

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

ZDRAVOTNĚ SOCIÁLNÍ FAKULTA

**POROVNÁNÍ ZNALOSTÍ O PREVENCI DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ U DĚTÍ NA
ZÁKLADNÍCH ŠKOLÁCH**

**RECONCILIATION OF KNOWLEDGE ON PRIMARY SCHOOL CHILDREN
TRAFFIC INJURY PREVENTION**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Bc. MILAN ŠESTÁK

Mgr. MAGDALENA DRÁBOVÁ Ph.D.

20.5.2009

Porovnání znalostí o prevenci dopravních úrazů u dětí na základních školách.

Reconciliation of knowledge on primary school children traffic injury prevention

Svou práci jsem věnoval problematice se kterou se každý den setkávám ve svém pracovním prostředí. Úrazy dětí jsou stále celospolečenským zdravotně sociálním problémem. Děti mohou být zraněni jako chodci, cyklisti či jako spolujezdci v motorovém vozidle. Traumatická situace zasahuje rodiny a blízké obětí, kteří potřebují pomoc. Již 24 let pracuji u dopravní policie ČR a zabývám se dopravní výchovou mezi kterou patří také prevence a výchova dětí školního věku. Vybral jsem si toto téma, protože již ve své bakalářské práci jsem se podobným tématem zabýval a ve svém pracovním životě se často s dopravními úrazy setkávám. A to s úrazy nejen dospělých, ale dětí. Má diplomová práce je zaměřena na porovnání znalostí o prevenci dopravních úrazů u dětí na základních školách v jižních Čechách a provedení analýzy realizace preventivních aktivit (primární úrazové prevence v oblasti dopravních úrazů) na sledovaných základních školách.

Za účelem zjištění cílů práce byl realizován kvalitativní výzkum. K ověření mých hypotéz jsem si zvolil jako techniku sběru dat dotazníkové šetření. Hodnocení výsledků odpovědí dětí bylo provedeno z hodnotitelného vzorku 338 dotazníků. Hodnocení výsledků pedagogů bylo provedeno ze vzorku 11 anketních lístků. Výsledky odpovědí byly znázorněny v jednotlivých grafech, které je možno porovnat. Nepodařilo se potvrdit hypotézu, že děti na vybraných základních školách sídlících v Českých Budějovicích mají vyšší znalosti o prevenci dopravních úrazů, než děti na vybraných základních školách sídlících mimo České Budějovice. Analýza realizace preventivních aktivit (primární úrazové prevence v oblasti dopravních úrazů) na sledovaných základních školách je pak samostatnou částí a hypotézu, že by bylo realizováno více preventivních aktivit na základních školách sídlících v Českých Budějovicích nepotvrdila.

Výsledky mé práce by měli přispět k lepší informovanosti pedagogů, rodičů a dětí, edukaci pedagogů, rodičů a dětí, ale i dalších zainteresovaných pracovníků. Zvláště bych kladl důraz na prohlubování znalostí dětí v oblastech, které děti neznaly.

Porovnání znalostí o prevenci dopravních úrazů u dětí na základních školách.

Reconciliation of knowledge on primary school children traffic injury prevention

Injuries of children remain to be general health-social problem. Children may get injured as pedestrians, cyclists or as car passengers. Traumatic situations have impact on families and relatives of victims, who need help.

My work deals with issues which I face daily in my work environment. I have been working for Czech traffic police for 24 years. I am interested in traffic education, including prevention and education of school children. This was also subject of my bachelor work. My diploma work is focused on reconciliations of knowledge on primary school children traffic injury prevention in South Bohemia and analysis of preventive activities implementation (primary injury prevention in the area of traffic injuries) in monitored elementary schools. The reason why I have chosen this subject is that I have dealt with similar subject already in my bachelor work and I often face traffic injuries in my work life. That includes injuries of both adults and children.

Quantitative research has been applied for the purpose of work objectives identification. In order to verify my hypothesis I have chosen data collection technique using questionnaire. Resulting answers of children have been assessed from 338 questionnaires which is an assessment allowing sample. Results for teachers were assessed from the sample of 11 questionnaires. Results have been shown in the individual charts which may be compared. Analysis of preventive activities implementation (primary injury prevention in the area of traffic injuries) in the monitored primary school form separate part of my work. Results of my work should contribute to better informedness of teachers, parents and children, improved education of teachers, parents and children as well as other involved parties. I put emphasis on deepening knowledge of children in areas unknown to them. Considering results of my research it is therefore important to keep improving informedness in the area of traffic injury prevention within the given age group. I know already now what I will focus on during my presentations, discussions and events associated with preventive traffic programs organized not only by the Czech Police, but also by other organizations. It is important to make all parts of our community involved in injury prevention.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma POROVNÁNÍ ZNALOSTÍ O PREVENCI DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ U DĚTÍ NA ZÁKLADNÍCH ŠKOLOÁCH vypracoval samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě/ v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Zdravotně sociální fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 20.5.2009

Bc. Milan Šesták

Poděkování

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

V Českých Budějovicích 20.5.2009

Bc. Milan Šesták

Obsah

Úvod	7
1. Současný stav	8
1.1. Úraz	9
1.2. Věkové zvláštnosti a rizika	9
1.3. Vznik a přehled úrazů	10
1.4. Následky dopravních úrazů	12
1.5. Prevence	15
1.6. Preventivní opatření v ČR	17
1.7. Nehodovost v České republice za rok 2008	22
2. Cíle práce a hypotézy	26
3. Metodika	27
4. Výsledky	29
4.1. <i>Analýza porovnání preventivních aktivit základních škol v Jihočeském kraji</i>	54
5. Diskuse	59
6. Závěr	72
7. Seznam použité literatury	74
8. Klíčová slova	80
9. Přílohy	81

Úvod

Má diplomová práce je zaměřena na porovnání znalostí dětí základních škol v jihočeském regionu o prevenci dopravních úrazů. Vybral jsem si toto téma, protože již ve své bakalářské práci jsem se podobným tématem zabýval a ve svém pracovním životě se často s dopravními úrazy setkávám. A to s úrazy nejen dospělých, ale dětí. Děti jsou postiženy jako účastníci silničního provozu nejen jako spolujezdcí v osobních autech, ale i jako chodci, nebo cyklisti. Viděl jsem spoustu bolesti a bezmocnosti rodičů, kterým jsme přijeli oznámit, že jejich dítě mělo dopravní nehodu. Viděl jsem rodiče, kteří sami buď nehodu zavinili, nebo byli jejími účastníky při níž se zranilo jejich dítě. Náhlé traumatické události zasahují hluboce do života člověka a nikdy na ně nemůžeme být dost připraveni. 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.

Úrazy jsou preventabilní a nejsou náhodným nekontrolovatelným činem osudu, anebo tím, že dítě „má k úrazu sklon,“. Výzkum příčin a mechanismů úrazu poskytuje zásadní údaje k navrhování efektivních intervenčních opatření. Zmapování a porovnání znalostí dětí o prevenci dopravních úrazů týkajících se znalostí dopravních předpisů, znalosti důsledků zranění, významu prevence, využívání ochranných prostředků patří k tomuto výzkumu. Proto se zaměřuji na prevenci u dětí školního věku.

1. Současný stav

Dětské dopravní úrazy jsou v České republice velkým problémem, ve srovnání například se Švédskem nebo Nizozemím.

Děti jsou mimořádně ohroženou skupinou – téměř polovina všech úrazů u dětí do 15 let vzniká v souvislosti s pohybem v dopravním prostředí.

V důsledku dopravní nehody zahyne každoročně téměř 40 dětí, přes 4 000 dětí utrpí v souvislosti s dopravní nehodou vážná zranění. Pro prevenci těchto úrazů, je kromě informovanosti také důležité důsledné používání prvků pasivní bezpečnosti. Kterými chráníme sebe a zejména naše blízké. Patří sem bezpečnostní pásy v automobilech, cyklistické přilby a dětské zádržné systémy. Bohužel mnozí lidé stále nepochopili, že tyto systémy nám pomáhají. Někteří tyto prvky bezpečnosti stále ignorují a nepoužívají. Hlavní podíl na výchově dětí mají rodiče, oni mají jít svým dětem příkladem, dobrým příkladem, protože odpovědnost za prevenci úrazů leží bezpochyby na nich. Nesmíme zapomínat na výchovu mladých řidičů v autoškolách. Mladý budoucí řidič by měl znát a vědět již z domova či školy, jak se chovat v rámci prevence, V současnosti je však mnoho mladých lidí, kteří to neví, nebo spíše nechtějí vědět a dodržování pravidel je pro ně omezování.

A v neposlední řadě také bezpečné komunikace, organizace provozu, rychlostní komunikace a eliminace rizikových skupin by mělo být cílem prevence dopravních úrazů.

Úrazy jsou traumatické příhody se závažnými zdravotními, psychickými, sociálními i ekonomickými důsledky. V České republice jsou třetí nejčastější příčinou smrti v celé populaci, avšak nejčastější příčinou smrti u dětí, mládeže a značné části produktivního věku dospělých (16). Úmrtnost na úrazy v posledních letech významně klesá, což svědčí o velmi dobrém systému zdravotní péče. Celkový počet úrazů však neklesá, spíše naopak.

Jak již bylo řečeno úrazy představují zdravotnický, ekonomický a společenský

problém na celém světě. V některých státech je úmrtnost na úrazy a četnost úrazů velmi nízká. Díky dobře organizovanému systému prevence.

1. 1. Úraz

Úraz je definován, jako poškození zdraví, které vzniká většinou náhle, působením vnější síly, která přesahuje svojí intenzitou adaptační možnosti lidského organismu(10).

1. 2. Věkové zvláštnosti a rizika

Chování dítěte orientované na bezpečnost závisí na tělesných a duševních vlastnostech a schopnostech, které se, ale od dětství vyvíjejí postupně. K úkolům dětských lékařů, učitelů a dalších odborníků pracujících v oblasti péče o dítě patří umožnit rodičům získat vědomí o nebezpečích hrozících dítěti určité věkové kategorie.

U malých dětí až do 7 let převládá egocentrické myšlení a dítě se domnívá, že jeho vlastní vjemy jsou přenášeny na ostatní osoby. Jako příklad může posloužit situace, kdy dítě vidí přijíždět auto a je přesvědčeno, že řidič jej také zpozoroval, i když je schované za hustým keřem. Také schopnost hloubkového stereoskopického vidění, která se vyvíjí až od 10 let, je příčinou vysokého počtu chybných odhadů vzdálenosti. Výsledkem je skutečnost, že dítě považuje velká auta za bližší a malá za vzdálenější. Děti také špatně odhadují rychlost jedoucího auta a neumí bezpečně odlišit stojící auto od jedoucího. Zorné pole je u dětí zúženo asi o 30 % oproti dospělým, což znamená, že mnohá nebezpečí, která vidí dospělý, nejsou pro dítě vůbec viditelná.

Reakční doba (tj. doba, za kterou dítě začne na nebezpečí reagovat) je např. u 5letého dítěte v porovnání s dospělým až dvojnásobná. Navíc u dívek je tato doba delší než u chlapců. To vysvětluje, proč dítě např. vyběhne za míčem do vozovky s relativním zpožděním, což u řidiče přijíždějícího vozidla vzbudí pocit, že dítě auto vidělo a zůstalo stát. Také schopnost sluchového vnímání je u dítěte snížena asi o 10 dB ve srovnání s dospělým jedincem.

Těžiště těla je v dětském věku umístěno výrazně výše než u dospělého, což je jedním z

důvodů, proč dítě snadněji ztrácí rovnováhu a častěji padá. V logickém myšlení, postřehu, soustředění a předvídání nebezpečí se blíží děti dospělým až po 12. roce věku. Úrazem jsou ohroženy zejména děti hyperkinetické, hyperaktivní, agresivní, vystavené stresu nebo velké duševní zátěži. Důležité je, aby při výchově dítěte nebyla opatrnost zaměňována se strachem. Strach totiž často vede k váhavému, nekoncentrovanému, nejistému chování, jež zvyšuje riziko úrazu a je typické pro děti, které jsou právě úrazem často postiženi.

Stále je třeba mít na paměti, že dětská fantazie je nevyčerpatelná a jako zdroj rizik nemá hranice (36).

1. 3. *Vznik a přehled úrazů*

Úrazy dětí při dopravních nehodách představují 14 % z celkového počtu dětských úrazů. Nejčastěji se jedná o zlomeniny a zhmožděny, v řadě případů jde o kombinovaná poranění hlavy, hrudníku a břicha (13).

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.

Při hodnocení podle druhu úrazu je nejvyšší počet ve skupině zhmoždění, vykloubení a zlomenin, tento druh poranění vzniká nejčastěji v souvislosti s tělovýchovnými a sportovními aktivitami. Fraktury jsou také častým úrazem při jízdě na kole, na skateboardu a zejména na kolečkových bruslích, kde téměř polovinu všech dětských úrazů tvořily fraktury ruky a předloktí (5).

Často se vyskytujícím následkem úrazu jsou poranění **povrchu těla**, která spolu s předchozí skupinou zranění, patří mezi nejčastější úrazy. Rány jsou porušení integrity tělesného krytu. Dělíme je podle mechanismu vzniku a podle hloubky postižení na exkoriace, povrchní rány, hluboké rány a penetrující rány, které pronikají až do tělesných dutin

Kraniocerebrální poranění zůstává závažným medicínským a socioekonomickým problémem (33). 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 způsobující například **mozkovou komoci, kontuzi mozku, kompresi mozku**. Nepřímým mechanismem může být poraněn izolovaně mozek deceleračně, nebo akceleračně - typicky při dopravních nehodách. Při tomto mechanismu je často traumatizována i krční páteř.

Relativně často se vyskytují poranění **úst, zubů** a dalších orgánů dutiny ústní. Nejčastější příčinou jsou jízda na kole, dopravní úrazy a úrazy při sportu.

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**. Zlomenina klíční kosti – pád na rameno nebo napnutou horní končetinu, velmi často pád z kola (6).

Z úrazů smyslových orgánů jsou nejzávažnější **poranění oka**. Důvodem je nebezpečí trvalých následků, které mohou mít často trvalý charakter formě až 20% unilaterální slepoty.

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 je třeba zdůraznit poskytnutí adekvátní první pomoci. Tato poranění mohou postihnou komplikace, které přinášejí dítěti různé následky, prodlužující se hojení, reoperace, infekce, hospitalizace, nehybnost atd.

1. 4. *Následky dopravních úrazů*

Nehoda se stane během vteřiny a následky mohou trvat celý život (1).

Dopravní úraz má vždy zdravotní, sociální a ekonomický dopad na jedince i jeho okolí (30).

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. 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(2).

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 krevní tlak a puls
- 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, nechutí 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.

Postrauematická 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 nadbytečné 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. **České sdružení dopravních nehod** je poskytování pomoci obětem dopravních nehod, a to jak postiženým účastníkům, tak i pozůstalým, které se dostaly do velmi těžké životní situace.

1. 5. *Prevence*

Prevence znamená předcházení. Je to cílená činnost, která vychází z poznání, že zabránit, aby se úraz stal, je vždy jednodušší, než odstraňování, mnohdy stejně nezvratných, následků. Prevence úrazů má v jádru jednoduchou myšlenku:

Každý úraz je zbytečný.

Pro prevenci úrazů je základem sběr validních dat o místě, času, typu úrazu a příčinách a souvislostech úrazového děje. Jejich rozborem můžeme stanovit způsob preventivního zásahu tak, aby bylo dosaženo maximální účinnosti při co nejmenších nákladech. Účelem úrazové prevence je, aby k úrazu vůbec nedošlo, a pokud ano, pak aby byl dobře a včas ošetřen. Dle úrazového spektra dělíme prevenci na primární, sekundární a terciární.

Prevence primární je zaměřena na to, aby k události vůbec nedošlo, anebo aby tato událost nevedla ke vzniku úrazu (oddělení chodců a dopravy, zákaz nebezpečných výrobků).

Primární prevence by měla vycházet z podrobného rozboru příčin úrazů, rizikových činností, prostředí i charakteristik postižených jedinců. Měla by být zaměřena na

intervenci technologickou, zdravotně - výchovnou a legislativní (2).

