

NASILÍ

odborný a vědecký časopis

lékařské fakulty

2006





AJAXŮV

zápisník