Odborníci považují za nejdůležitější intervenci technologickou, která není závislá na změně lidského chování. Příkladem jsou bezpečné výrobky, architektura prostředí - silniční retardéry.

Na individuální úrovni, vzdělávání zahrnuje posilování prvků bezpečného chování – používání přileb. Na komunitní a národní úrovni zdravotní výchova zahrnující informování a podpora průmyslu ohledně výroby a vývoje nových bezpečnostních technologií a výrobků. Podpora politiků v jejich úsilí při přípravě legislativních změn a vyhlášek týkajících se bezpečnosti a informování veřejnosti o nových zákonných úpravách.

Zkušenosti ukazují, že nejlepší výsledky jsou dosahovány při intervenci kombinované všech výše uvedených metod.

K nejúčinnějším způsobům prevence patří legislativní opatření týkající se silniční dopravy - používání prvků pasivní bezpečnosti, tj. bezpečnostních pásů v autech, přileb pro cyklisty do 18 let a autosedaček pro děti mladší 12 let a menší 150cm. Omezení rychlosti ve vymezených lokalitách. Snížení max. povolené rychlosti na 30 km/hodinu v blízkosti škol, hřišť, sportovišť a v obytných zónách. Úpravy dopravního prostředí - retardéry, ostrůvky na přechodech pro chodce, cyklistické stezky.

Dopravní výchova pro děti i rodiče s cílem zlepšit znalosti a zvýšit efektivitu chování v rizikových dopravních situacích. Důraz je nutno klást na dodržování zásad bezpečného přecházení (37)!

1. 6. Preventivní opatření v ČR

Prevence úrazů je uváděna mezi hlavními cíly Světové zdravotnické organizace – Zdraví 21. meziresortního programu, schváleného v ČR vládním usnesením č. 1046/2002, který má za cíl snížit naši úrazovost a invalidizaci dětí pro úrazy a násilí o 50 % do roku 2020.

V České republice je mnoho aktivit zabývajících se problematikou prevence dětských úrazů. Tyto aktivity svědčí o snaze zlepšit vysokou úrazovost dětí. Jsou to legislativní, či preventivní programy státních i nestátních organizací (18).

Ministerstvo zdravotnictví ustanovilo v roce 2005 Meziresortní pracovní skupinu, pro prevenci dětských úrazů, která se podílela na přípravě Národního akčního plánu prevence dětských úrazů na léta 2007-2017. Cílem plánu je prevence dětských úrazů a maximální snížení dětské úmrtnosti v České republice. Ministerstvo zdravotnictví se podílí na plnění Dlouhodobého programu „Zdraví pro všechny v 21. století“. Je členem „National Focal Points for Violence and Injury Prevention“.

Policie ČR, která je řízená **Ministerstvem vnitra**, má v oblasti prevence dětských úrazů v dopravě na pozemních komunikacích několik projektů. Jeden z dlouholetých projektů je „**Ajaxův zápisník**“ (příloha 9. 3.). Tento je směřován pro žáky druhých tříd základních škol a jeho cílem je zvyšovat právní vědomí dětí mladšího školního věku. Žáci se učí pomocí Ajaxova zápisníku předcházet různým sociálně patologickým jevům a seznamují se také s běžnými každodenními záležitostmi jako je pohyb v silničním provozu a vlastní bezpečnost. Žáci dostávají od policistů zápisník a policisté rovněž pro ně připravují různé soutěže a testy. Přitom zjišťují, co se všechno naučili od policejního psa Ajaxe.

Další z úspěšných projektů pod názvem „**Jezdíme s úsměvem**“ probíhal několik let jako regionální akce v Českých Budějovicích a celorepublikově byl realizován od roku

2005. Navazuje na dobré zkušenosti z předcházejících let s projektem „Jablko nebo citron“ a je založen na spolupráci pracovníků preventivně informačních skupin, služby dopravní policie, základních škol a partnera projektu, jímž je Česká pojišťovna, a. s. Základem dopravně bezpečnostní aktivity je dopravní akce, při níž se na hodnocení řidičů podílejí i děti ze základních škol. Řidiči za své chování v silničním provozu po zhodnocení policisty dostávají od dětí obrázky zamračeného nebo usměvavého autíčka. Preventivní účinek akce se také zvyšuje jejím uveřejněním tj. díky přispění médií (26). Projekt zaměřený na chodce a další účastníky silničního provozu se nazývá „**Zebra se za tebe nerozhledne**“. Cílem je preventivně působit na chodce i ostatní účastníky silničního provozu a při této příležitosti je obdarovat drobným propagačním předmětem od účastníků se subjektů, který by jim připomínal zásady správného přecházení vozovky. Projekt vznikl v září 2007 za podpory Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra. Projekt „**Gentleman silnic**“ vznikl spoluprací preventivně informační skupiny Policejního prezidia ČR a České pojišťovny, a. s. na podzim roku 2004 a je zaměřen na oblast bezpečnosti v dopravě. Jeho cílem je vyzdvihnout a za přispění médií zveřejňovat obětavé činy při záchraně lidského života. „**Zpackané životy**“ je další preventivně informační film Policie ČR, je součástí širšího preventivního působení na žáky druhého stupně základních škol, studenty středních škol a učilišť. Jsou v něm znázorněny nejrůznější modelové situace, v nichž se může mladý člověk ocitnout ve volném čase nebo ve škole. Cílem filmu je zvyšovat právní vědomí dětí staršího školního věku a středoškoláků. Shlednutím filmu by měl být posílen právní dopad i následující debatou s odborníky na danou oblast. Příklady dobré praxe realizované Policií ČR jsou ukázkou úspěšných preventivních projektů. Jedním z nich je projekt „**Bezpečný cyklista**“ (příloha 9.4) jež byl realizován Jihočeskou univerzitou, Zdravotně sociální fakultou, České Budějovice, Policií ČR, Správou Jihočeského kraje, České Budějovice.

Jednou z integrální součástí **Ministerstva dopravy** je samostatné oddělení **BESIP**. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. Na základních školách jsou používány

materiály, informační letáky aj. edukační materiály BESIP (příloha 9.5, 9.6,).

Úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích. Problematikou bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích se zabývá projekt „**Bezpečná obec**“. Cílem tohoto projektu je napomoci komplexně řešit problematiku bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích poskytnutím potřebných informací odpovědným osobám a institucím. Projekt realizuje řadu opatření stanovených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (19). Jako klíčový multimediální preventivní projekt zaměřené na mladé účastníky silničního provozu se nazývá „**The Action**“. Tento zprostředkovává studentům středních škol, tedy mladým začínajícím řidičům, emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody. Pravdivé příběhy hasičů, záchranářů, policistů a samotných obětí dopravních nehod doplněné tancem, hudbou a videoklipy. Projekt je organizován od roku 2004 (20). Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu vychází koncepčně z obdobných kampaní v zahraničí (Designated Driver, EUROBOB, Capitaine de Soireé). Projekt „**DOMLUVME SE!**“ společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se kdo bude řídit a nebude pít alkohol“(6). Nejnovější celostátní kampaň Ministerstva dopravy a **medií** zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod „**Nemyslíš zaplatíš!**“(21). V souladu s cílem EU prezentovaným v Bílé knize 2002, byla přijata Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a schválena s primárním cílem snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách o 50 % vůči roku 2002.

Další preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích BESIP Provádí v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy v rámci prevence úrazů vychovává a vzdělává děti, žáky a studenty. Na základních školách probíhá výuka v rámci hodin přírodovědy, prvouky, občanské výchovy a rodinné výchovy, dále navštěvují dopravní hřiště. Také školy pořádají a účastní se různých aktivit a programů, týkajících se mimo jiné také primární prevence dopravních úrazů. Školy při této dopravní výchově spolupracují s jednotlivými složkami integrovaného záchranného systému (IZS).

Probíhá pregraduální a další vzdělávání učitelů v úrazové problematice. Podpora naplňování volného času dětí a spolupráce s neziskovými organizacemi. Evidence úrazů, ke kterým došlo při vzdělávání ve školách a školských zařízeních a s tím přímo souvisejících činnostech a při poskytování školských služeb.

Ministerstvo práce a sociálních věcí (MSPV) se zaměřuje ve svých aktivitách na oblast primární prevence s cílem co nejvíce o dané problematice informovat veřejnost, laickou i odbornou, kupř. v rámci výchovy k zodpovědnému rodičovství. V oblasti sekundární prevence sleduje ohrožené skupiny s cílem zamezit působení nepříznivých vlivů. V této oblasti považuje MPSV za prioritu sledování skupin dětí, u kterých jsou úrazy důsledkem násilí nebo týrání. Terciární prevence je pak zaměřena na zabránění zhoršování situace, minimalizovat následky úrazu. MPSV je garantem věcného záměru zavedení rehabilitace osob se zdravotním postižením jako jednoho z prostředků minimalizace následků zdravotního postižení.

V resortu **Ministerstva průmyslu a obchodu** působí České obchodní inspekce v dozoru nad trhem (kontrola bezpečnosti výrobků určených pro děti, kontrola dětských hřišť z pohledu bezpečnosti jejich vybavení).

Národní síť Zdravých měst ČR (NSZM) je asociace sdružující města, obce a regiony, které realizují mezinárodní Projekt Zdravé město (PZM) pod záštitou Světové zdravotní organizace (WHO-OSN) cílem je dlouhodobá a systematická podpora kvality zdraví.

Základem je kvalitní úřad a dlouhodobě budované místní partnerství (veřejná správa, podnikatelské subjekty, neziskové organizace, odborné instituce, široká veřejnost). V oblasti prevence úrazů realizují řadu aktivit (kampaní, programů, akcí), mezi něž patří například programy „**Bezpečná cesta do školy** či **Pásovec**“ a zejména celostátní kampaň „**Národní dny bez úrazů**“ (viz www.dnybezurazu.cz)(7). NSZM poskytuje svým členům v oblasti prevence úrazů metodickou podporu, kontakty na odborné partnery a zejména celostátní medializaci a sdílení dobré praxe (viz www.nszm.cz nebo www.dobrapraxe.cz) (22).

Projektem WHO do kterého se v roce 2000 zapojilo město Kroměříž je „**Bezpečná komunita**“.Cílem projektu je dosáhnout do r. 2015 snížení počtu úrazů v Kroměříži o 30 % oproti roku 2001. Nejvíce preventivních programů je realizováno ve skupině dětí, kde je úrazovost nejvyšší. Byl vytvořen systém monitorování úrazů a byl vypracován dlouhodobý Akční plán, který je průběžně upravován a doplňován. V roce 2003 WHO udělila městu Kroměříž, jako prvnímu místu ve střední a východní Evropě, titul „Bezpečná komunita“.

Jihočeská univerzita, Středisko prevence úrazů v Jihočeském kraji. Hlavní činností je příprava a aplikace preventivních programů se zaměřením na nejaktuálnější oblasti v jednotlivých věkových skupinách. vydávání metodických a preventivních materiálů „Časopis prevence úrazů, otrav a násilí“(13). Cílem preventivních programů je zejména zvýšení informovanosti a praktické dodržování zásad bezpečného chování, snižování rizik a následků úrazů u nejrizikovějších věkových skupin. Středisko spolupracuje se složkami Integrovaného záchranného systému na realizaci preventivních programů a akcí (např. Bezpečný cyklista na ZŠ, Den bez úrazů pro MŠ). Možnost přednáškové činnosti v institucích. Kromě aktivní realizace prevence je v rámci činnosti střediska prováděna vědecko-výzkumná a publikační činnost (30).

Dále jsou to Centrum úrazové prevence 2. LF UK , Oddělení epidemiologie Centra preventivního lékařství 3. LF UK, Centrum dětské traumatologie Kliniky dětské chirurgie a traumatologie 3. LF UK a FTNsP, Centrum dětské traumatologie Kliniky

dětské chirurgie, ortopedie a traumatologie FN Brno kde je prováděn pilotně sběr úrazových dat - Národní registr dětských úrazů..

Mimo jiných, se do prevence úrazů zapojují také zdravotní pojišťovny např. Zdravotní pojišťovna Ministerstva vnitra, Všeobecná zdravotní pojišťovna poskytují příspěvky při zakoupení kvalitní cyklistické přilby pro dítě. VZP podporuje v rámci projektu Děťství bez úrazů televizní dokumenty „Zbytečné úrazy“, novou sérii „Silnější než rozum!“.

1. 7. Nehodovost v České republice za rok 2008

V roce 2008 Policie ČR šetřila celkem 160 376 nehod, při kterých bylo 992 osob usmrceno, 3 809 těžce zraněno a 24 776 osob zraněno lehce.

V porovnání s rokem 2007 byl zaznamenán pokles u základních ukazatelů nehod sice:

- počet nehod o 22 360, tj. o 12,2%
- počet usmrcených o 131 osob, tj. o 11,7%
- počet těžce zraněných o 151 osob, tj. o 3,8%
- počet lehce zraněných o 606 osob, tj. o 2,4%
- odhad hmotné škody o 725,8 mil. Kč, tj. o 8,6%.

Vývoj následků nehod v roce 2008 byl příznivý, neboť byl zaznamenán pokles počtu usmrcených a zraněných osob a nižší je i počet nehod a odhad hmotné škody.

Počet nehod v roce 2008 je od roku 1990 šestý nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod) a nejméně v roce 1990 (94 664 nehod).

Počet usmrcených v roce 2008 je 2. nejnižší od roku 1990 - po roce 2006, kdy bylo při nehodách usmrceno 956 osob. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy

zahynulo 1 473 osob a tzn., že počet usmrcených v roce 2008 je oproti roku 1994 nižší o 481 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 3 900 osob, když jen lehce překročil hranici 3 800.

Počet lehce zraněných osob je za posledních 19 let 4. nejnižší. Nejvíce lehce zraněných bylo před 12 lety - v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob.

Z porovnání jednotlivých období roku 2008 vyplývá, že počet usmrcených osob, v porovnání s rokem 2007, byl nižší ve všech čtvrtletích a ve čtvrtém čtvrtletí byl dokonce nižší než v roce 2006.

Z vývoje počtu usmrcených osob vyplývá, že po neúspěšném roce 2007 nastalo významné zlepšení a meziroční pokles počtu usmrcených osob je za posledních 19 let třetí největší (po roce 1998 – snížení o 207 osob a po roce 2006 – snížení o 171 osob).

Viníci nehod - nejvyšší absolutní zvýšení počtu usmrcených je u nehod **zaviněných pod vlivem alkoholu** (o 44 osob), dále u nehod zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu nedání přednosti v jízdě (o 16 osob), v obcích (o 11 osob), u nehod končících srážkou s chodcem (zvýšení o 11 osob).

Nejhorší ukazatel je u motocyklů, kde na 1 000 nehod připadá 38 usmrcených osob.

Chodci zavinili celkem 1 477 nehod, z toho nejvíce nehod zavinili **muži** 588 nehod, **děti** zavinily 502 nehod a **ženy** 309 nehod, zbytek připadá na skupiny chodců. Při těchto nehodách zahynulo 37 osob.

Pokles počtu nehod chodců byl ovlivněn především snížením nehod zaviněných muži (pokles o 51 nehod) a ženami (o 44 nehod). Mírné snížení zaznamenáváme u nehod zaviněných dětmi (o 7 nehod).

Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2008 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice – 668 nehod a zahynulo při nich 14 chodců, dalších 7 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace, shodně 6 chodců zahynulo v důsledku špatného odhadu vzdálenosti vozidla a blíže nespecifikovaného nesprávného chování chodce apod.

Dalším specifikem nehod chodců je vysoký počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, vždyť 203 chodců (viníků) bylo v době nehody pod vlivem alkoholu (tj. téměř každý 7. chodec).

Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci přecházejícímu po vyznačeném přechodu zahynulo v roce 2008 celkem 22 chodců (o 8 osob více, než v roce 2007).

U nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, vzrostl počet usmrcených, je nejvyšší za posledních 5 let. V průměru téměř každá 12. osoba byla usmrcena při nehodě zaviněné pod vlivem alkoholu. Nejvíce usmrcených osob bylo ve věkové kategorii 25 až 34 let (224 osob). Následuje kategorie nad 64 let (zahynulo 152 osob), v kategorii 35 až 44 let zahynulo 141 osob, v kategorii 45 až 54 let zahynulo 136 osob, v kategorii 55 až 64 zahynulo 109 osob v kategorii 21 až 24 let zahynulo 107 osob, v kategorii 18 až 20 let zahynulo 78 osob atd.

Souhrnně lze konstatovat, že osoby mladší 35 let představují bezmála 44% z celkového počtu usmrcených při nehodách v roce 2008.

Z celkového počtu 992 osob usmrcených při 160 376 nehodách v silničním provozu bylo 17 dětí (o 7 usmrcených dětí méně, než v roce 2007). Z toho bylo:

- 7 dětí - chodců (tj. o 3 děti více),
- 2 děti - cyklisté (tj. o 2 děti méně)
- 1 dítě – řidič motocyklu
- 7 dětí - spolujezdců v osobních automobilech (o 9 děti méně než v roce 2007); až na 1 dítě byly ostatní připoutány nebo seděly v dětské sedačce.

Z vývoje počtu usmrcených osob vyplývá, že po neúspěšném roce 2007 nastalo

významné zlepšení a meziroční pokles počtu usmrcených osob je za posledních 19 let třetí největší (po roce 1998 – snížení o 207 osob a po roce 2006 – snížení o 171 osob). Přitom pokles nastal prakticky v celém spektru sledovaných údajů a jedinou významnou výjimkou jsou následky chodců, kdy byl zaznamenán velmi nepříznivý vývoj. Z celkového počtu 203 usmrcených chodců připadá „jen 37“ na vlastní zavinění a zbývajících 166 usmrcených zahynulo v důsledku zavinění dalšími účastníky silničního provozu (především řidiči osobních automobilů). Nelze opomenout ani nepříznivý vývoj počtu usmrcených osob u nehod zaviněných pod vlivem alkoholu zvýšení o 44 osob (na celkových 80 osob) je vážným mementem i pro letošní rok. Ke zvýšení počtu usmrcených, i když mírnému (shodně o 4 osoby), došlo u věkové kategorie 18 až 20 let a 21 až 24 let. (31)

2. Cíle práce a hypotézy

Cíle:

Cíl 1: Porovnat znalosti dětí školního věku o prevenci dopravních úrazů na vybraných základních školách v Jižních Čechách

Cíl 2: Provedení analýzy realizace preventivních aktivit (primární úrazové prevence v oblasti dopravních úrazů) na sledovaných základních školách

Hypotézy:

- 1. Na vybraných základních školách v Českých Budějovicích je realizováno více preventivních aktivit, než na vybraných základních školách sídlící mimo České Budějovice*
- 2. Děti na vybraných základních školách v Českých Budějovicích mají vyšší znalosti o prevenci dopravních úrazů, než děti na vybraných základních školách sídlící mimo České Budějovice*

3. Metodika

Za účelem splnění cílů práce byl realizován kvantitativní výzkum. K ověření stanovených hypotéz jsem si zvolil jako techniku sběru dat dotazníkové šetření (příloha 9.1).

Všechny oslovené děti, na dotazník odpovídaly anonymně.

Také byla provedena anketa (příloha 9.2) pro pedagogy vybraných základních škol sídlících v Českých Budějovicích a sídlících mimo České Budějovice, jejímž cílem bylo získat informace o realizovaných preventivních aktivitách na vybraných základních školách a provedení jejich analýzy.

- 1) Výzkum jsem prováděl dotazníkovým šetřením u žáků vybraných základních škol, anketou pro pedagogické pracovníky. O spolupráci jsem požádal pedagogy základních škol a jejich žáky navštěvující 5. a 6. třídy.
V Českých Budějovicích jsem oslovil celkem 5 škol: Základní školu Dukelská, odloučené pracoviště Novohradská 115, Základní školu a Mateřskou školu Vl. Rady 1, Základní školu a Mateřskou školu T.G. Masaryka, Rudolfovska 143, Základní školu Kubatova 1., Biskupské gymnázium J. N. Neumanna a Církevní základní školu, Jirsíkova 5.
Mimo České Budějovice v rámci Jihočeského kraje jsem oslovil celkem 7 škol: Základní školu Dukelská, Dukelská ul. Strakonice, Základní školu a Mateřskou školu Křemže, Školní ulice 182, Křemže okr. Český Krumlov, Základní školu Besednice okr. Český Krumlov, Základní školu Kaplice, Fantova 446 okr. Český Krumlov, Základní školu a Mateřskou školu Rudolfov, Na Točně 192/5 okr. České Budějovice, Základní školu Nedabyle okr. České Budějovice, Základní školu Hlinecká, Komenského 748 Týn nad Vltavou okr. České Budějovice.

- 2) Oslovený výběrový soubor tvořil 350 respondentů - dětí školního věku. Z tohoto počtu oslovených respondentů – dětí na dotazník o základních znalostech o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů reagovalo 340 dětí (tj. 97,1 % z celkového počtu), z nichž 338 dotazníků bylo hodnotitelných (tj. 99,4 %).

Na anketu respondentů pedagogů, zabývajících se primární prevencí úrazů na vybraných základních školách reagovalo celkem 11 pedagogů, kdy každý výstup je hodnotitelný (tj. 100% z oslovených respondentů).

Pro statistické porovnání výsledku výzkumu byla použita metoda multifaktoriální analýzy, která zohledňuje porovnávání nestejně velkého výběru vzorků. Touto metodou bylo provedeno porovnání výsledků výzkumu a pracováno pouze s procentuelním vyjádřením výsledku odpovědí (38). Pro účely optimálního zpracování bylo nutné vybrat otázky z dotazníku, kterým byl podle jejich důležitosti vztahující se ke znalostem dětí přidělen index významnosti. K otázkám č. 4, 5, 6, 12, 17, 19 byl přidělen nejvyšší index významnosti značený jako 1,00. Otázkám č. 7, 8, 15, 16 byl přidělen index 0,75 a otázkám č. 9, 11, 13, 14 nejnižší index 0,50.

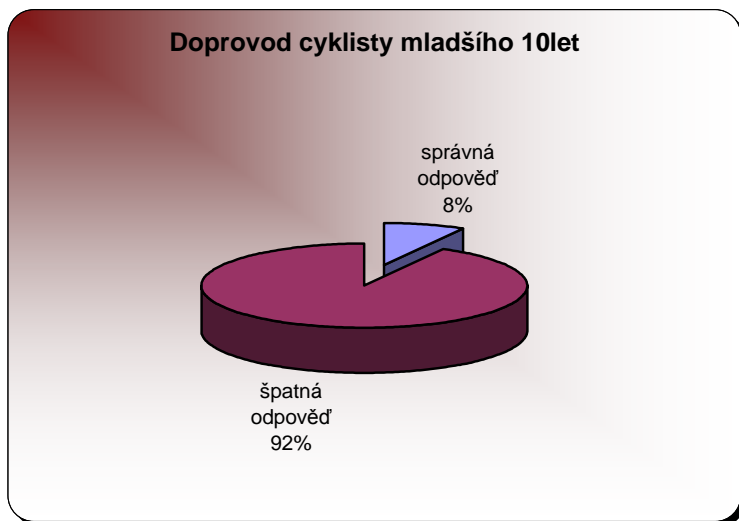
4. Výsledky

Výsledky odpovědí byly znázorněny v jednotlivých grafech, které je možno porovnat. Výsledky dětí vybraných základních škol sídlících v Českých Budějovicích jsou označeny v názvu grafu malým písmenem a) a jsou vždy umístěny v horní části stránky, a výsledky vybraných základních škol sídlící mimo České Budějovice jsou značeny malým písmenem b).

Analýza realizace preventivních aktivit (primární úrazové prevence v oblasti dopravních úrazů) na sledovaných základních školách je pak samostatnou částí, kde je podrobné shrnutí ankety získaných informací z jednotlivých základních škol.

Hodnocení výsledků odpovědí dětí bylo provedeno z hodnotitelného vzorku 338 dotazníků. Analýza výsledků pedagogů byla provedena ze vzorku 11 anketních lístků.

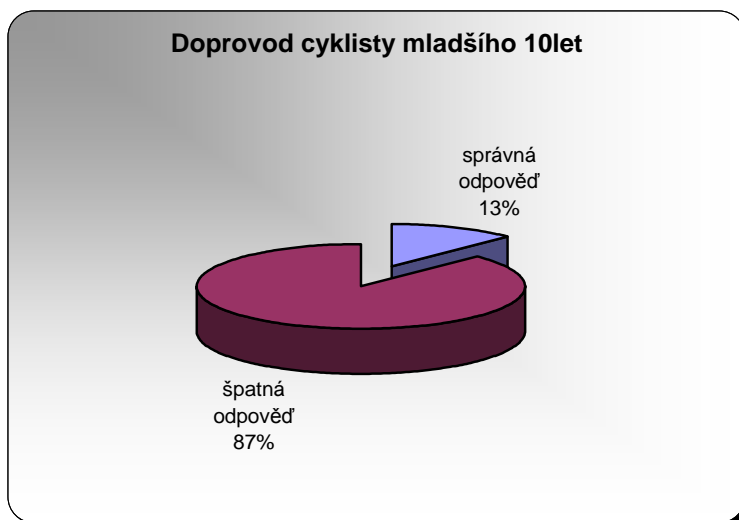
Graf 1 a : Rozdělení dětí dle pohlaví



Zdroj : vlastní výzkum

Soubor dětí ze základních škol v Českých Budějovicích tvořilo 50 % (63) chlapců a 50 % (63) dívek.

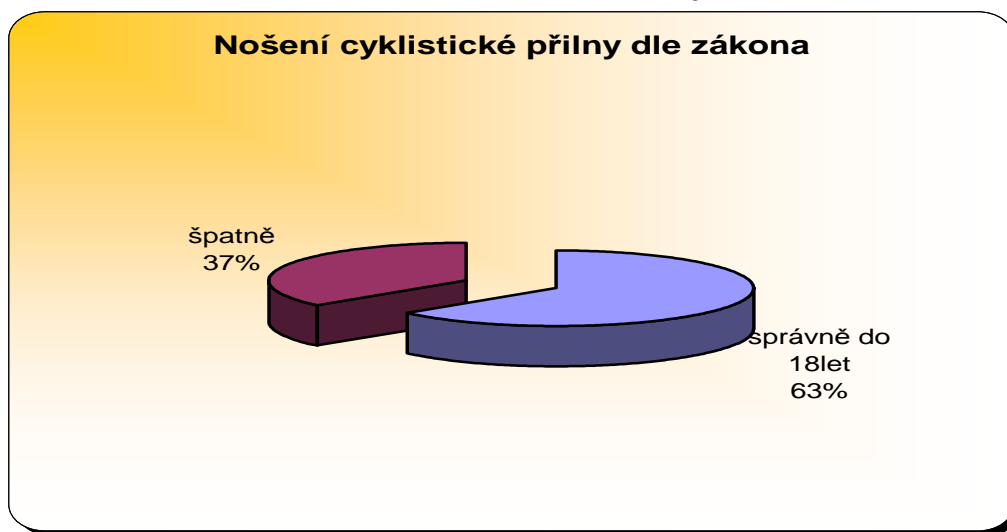
Graf 1 b : Rozdělení dětí dle pohlaví



Zdroj: vlastní výzkum

Z celkového počtu 212 respondentů dětí základních škol mimo České Budějovice odpovědělo 46 % (98) chlapců a 54 % (114) děvčat.

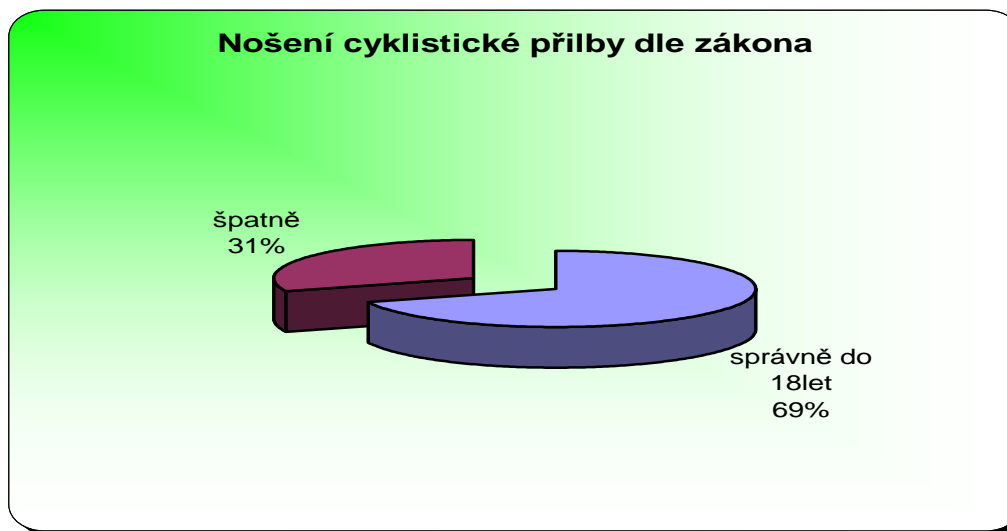
Graf 2 a : Rozdělení dětí základních škol v Č. Budějovicích dle věku



Zdroj: vlastní výzkum

Z celkového počtu 126 respondentů základních škol sídlících v Českých Budějovicích odpovědělo 13 % (17) dětí ve věku 10let, 70 % (88) dětí ve věku 11let a 17 % (21) dětí ve věku 12let.

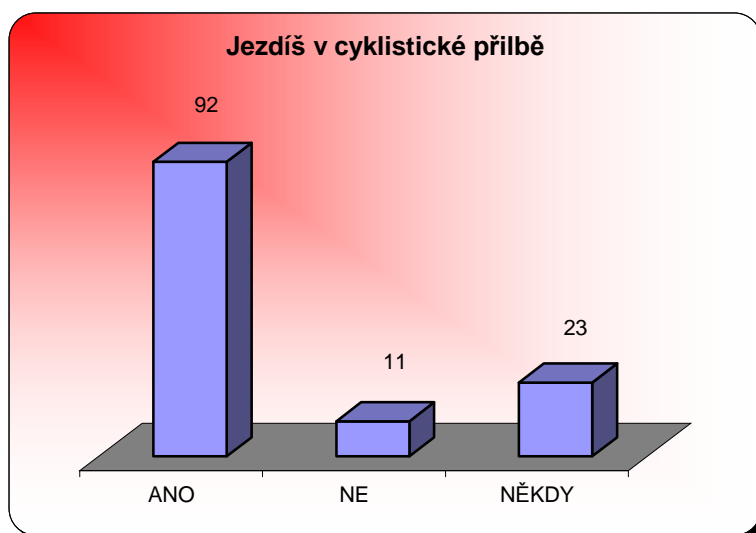
Graf 2 b : Rozdělení dětí základních škol mimo Č.Budějovice dle věku



Zdroj: vlastní výzkum

Nejpočetnější skupinu 55 % (115) z počtu 212 respondentů základních škol sídlících mimo České Budějovice tvořily děti ve věku 11let, dále 32,5 % (69) dětí bylo ve věku 12 let, 11 % (23) dětí ve věku 10let, 1 % (2) dětí ve věku 13let a jeden žák byl ve věku 14 let.

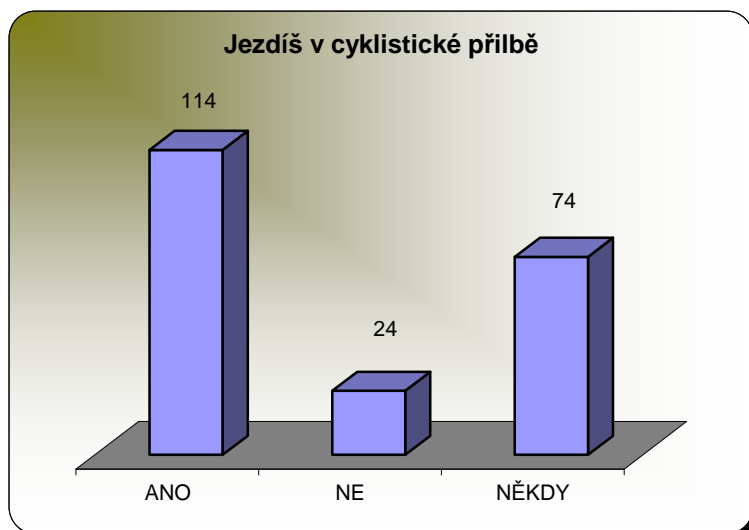
Graf 3 a : Používaný dopravní prostředek



Zdroj: vlastní výzkum

Více jak polovina 118 (54 %) respondentů dětí základních škol sídlících v Českých Budějovicích uvedla, že jezdí na jízdním kole. Další velkou skupinu tvoří děti jezdící na in-line bruslích a to 71 (33 %). 26 (12 %) dětí jezdí na skatu a 3 (1 %) uvedly, že nejezdí na ničem.

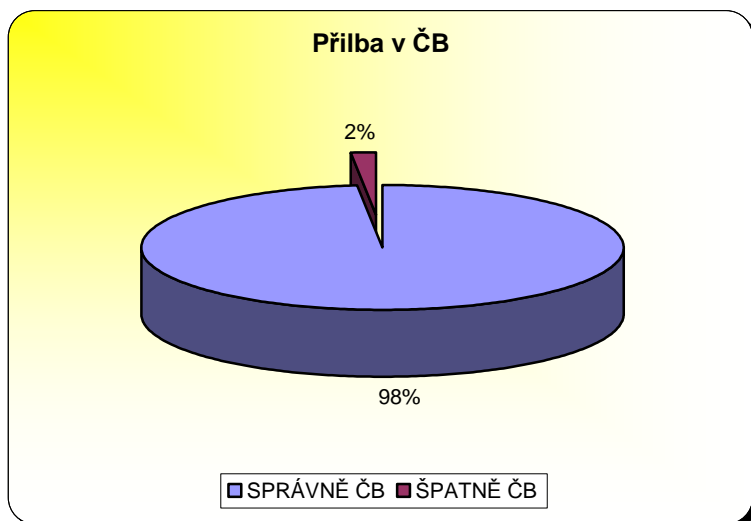
Graf 3 b : Používaný dopravní prostředek



Zdroj : vlastní výzkum

Velice podobně je to u respondentů dětí základních škol sídlících mimo České Budějovice, 185 (55 %) dětí uvedla, že jezdí na jízdním kole. Další velkou skupinu tvoří děti jezdící na in-line bruslích a to 102 (30 %). 45 (14 %) dětí jezdí na skatu a 4 (1 %) uvedly, že nejezdí na ničem.

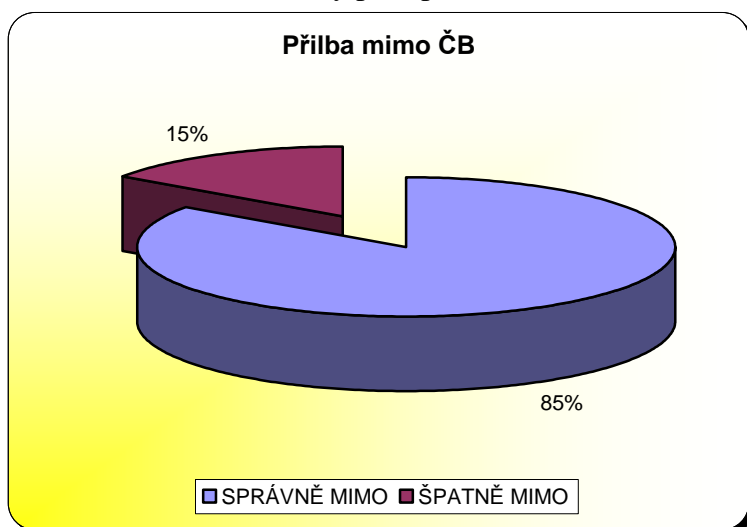
Graf 4 a : Ochrana hlavy před poraněním (kolo,skat, in-line) školy



Zdroj: vlastní výzkum

Převážná část dětí na školách v Českých Budějovicích 124 (98 %) odpovědělo správně – přilba, 2 děti (2 %) odpověděly špatně.

Graf 4 b : Ochrana hlavy před poraněním (kolo,skat, in-line) školy mimo



Zdroj: vlastní výzkum

Také většina dětí na školách mimo České Budějovice 162 (85 %) odpovědělo správně – přilba, 29 (15 %) dětí odpovědělo špatně.

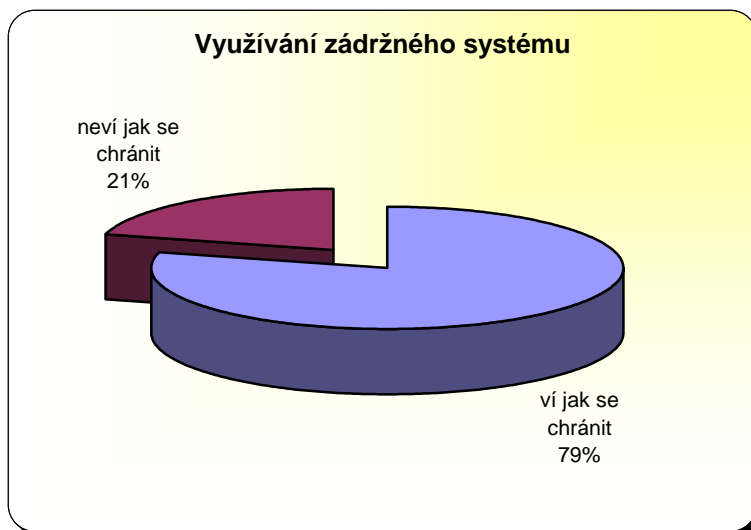
Graf 5 a : Jak předejdeš zranění v autě – děti v ČB



Zdroj : vlastní výzkum

Celkem 112 (88 %) dětí ví jak se chránit před rizikem vzniku úrazu při jízdě v autě tj, použitím zadržného systému. Jen malá část 22 (12 %) dětí tuto odpověď nevěděla.

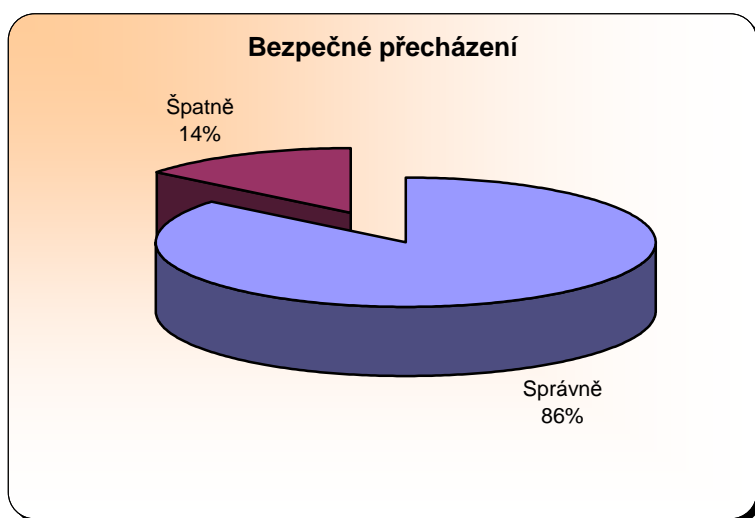
Graf 5 b : Jak předejdeš zranění v autě – děti mimo ČB



Zdroj:vlastní výzkum

Celkem 168 (79 %) dětí základní škol sídlících mimo Č.Budějovice ví jak se chránit před poraněním při jízdě v autě, naopak 44 (21 %) dětí správnou odpověď neznalo.

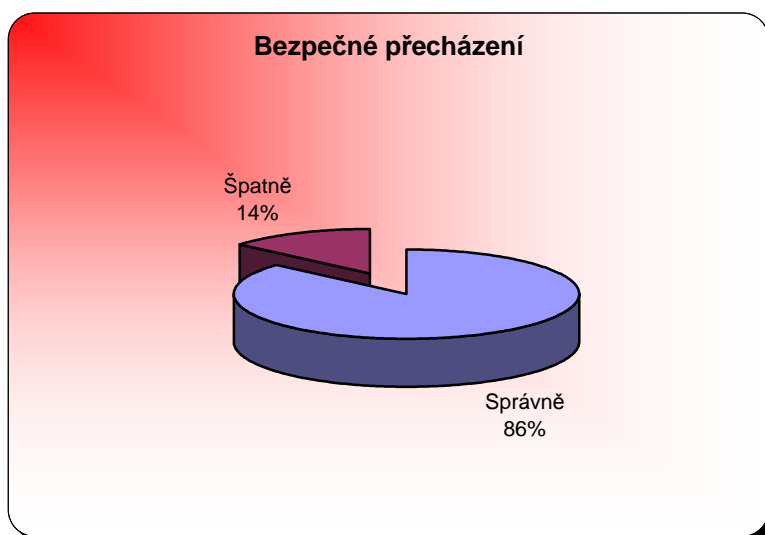
Graf 6 a : Předejití úrazu při přecházení



Zdroj : vlastní výzkum

Na otázku, jak předejít úrazu při přecházení silnice odpovědělo 109 (86 %) dětí, že se před vstupem do vozovky rozhlédne do obou stran, využije přechodu pro chodce, přechází na zelené světlo semaforu. Jen 18 (14 %) dětí nevědělo jak předcházet úrazu.

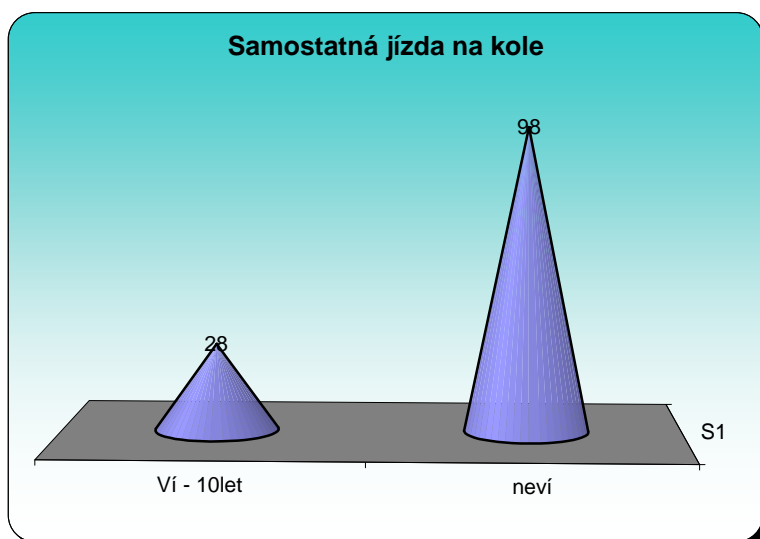
Graf 6 b : Předejití úrazu při přecházení



Zdroj : vlastní výzkum

Naprosto shodně vyšel poměr i u žáků, základních škol sídlících mimo České Budějovice. Celkem 183 (86 %) dětí vědělo jak předcházet úrazům při přecházení silnice a 29 dětí na otázku odpověď neznalo.

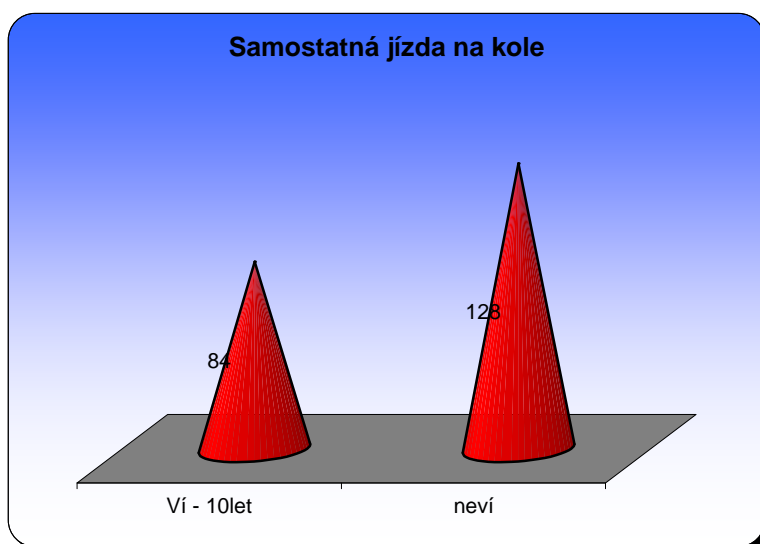
Graf 7 a : Věk pro samostatnou jízdu na kole po silnici



Zdroj : vlastní výzkum

Z celkového počtu dotázaných dětí základních škol sídlících v Č.Budějovicích vědělo pouze 22 % (28) správně věkovou hranici pro samostatnou jízdu na jízdním kole. Tuto hranici neznalo 78 % (98) dětí.

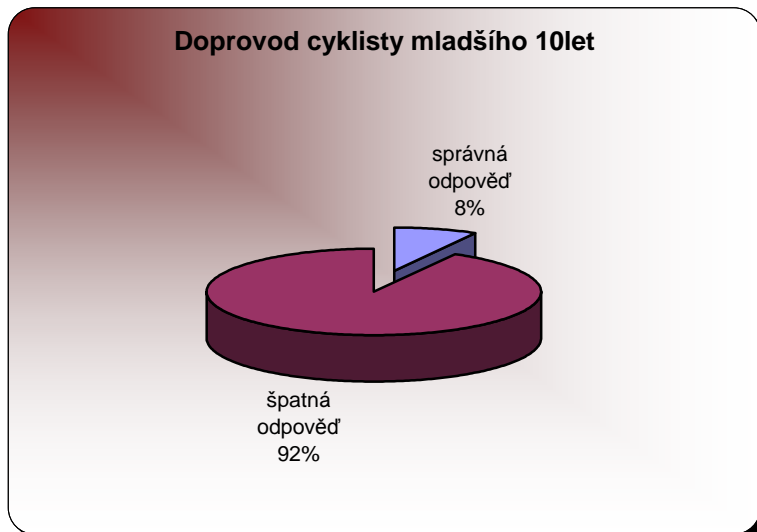
Graf 7 b : Věk pro samostatnou jízdu na kole po silnici



Zdroj : vlastní výzkum

Dotázané děti sídlící mimo Č.Budějovice věděly ve 40 % (84) případech věkovou hranici pro samostatnou jízdu na kole, celých 60 % (129) dotázaných dětí nevědělo, kdy může cyklista jezdit sám po silnici bez doprovodu.

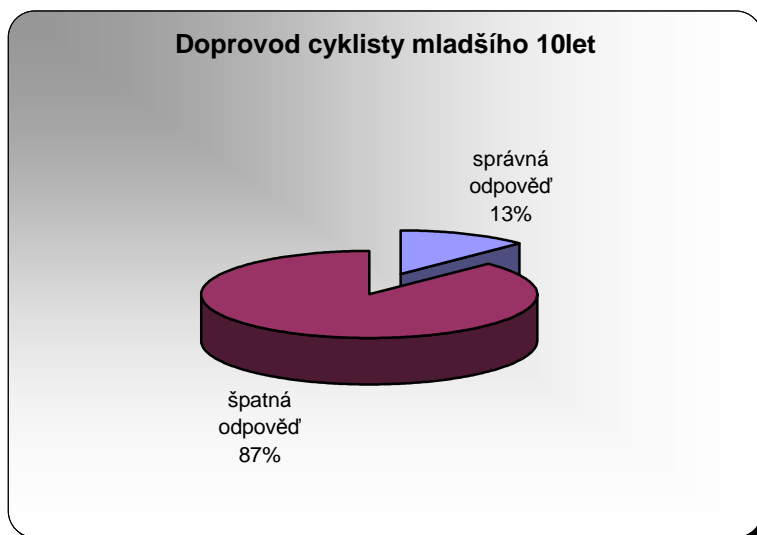
Graf 8 a : Podmínky pro jízdu na silnici na kole dítěte mladšího 10 let v ČB



Zdroj: vlastní výzkum

Za jakých podmínek mohou jet na silnici děti mladší 10ti let nevědělo 116 (92 %) dětí, pouze 10 (8 %) dětí tyto podmínky znalo.

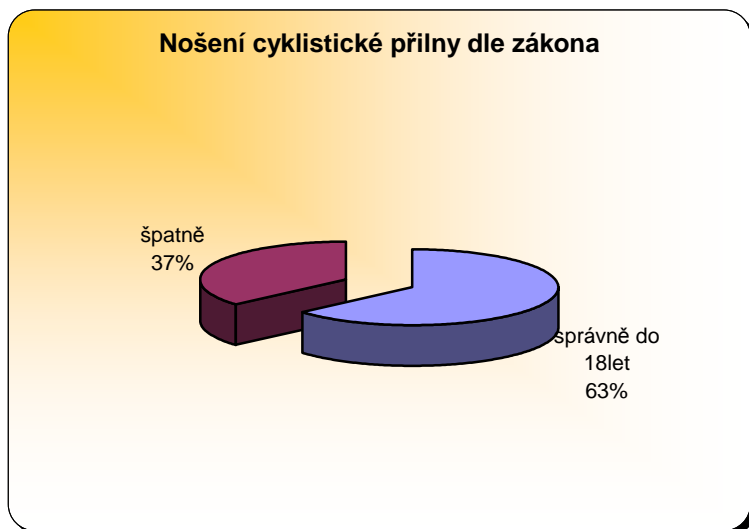
Graf 8 b : Podmínky pro jízdu na silnici na kole pro dítě mladší 10 let mimo ČB



Zdroj :vlastní výzkum

Za jakých podmínek mohou jet na silnici děti mladší 10ti let nevědělo 161 (87 %) dětí ze základních škol mimo ČB, pouze 23 (13 %) dětí tyto podmínky znalo.

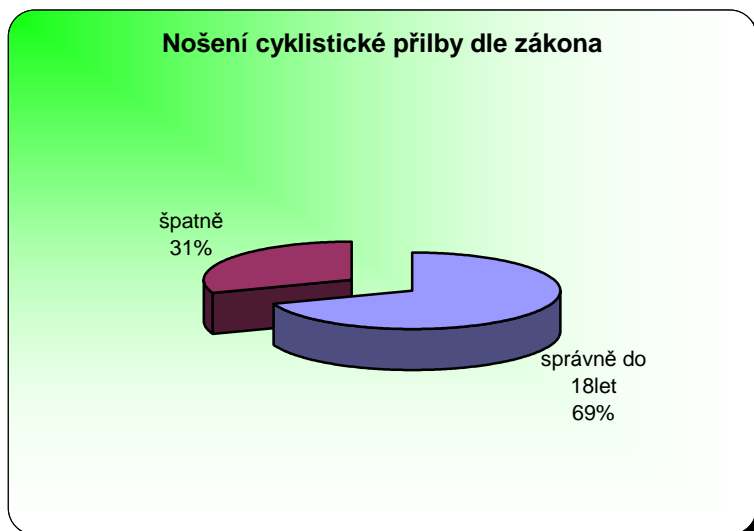
Graf 9 a : Kdo je povinen dle zákona mít při jízdě na kole cyklistickou přilbu



Zdroj: vlastní výzkum

Do kolika let musí mít při jízdě na jízdním kole cyklistickou přilbu vědělo 80 (63 %) dětí , ale 46 (37 %) dětí tuto odpověď nevědělo.

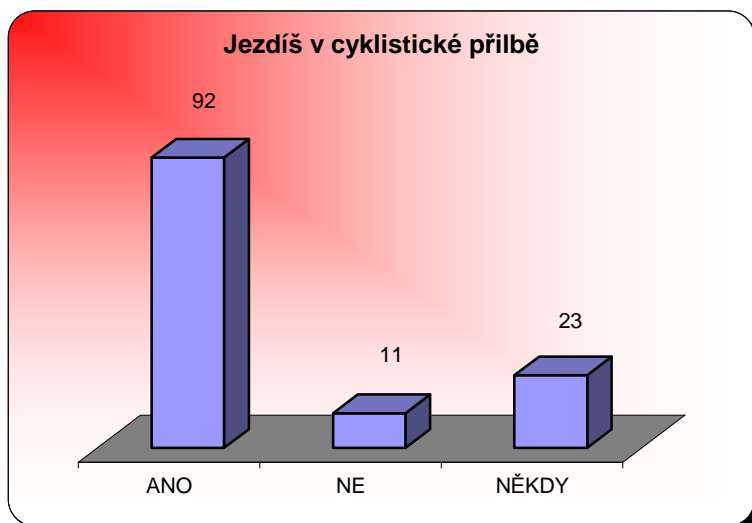
Graf 9 b : Kdo je povinen dle zákona mít při jízdě na kole cyklistickou přilbu



Zdroj: vlastní výzkum

Obdobně 147 (69%) dětí vybraných základních škol sídlících mimo Č.Budějovice vědělo do kolika let musí mít při jízdě na jízdním kole cyklistickou přilbu, ale 65 (31%) dětí tuto odpověď nevědělo.

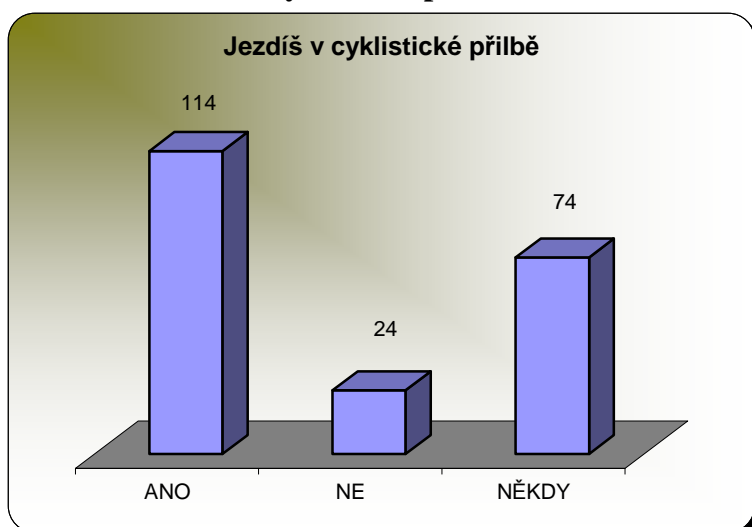
Graf 10 a : Jezdíš v cyklistické přilbě - děti základních škol v Č.Budějovicích



Zdroj : vlastní výzkum

V této otázce děti uvedly, že 73 % (92) z nich jezdí v cyklistické přilbě, 9% (11) dětí uvedlo, že cyklistickou přilbu nepoužívá a 18% (23) dětí požívá přilbu jen někdy.

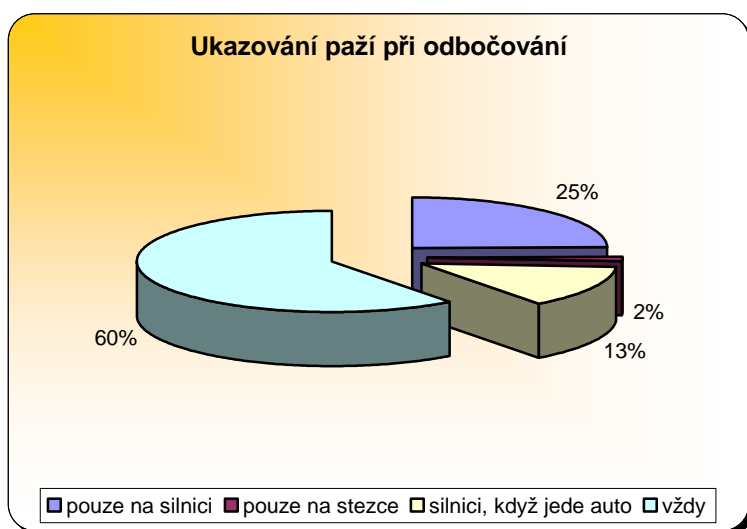
Graf 10 b : Jezdíš v cyklistické přilbě - děti základních škol mimo Č.Budějovice



Zdroj : vlastní výzkum

Podstatně méně dětí 54% (114) základních škol mimo Č.Budějovice používá při jízdě na kole cyklistickou přilbu, 11% (24) dětí uvedlo, že cyklistickou přilbu nepoužívá a 35% (74) dětí požívá přilbu jen někdy.

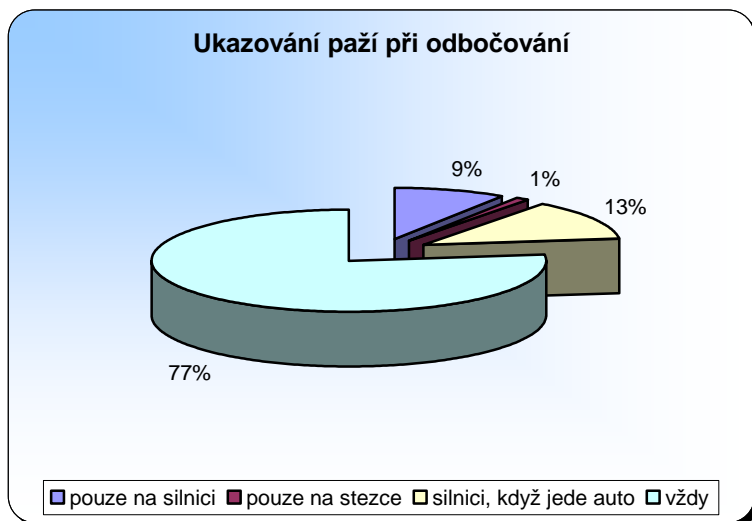
Graf 11 a : Při jízdě na kole musíš ukazovat paží při odbočování



Zdroj: vlastní výzkum

Při odbočování na jízdním kole musí ukazovat paží vždy. Tuto správnou odpověď vědělo 76 (60%) dětí. 31 (25%) dětí odpovědělo pouze na silnici, 17 (13%) dětí odpovědělo na silnici, když jede auto. 2 děti odpověděly pouze na stezce.

Graf 11 b : 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 136 (77%) dětí. 16 (25%) dětí odpovědělo pouze na silnici, 23 (13%) dětí odpovědělo na silnici, když jede auto. 2 děti odpověděly pouze na stezce.

Graf 12 a : Přednost na křižovatce, která není označena dopravními značkami



Zdroj : vlastní výzkum

Kdo má přednost na neoznačené křižovatce dopravními značkami to nevědělo 105 (83%) dětí škol v Č.Budějovicích nevědělo, 21 (17%) dětí odpovědělo správně, platí přednost zprava.

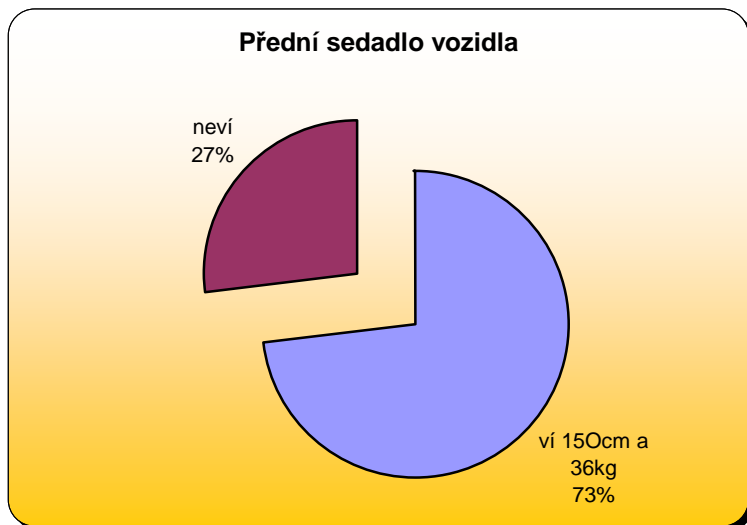
Graf 12 b : Přednost na křižovatce neoznačené dopravními značkami



Zdroj: vlastní výzkum

Tuto správnou odpověď vědělo 75 (35%) dětí škol mimo Č.Budějovice. 137 (65%) dětí neznalo pravidlo pravé ruky.

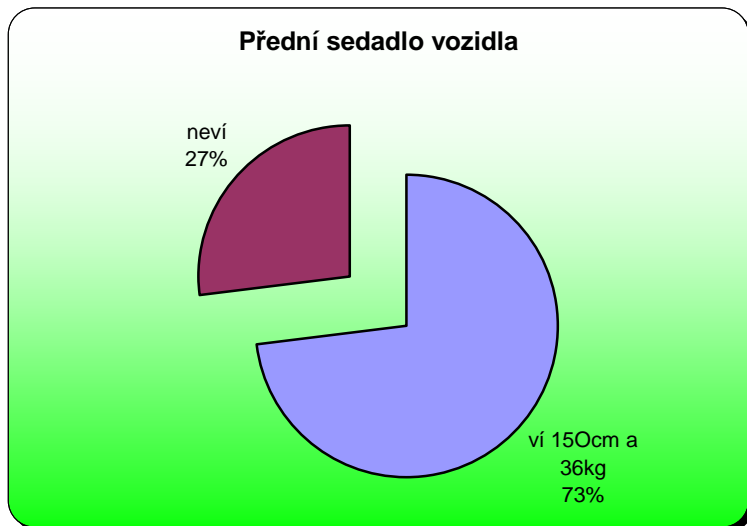
Graf 13 a : Kdy dle zákona smíš sedět vpředu na místě spolujezdce – děti v ČB



Zdroj: vlastní výzkum

Velmi překvapivé byly odpovědi dětí kdy 92 (73%) odpovědělo správně a znalo podmínky pro možnost sezení na předním sedadle vozidla. 34 dětí tuto odpověď neznalo.

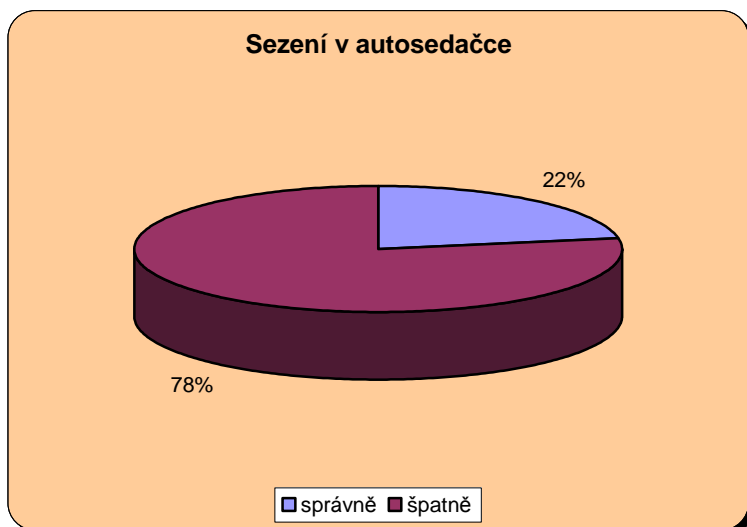
Graf 13 b : Kdy dle zákona smíš sedět vpředu na místě spolujezdce



Zdroj: vlastní výzkum

Naprostě stejným procentuálním vyjádřením odpověděli i děti základních škol sídlící mimo České Budějovice.

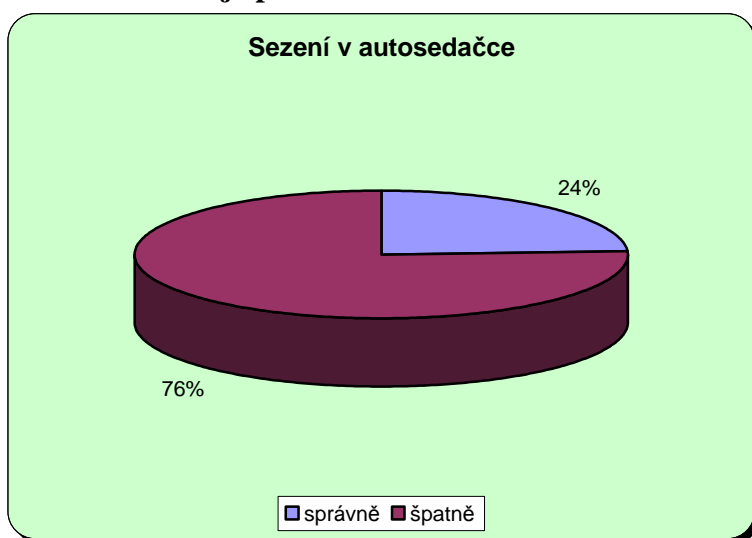
Graf 14 a : Kdo je dle zákona povinen sedět v autosedačce



Zdroj: vlastní výzkum

Jen 28 (22%) dětí ví, že v autosedačce je povinen sedět ten, kdo nedosáhl výšky 150cm a 36 kg a 98 (78%) dětí nevědělo, kdo je povinen sedět v autosedačce.

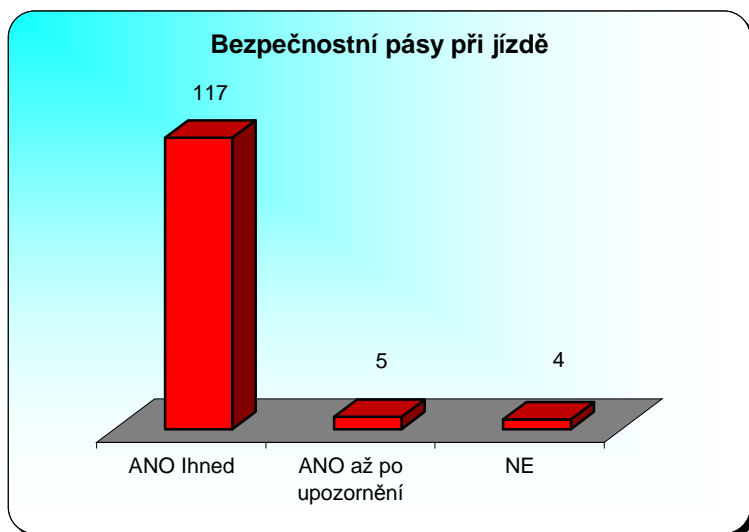
Graf 14 b : Kdo je povinen dle zákona sedět v autosedačce



Zdroj: vlastní výzkum

Obdobně odpověděly i děti základních škol sídlících mimo České Budějovice, 51 (24%) odpovědělo správně a 161 (76%) nevědělo, kdo je povinen sedět v autosedačce.

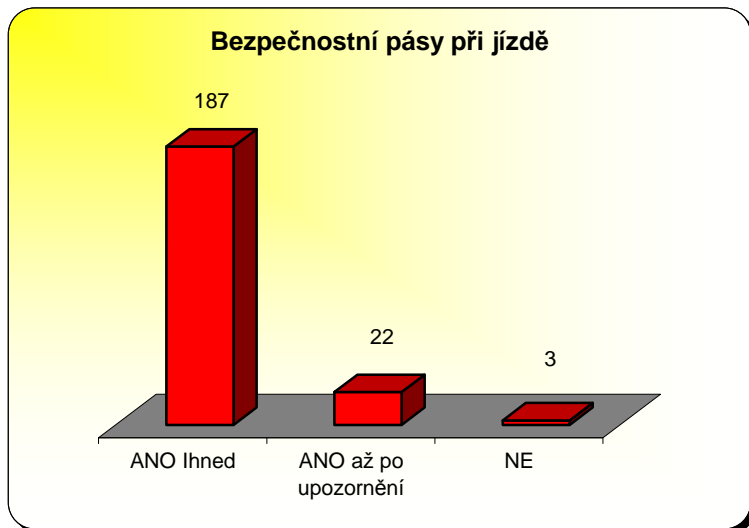
Graf 15 a : Poutáš se v autě pokud sedíš vpředu



Zdroj vlastní výzkum

Bezpečnostní pásy používá 93%(117) dětí, kdy 4% (5) je použijí až po upozornění, 3% (4) dětí pásy nepoužívá.

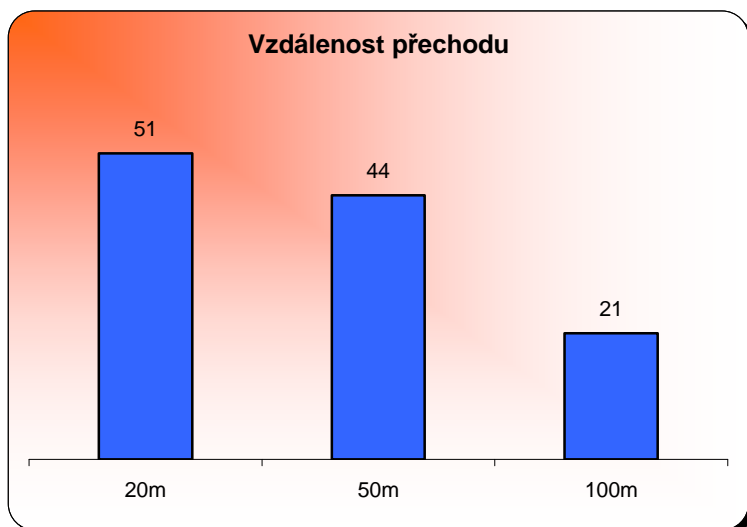
Graf 15 b : Používání bezpečnostních pásů



Zdroj : vlastní výzkum

Bezpečnostní pásy používá naprostá většina dětí 89% (187), 1% (10) je použijí až po upozornění, 1% (3) dětí uvedly, že pásy nepoužívá.

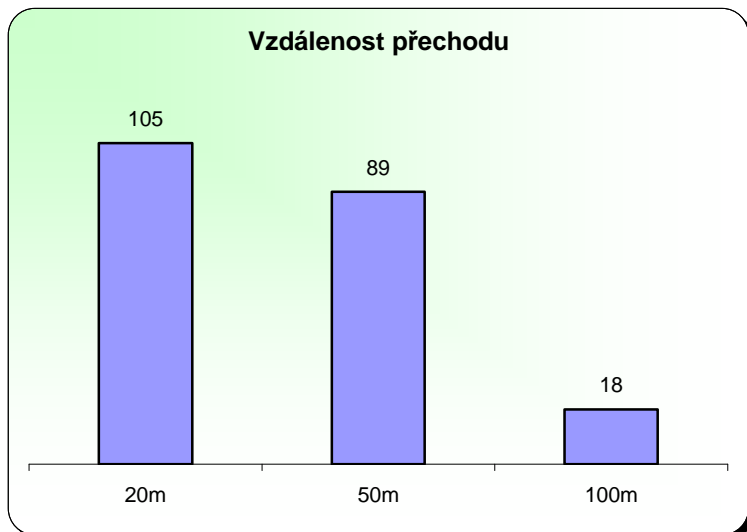
Graf 16 a : Kdy musíš použít přechod pro chodce



Zdroj: vlastní výzkum

Do jaké vzdálenosti musí chodec využít přechod pro chodce odpovědělo 44%(51) dětí, že do vzdálenosti 20m, 38%(44) dětí odpovědělo správně do vzdálenosti 50m a 18%(21) dětí odpovědělo, že by použily přechod do vzdálenosti 100m.

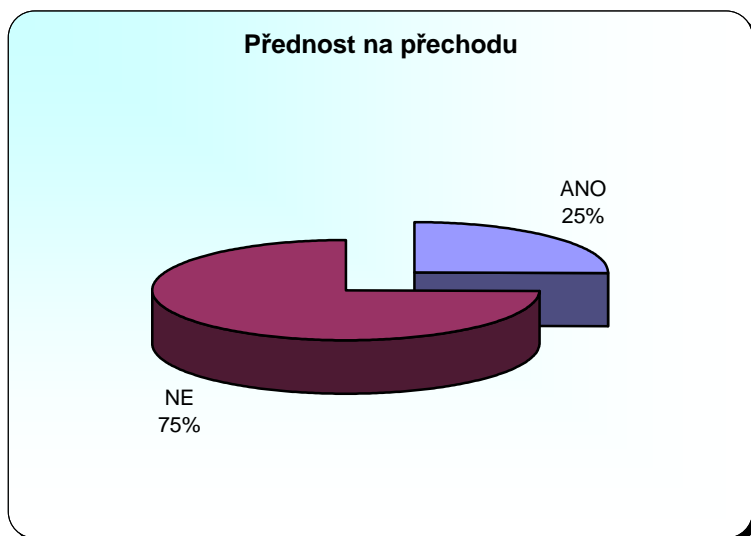
Graf 16 b : Kdy musíš použít přechod pro chodce



Zdroj: vlastní výzkum

Do jaké vzdálenosti musí chodec využít přechod pro chodce odpovědělo 50%(105) dětí, že musí využít přechod pro chodce do vzdálenosti 20m, 42%(89) dětí odpovědělo správně do vzdálenosti 50m a 8%(18) dětí odpovědělo, že by použily přechod do vzdálenosti 100m.

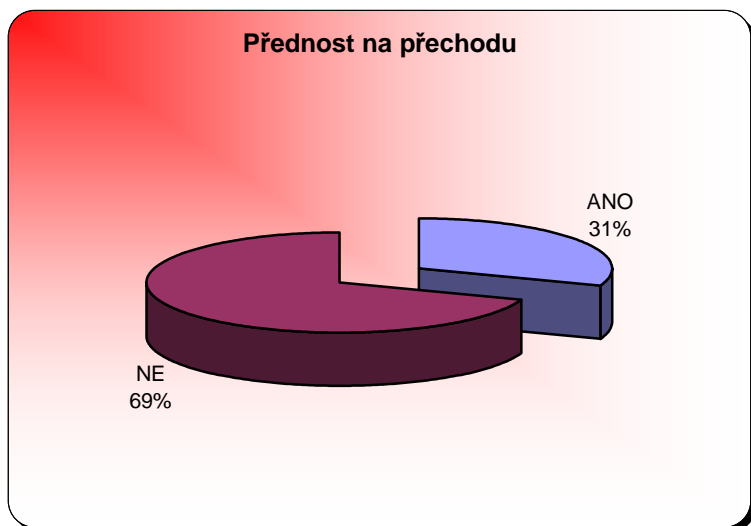
Graf 17 a : Máš na přechodu pro chodce absolutní přednost



Zdroj: vlastní výzkum

Absolutní přednost na přechodu pro chodce před přijíždějícími auty se domnívá 32 (25%) dotázaných žáků. 94 (75%) žáků však shodně uvedlo, že takovouto přednost na přechodu pro chodce nemají.

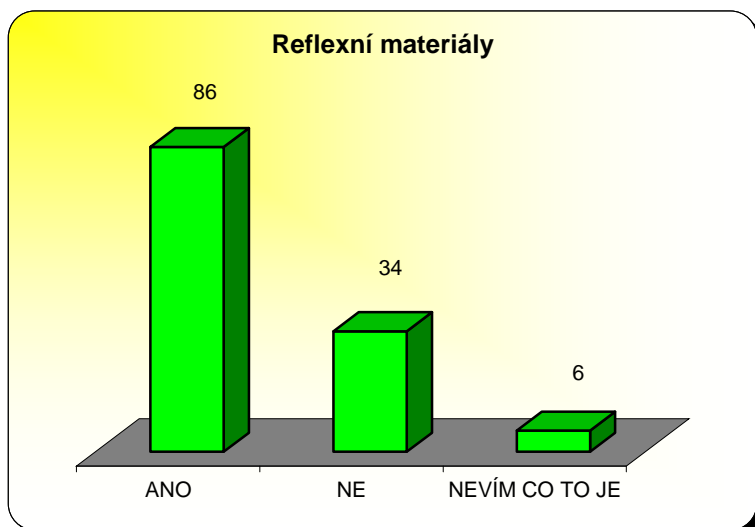
Graf 17 b : Máš na přechodu pro chodce absolutní přednost



Zdroj vlastní výzkum

Absolutní přednost na přechodu pro chodce před přijíždějícími auty se domnívá, že má 65 (31%) dotázaných žáků. 147 (69%) žáků však shodně uvedlo, že takovouto přednost na přechodu pro chodce nemají.

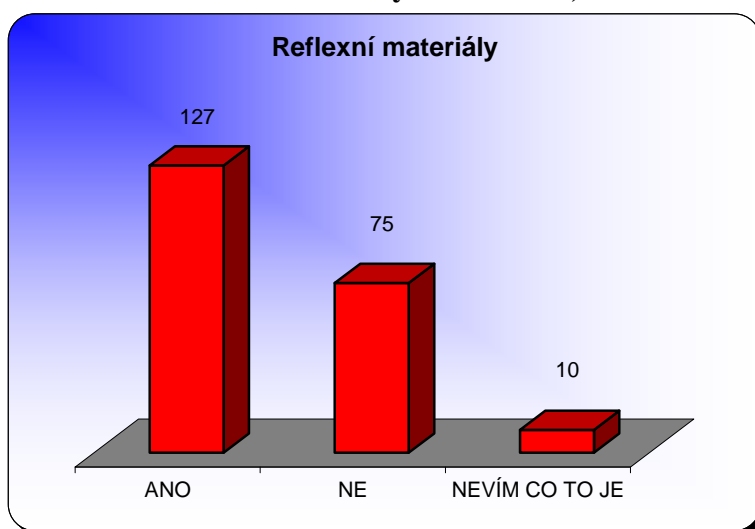
Graf 18 a : Reflexní materiály na oblečení, tašce



Zdroj : vlastní výzkum

Reflexní materiály na svém oblečení nebo tašce má 68 % (86) dětí , 27 % (34) dětí tyto materiály na oblečení nemá a 5 % (6) neví co to je.

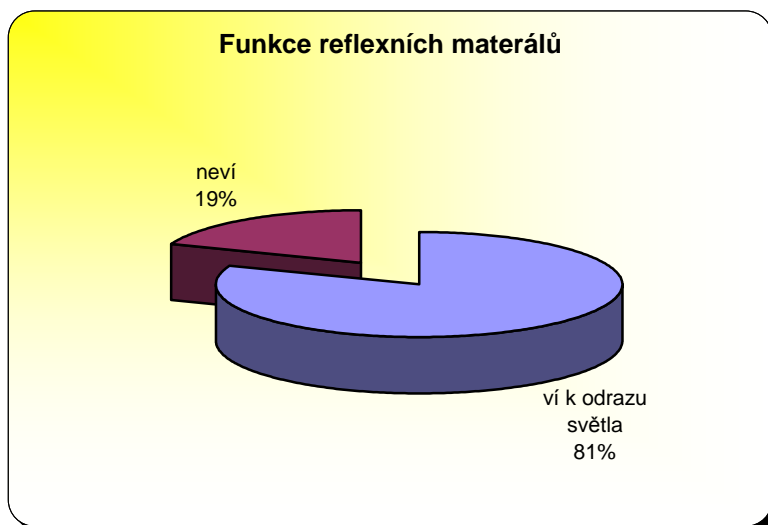
Graf 18 b : Reflexní materiály na oblečení, tašce



Zdroj : vlastní výzkum

Reflexní materiály na svém oblečení nebo tašce má 60 % (127) dětí , 35% (75) dětí tyto materiály na oblečení nemá nebo je nepoužívá a 5% (10) neví co to je.

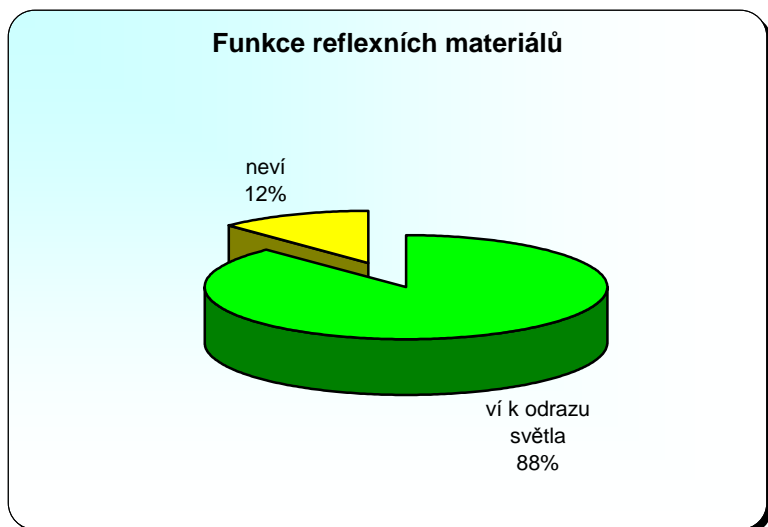
Graf 19 a : K čemu slouží reflexní materiály na oblečení, tašce



Zdroj : vlastní výzkum

Tento graf ukazuje, že velká skupina dětí 102 (81 %) ví k čemu slouží reflexní materiály na jejich oblečení či tašce. 24 (19 %) dotázaných žáků neví k čemu slouží.

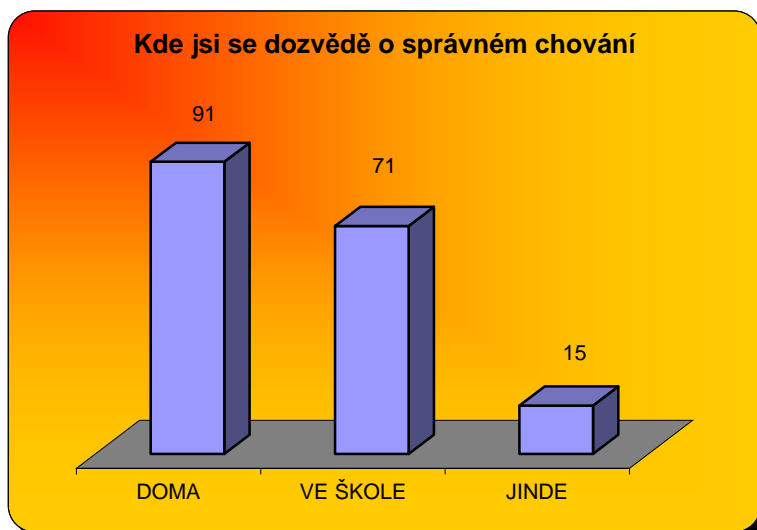
Graf 19 a : K čemu slouží reflexní materiály na oblečení, tašce



Zdroj : vlastní výzkum

I u dětí základních škol sídlícím mimo Č. Budějovice převažuje povědomí o funkci reflexních materiálů. Správně odpovědělo 186 (88 %) žáků a 26 (12 %) žáků nevědělo jakou mají funkci.

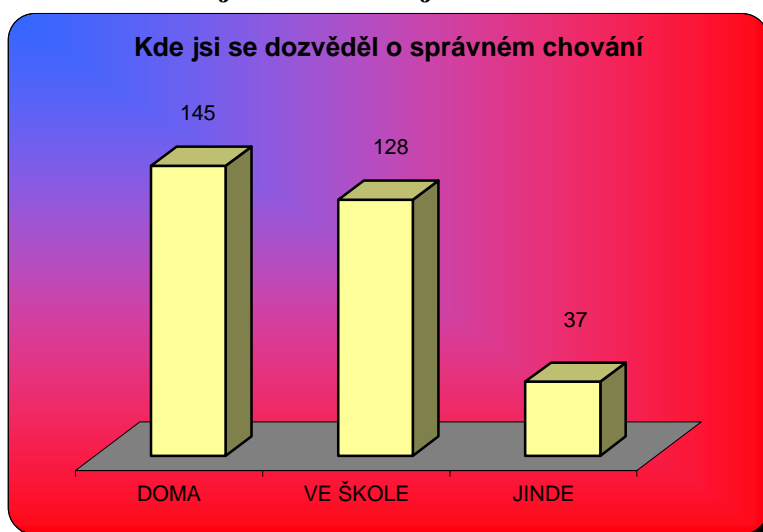
Graf 20 a : Kde jsi se dozvěděl jak se chovat v silničním provozu



Zdroj : vlastní výzkum

Zejména doma se děti dozvěděly jak se mají chovat v silničním provozu 52 % (91) dětí, 40% (71) dětí ještě uvedlo ve škole a 8% (15) dětí uvedlo jinde.

Graf 20 b : Kde jsi se dozvěděl jak se chovat v silničním provozu

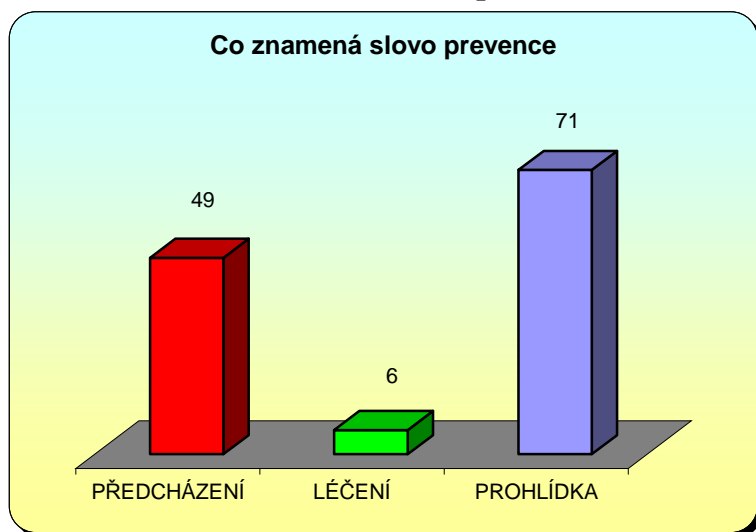


Zdroj : vlastní výzkum

Zdroj : vlastní výzkum

Taktéž většina dětí ze škol mimo Č.Budějovice 47% (145) uvedla, že o správném chování v silničním provozu se dozvěděly doma, 41% (128) dětí ještě uvedlo ve škole a 12% (37) dětí uvedlo jinde.

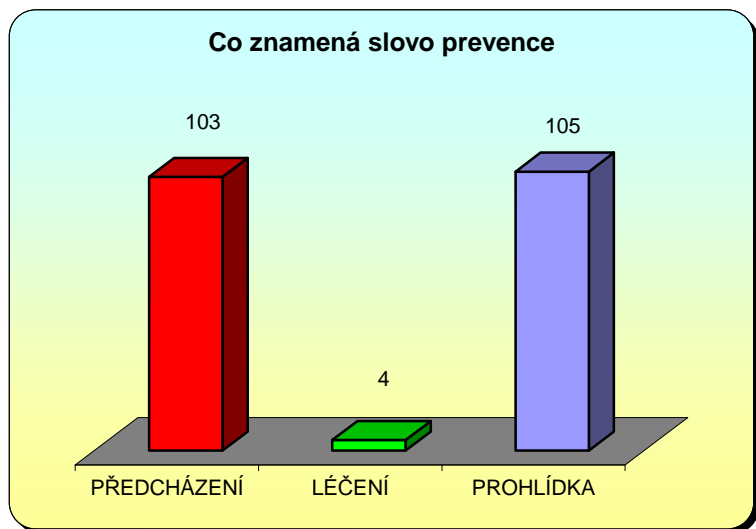
Graf č 21 a : Víš co znamená slovo prevence



Zdroj : vlastní výzkum

Slovo prevence znamená předcházení. Tuto správnou odpověď označilo 39% (49) dětí, 5% (6) dětí uvedlo, že se jedná o léčení a 56% (71) dětí uvedlo, že se jedná o prohlídku.

Graf č 21 b : Víš co znamená slovo prevence



Zdroj : vlastní výzkum

Slovo prevence znamená předcházení. Tuto správnou odpověď označila polovina 49% (103) dětí, 2% (4) dětí uvedlo, že se jedná o léčení a 49% (105) dětí uvedlo, že se jedná o prohlídku.

Graf 22 a : Děti, kterým se dostaly do rukou informativní materiály



Zdroj : vlastní výzkum

Materiály zaměřené na prevenci dopravních úrazů se dostaly do rukou 98 (78%) dětí. 28 (22%) dětí uvedlo, že se nesetkalo s žádnými informativními materiály.

Graf 22 b : Děti, kterým se dostaly do rukou informativní materiály



Zdroj : vlastní výzkum

Materiály zaměřené na prevenci dopravních úrazů se dostaly do rukou 145 (68%) dětí. 67 (32%) dětí uvedlo, že se nesetkalo s žádnými informativními materiály.

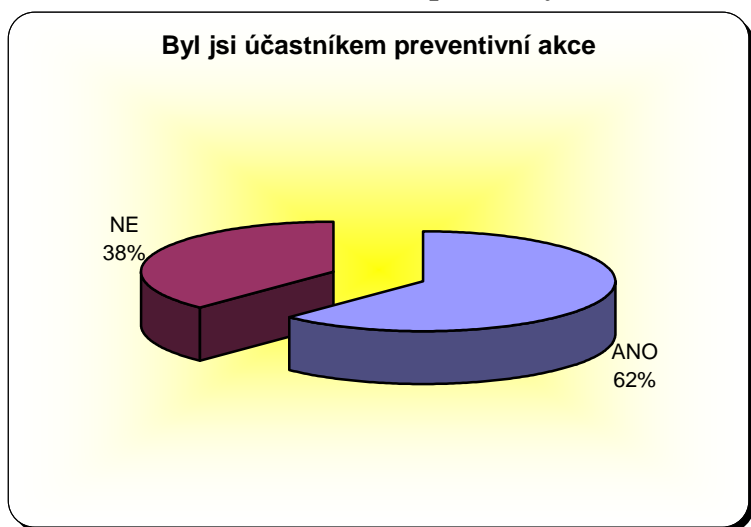
Graf 23 a : Účast na akci o dopravní výchově



Zdroj: vlastní výzkum

Méně jak polovina dětí 53 (42%) se již účastnila nějaká akce o dopravní výchově a bezpečnosti silničního provozu. 73 (58%) dětí však uvedlo, že se žádné akce nezúčastnilo

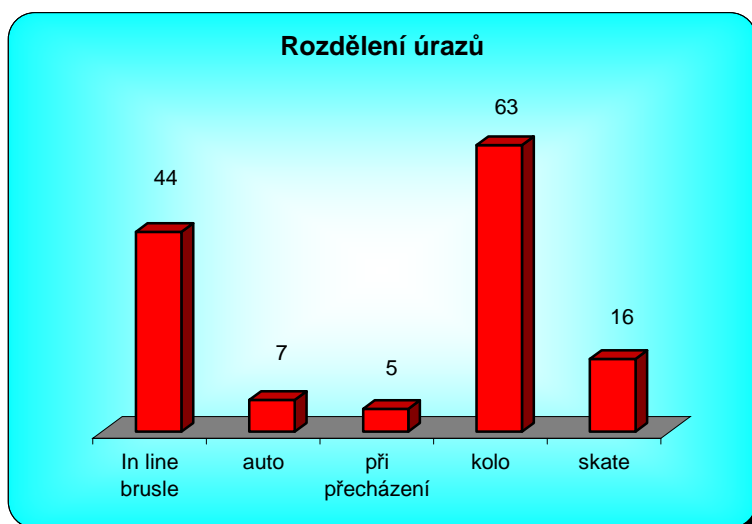
Graf 23 b : Účast na akci o dopravní výchově



Zdroj : vlastní výzkum

Naopak je to u dětí základních škol sídlících mimo České Budějovice. Zde se již zúčastnilo nějaké akce o dopravní výchově a bezpečnosti silničního provozu 132 (62%) dětí. 80 (38%) dětí však uvedlo, že se žádné akce nezúčastnilo

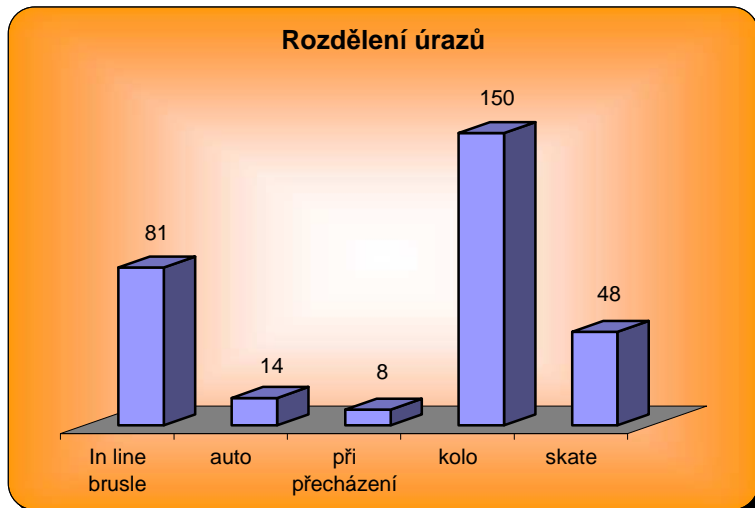
Graf 24 a : Stal se ti úraz v souvislosti s jízdou na...,či při přecházení



Zdroj: vlastní výzkum

Nejvíce úrazů 46% (63) se stal dětem v souvislosti s jízdou na kole. Při jízdě na in – line bruslích se zranilo 33% (44) dětí. S jízdou v autě se zranilo 5% (7) dětí. Na skatu se zranilo 12% (16) dětí a při přecházení silnice byly zraněny 4% (5) děti.

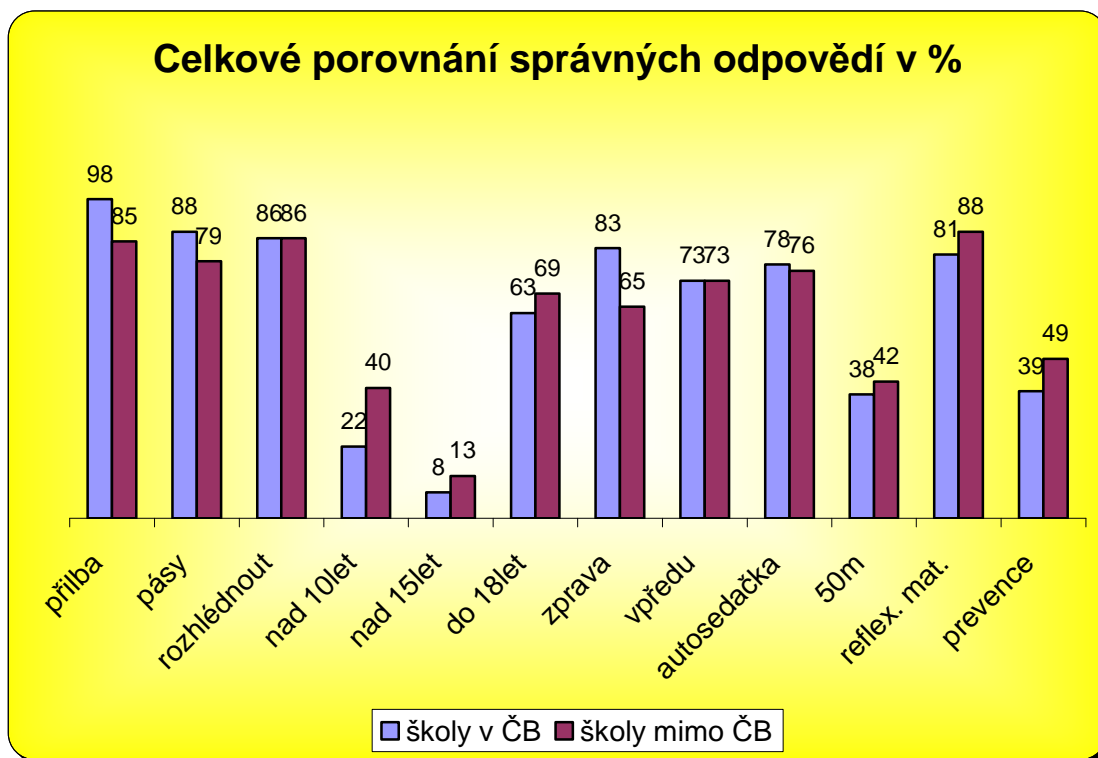
Graf 24 b : Stal se ti úraz v souvislosti s jízdou na...,či při přecházení



Zdroj: vlastní výzkum

Taktěž nejvíce úrazů 49% (150) se stal dětem v souvislosti s jízdou na kole. S jízdou na in – line bruslích se zranilo 27% (81) dětí. S jízdou v autě se zranilo 5% (14) dětí. Na skatu se zranilo 16% (48) dětí a při přecházení silnice byly zraněny 3% (8) děti.

Graf 25: Celkové porovnání výsledků správných odpovědí



Zdroj: Vlastní výzkum

Grafickém znázornění ukazuje, že děti základních škol sídlících v Českých Budějovicích nebyly úspěšnější ve znalostech o prevenci dopravních úrazů. Z dotazníku byly vybrány pouze otázky výhradně vypovídající k dané problematice. Jedná se o výběr otázek z dotazníku pro děti č. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 16, 19, 21.

Tabulka č. 1 Statistické porovnání úspěšnosti základních škol

č. otázky	ČB %	mimo ČB %	Index	ČBi	mimo ČBi
4	98	85	1,00	98	85
5	88	79	1,00	88	79
6	86	86	1,00	86	86
7	22	40	0,75	16,5	30
8	8	13	0,75	6	9,75
9	63	69	0,50	31,5	34,5
11	60	77	0,50	30	38,5
12	17	35	1,00	17	35
13	73	73	0,50	36,5	36,5
14	22	24	0,50	11	12
15	93	89	0,75	69,75	66,75
16	38	42	0,75	28,5	31,5
17	75	69	1,00	75	69
19	81	88	1,00	81	88
suma				674,75	701,5

Suma pro porovnání úspěšnosti správných odpovědí u žáků základních škol sídlících v Č.Budějovicích činí 674,75 a sídlících mimo Č.Budějovice 701,5. Statistickým porovnáním byly úspěšnější děti základních škol mimo České Budějovice.

Byly porovnávány výsledky výzkumu a pracováno ve všech výsledcích pouze s procentuelním vyjádřením výsledku odpovědí. Pro účely optimálního zpracování bylo nutné vybrat otázky z dotazníku, kterým byl podle jejich důležitosti vztahující se ke znalostem dětí přidělen index významnosti. K otázkám č. 4, 5, 6, 12, 17, 19 byl přidělen nejvyšší index významnosti značený jako 1,00. Otázkám č. 7, 8, 15, 16 byl přidělen index 0,75 a otázkám č. 9, 11, 13, 14 nejnižší index 0,50.

4.1 Analýza porovnání preventivních aktivit základních škol v Jihočeském kraji

Na základě anketního šetření byla provedena analýza realizace preventivních aktivit (primární úrazové prevence v oblasti dopravních úrazů) na sledovaných základních školách v Jihočeském kraji.

Preventivní aktivity sledovaných základních škol sídlící v Českých Budějovicích

Základní škola Dukelská odloučené pracoviště Novohradská 115 provádí celkem čtyři aktivity primární úrazové prevence. Jde o praktickou ukázkou umělého dýchání na figuríně, kdy každý žák 3. - 5. třídy si umělé dýchání vyzkoušel. Účast žáků na soutěži „Mladý zdravotník“, v rámci přírodovědy věnují několik vyučovacích hodin dopravní výchově a každý měsíc setkání všech žáků školy v tělocvičně, kde probíhá společné řešení chování žáků v dopravních situacích např. přecházení silnice před školou, chování na zastávce autobusu, bezpečnost žáků při jízdách na kole, skatu nebo bruslích.

Základní škola a Mateřská škola VI. Rady 1, České Budějovice provádí každoročně besedu se záchranáři Záchrané služby České Budějovice, besedu se členem Českého červeného kříže, návštěvu u hasičů v Českých Budějovicích a přednášku s Policií ČR nejenom

Základní škola a Mateřská škola T.G.Masaryka, Rudolfová 143, České Budějovice navštěvuje s dětmi dopravní hřiště, pořádá přednášky s Policií ČR o bezpečném chování nejenom v silničním provozu, při výuce používají materiály BESIP a mají výuku dopravní výchovy v hodinách prvouky a přírodovědy.

Základní škola Kubatova 1, České Budějovice provádí výuku dopravní výchovy v předmětu přírodovědy se zaměřením na chování chodců a cyklistů v silničním provozu a dále navštěvuje každoročně dopravní hřiště pro výchovu o bezpečném

chování v silničním provozu.

Biskupské gymnázium J. N. Neumanna a Církevní základní škola Jirsíkova 5, České Budějovice dle sdělení pedagoga neprovádí žádné preventivní aktivity nad rámec standardní výuky

Preventivní aktivity sledovaných základních škol sídlící mimo České Budějovice

Základní škola Hlinecká, Komenského 748, Týn Nad Vltavou se každoročně účastní výuky na dopravním hřišti v Českých Budějovicích, besed příslušníků Hasičského záchranného sboru ČR s ukázkou techniky, besedy s příslušníky Městské policie Týn nad Vltavou, soutěže „Pětka naruby“, „Podej mi ruku“ ve spolupráci s IZS, v rámci výuky prvouky a přírodovědy probírána dopravní výchova, tematicky zaměřené výtvarné soutěže.

Základní škola Dukelská, Strakonice provádí se žáky 5. tříd dopravní testy v předmětu Rodinná výchova se zaměřením na chování chodců a cyklistů v silničním provozu, výchovu ke zdraví se zaměřením na chování žáků na silnici, školní a okresní kolo dopravní olympiády a v rámci výuky přírodovědy výuka dopravních značek aj.

Základní škola a Mateřská škola Křemže okr. Český Krumlov na podzim loňského roku otevřela za účasti Policie ČR dopravní hřiště a žáci absolvovali pod odborným vedením na jízdním kole jízdu zručnosti, jízdu v ulicích. Každoročně pořádají pro žáky „Den prevence“, ve spolupráci s IZS. V rámci výuky Občanské výchovy jsou žáci pravidelně informováni o změnách.

Základní škola Besednice okr. Český Krumlov spolupracuje s Policií ČR v Kaplici, která provádí pro žáky pravidelné besedy týkající se dopravní výchovy. Po celý rok „Ajaxův zápisník“.

Základní škola Kaplice, Fantova 446, okr. Český Krumlov spolupracuje

s Městskou policií Kaplice na projektu „Bezpečně na cestě do školy“, s Městskou policií Český Krumlov na programu „Umíš svědčit“. S Policií ČR spolupracují na projektu „Ajaxův zápisník“ a na přednáškách o dopravní výchově se zaměřením zejména na cyklisty, dále se žáci účastní školního a okresního kola dopravní olympiády. Škola spolupracuje s ČČK na výuce první pomoci, a pořádání akce „Den plný prevence“.

Základní škola Nedabyle okr. České Budějovice spolupracuje na projektu „Ajaxův zápisník“, „Zebra se za tebe nerozhledne“, „Jezdíme s úsměvem“ s Policií ČR, současně pořádá besedy s pracovníky ČČK a organizuje vlastní akce školy na dětském hřišti.

Základní škola a Mateřská škola Rudolfovo, Na Točně 5 okr. České Budějovice v rámci prevence provádí pravidelnou výuku dopravní výchovy „Člověk a jeho svět“, při výuce předmětů Prvouka a Přírodověda bloky vyučovacích hodin dopravní výchovy se zaměřením na chodce a cyklisty. Každoročně probíhá projekt pro děti ze školní družiny „Jízda zručnosti“ se zapojením cca 110 dětí ve věku 6 - 11 let, také pravidelná výuka „Výchovy ke zdraví“ pravidel bezpečného chování v silničním provozu a zásad ochrany zdraví ve volném čase. Každoroční činnost zájmového zdravotnického kroužku s účastí na soutěži „Hlídek mladých zdravotníků“ v rámci okresu s postupem do krajského kola

5. Diskuze

Zde nastává prostor pro hodnocení údajů získaných z dotazníků a to znalostí, nebo neznalostí dětí školního věku o prevenci dopravních úrazů na vybraných základních školách v Jižních Čechách

Porovnával jsem detailně zadané otázky a výsledky odpovědí jsou znázorněny v grafech. Tyto grafy jsou rozděleny do dvou skupin to na grafy označené malým písmenem - **a**, a malým písmenem – **b**.

Grafy s označením malým písmenem – a znázorňují výsledky dětí základních škol sídlících v Českých Budějovicích.

Grafy s označením malým písmenem – b znázorňují výsledky dětí základních škol sídlících mimo České Budějovice.

Základní školy sídlící v Českých Budějovicích jsou zastoupeny celkem 126 respondenty. Z tohoto počtu je 63 chlapců a rovněž tak 63 dívek (graf 1a).

Obdobné je i zastoupení respondentů základních škol sídlících mimo České Budějovice, kde odpovídalo na otázky dotazníků celkem 212 respondentů. Z tohoto počtu je 98 chlapců a 114 dívek (graf 1 b) a znamená to, že na základních školách sídlících mimo České Budějovice odpovídalo o 4 procenta dívek více.

Zastoupená věková skupina dětí základních škol sídlících v Č.Budějovicích byl další údaj (graf 2a) potřebný pro porovnání. V tomto grafu je jasná převaha respondentů ve věku 11 let, která je zastoupena 88 žáky, 17 respondentů bylo ve věku 10 let a 21 dětí ve věku 12 let. Podobný poměr je znázorněn u žáků základních škol sídlících mimo České Budějovice (graf 2b), kde nejpočetnější skupinu v počtu 115 tvoří respondenti ve věku 11 let, 69 dětí bylo ve věku 12 let, 23 dětí ve věku 10 let. Jen 2 děti byly ve věku 13 let a jeden žák ve věku 14 let.

Pro porovnání zájmu žáků základních škol byla v dotazníku položena otázka se zaměřením na kterým dopravním prostředku nejvíce jezdí. Celkem 54 procent žáků základních škol sídlících v Českých Budějovicích uvedlo, že jezdí na jízdním kole (graf 3a). O jedno procento více tedy 55 procent žáků základních škol sídlících mimo České

Budějovice jezdí také na jízdním kole (graf 3b). Dalším prostředkem jsou in-line brusle. Zde uvedlo 71 žáků základních škol v Českých Budějovicích, že jezdí na in-line bruslích a tvoří tak skupinu 33 procent. Skatu pro jízdu využívá 26 žáků a jedno procento žáků uvedlo, že nejedí na ničem. Porovnáním výsledků se žáky základních škol sídlících mimo České Budějovice ukazuje, že na in-line bruslích jezdí o 3 procenta dětí méně, ale o 2 procenta dětí více jezdí na skatu. Stejně 1 procento dětí nejedí na ničem. Jednotlivé zastoupení skupin plně koresponduje s úrazy, které jsou znázorněny v grafu (24a, 24b) Je tedy jasné, že nejčastějším dopravním prostředkem dětí je jízdní kolo. Jde o skupinu dětí, která právě v souvislosti s jízdou na jízdním kole ve statistikách zaujímá přední místo v úrazovosti v souvislosti s jízdou na kole. Domnívám se, že je nezbytné neustále provádět preventivní opatření pro ochranu dětí a předcházení úrazů.

V otázce, která jasně směřovala k odpovědi, jak si chránit hlavu při jízdě je zřetelná převaha správných odpovědí žáků základních škol v Č.Budějovicích, kde 98 procent (graf 4a) odpovědělo, že se chrání před poraněním hlavy přilbou. Naopak 15 procent dětí (graf 4b) základních škol mimo České Budějovice uvedlo, že žádnou přilbu nepoužívá. Dalo by se říci, že 15 procent není moc, ale na základě výzkumu je prokázáno, že při pádu na zem z jakéhokoliv dopravního prostředku dochází k poranění hlavy. Tedy jedná se o nejčastější zranění v souvislosti s jízdou a následným pádem na zem. Ročně havaruje tisíce dětí na svém kole. Skončí-li jejich pády s odřenými lokty nebo koleny, mají štěstí. Mnohé z nich však dopadají daleko hůře. Zdravotní následky si nesou celý další život. A některé z nich, čeká i smrt. Společným jmenovatelem většiny úrazů na jízdním kole je absence cyklistické přilby. Cyklistická přilba je dobrá prevence před nepříjemnou zkušeností z nehody na jízdním kole a chrání život i budoucnost svého nositele (3). Tento rozdíl v používání přilby také přisuzuji tomu, že v místech mimo městské části není již vyvíjen takový tlak na tyto prvky pasivní bezpečnosti.

Navazující otázkou jsem zkoumal znalosti o tom, jak se dá předejít zranění v motorovém vozidle. Z odpovědí vyplývá, že znalosti o předcházení poranění

v motorovém vozidle děti mají. Tyto znalosti potvrdily žáci základních škol sídlících v Českých Budějovicích v 88 procent (graf 5 a). Pro předcházení úrazů v motorovém vozidle využívá zádržného systému - pásů. Naprosto stejné výsledky se objevily při porovnávání znalostí týkající se znalostí, jak přecházet silnici a předcházet tak možným rizikům zranění. Respondenti obou skupin základních škol odpověděli v 86 procentech tak, že předchází zranění při přecházení silnice rozhlédnutím do vozovky a to do obou směrů, využíváním přechodů pro chodce a taktéž využitím technického zařízení jako jsou semaforey. Překvapilo mě, že celkem velká skupina respondentů správnou odpověď neznala, celých 14 procent (graf 6 a, 6 b) a na tuto otázku odpovídala zmateně jako např. nevím, budu přecházet rychle atd.

Jedna ze základních otázek, která je také uvedena v zákoně o silničním provozu na pozemních komunikacích upravuje věkovou hranici umožňující mladému cyklistovi jezdit na jízdním kole sám po silnici bez potřebného doprovodu. Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně (17). Tato otázka přinesla pro mě naprosto překvapivé výsledky a to zejména proto, že skupinou respondentů jsou právě žáci ve věku, kdy se jich tato hranice 10 let týká. Z výsledků respondentů základních škol v Českých Budějovicích je naprosto zřejmé, že celých 78 procent (graf 7a) neznala tuto věkovou hranici 10let. Nejčastější odpovědi byly 12, 15 a dokonce i 18 let. Více respondentů (graf 7 b) dětí základních škol mimo České Budějovice vědělo věkovou hranici, že na jízdním kole může jezdit po silnici bez doprovodu od 10 let. Avšak ani tento výsledek není nijak uspokojivý a to zvláště proto, že většina základních škol má ve své dopravní výchově zahrnutý i výcvik na dopravním hřišti právě na jízdních kolech..

Pokud jsem v dotazníku položil otázku, která navazovala na znalost věkové hranice 10 let pro samostatnou jízdu na kole, tak jsem zkoumal znalosti dětí, zda vědí, kdo může doprovázet cyklistu mladšího 10let. Vzhledem k tomu, že většina dětí z obou zástupců základních škol nevěděla věkovou hranici 10let v předešlé otázce, tak ještě

větší počet respondentů celých 92 procent (graf 8 a) dětí nevědělo správnou odpověď. Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně (17). Nejčastěji jsem se setkával v dotazníku s odpovědí, že mohou jezdit s rodiči, nebo s někým starším dospělým. Tyto odpovědi jsou však pro mne velice pozitivní, protože je vidět, že děti kladou velký důraz na své rodiče a cítí se vedle nich v bezpečí. Velice obdobné (graf 7 b) jsou i výsledky respondentů základních škol sídlící mimo České Budějovice. Touto otázkou jsem se zabýval i ve své bakalářské práci, kde jsem kromě znalostí dětí porovnával i znalosti jejich rodičů. Z výsledku vyplynulo, že tyto znalosti neměli rodiče a ani 77 procent dotazovaných dětí (34).

Další z otázek směřovaná na znalosti cyklistů vyplývající ze zákona o provozu na pozemních komunikacích se také vztahovala ke konkrétní věkové hranici, do kolika let musí mít cyklista na hlavě při jízdě cyklistickou přilbu. 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 (17). V tomto výsledku respondenti obou skupin základních škol odpověděli, že na jízdním kole je povinnost používat řádně připevněnou cyklistickou přilbu do 18 let (graf 9 a, 9 b). Touto znalostí jsem byl překvapen zejména proto, že tato věková hranice nebyla dotazovaným respondentů blízká. Je tedy pro mne překvapením, že informace týkající se jízdy samostatně na jízdním kole děti neznají a měla by jim být věkově bližší a naopak věkovou hranici pro používání cyklistické přilby znají dobře.

Otázkou zaměřenou na vlastní ochranu před úrazem hlavy, žáků základních škol jsem zkoumal vztah dětí k prevenci úrazů. Více jak tři čtvrtiny (graf 10a) dětí základních škol sídlících v Českých Budějovicích uvedly, že jezdí na jízdním kole v cyklistické přilbě. Zdali tomu tak doopravdy je, je jen dohad, jelikož stále při cestách potkávám děti ve věkové hranici do 18 let, které nemají přilbu na hlavě vůbec, nebo ji mají nesprávně připevněnou. Setkávám se i s takovým stavem, že nezletilý cyklista jede

na jízdním kole po silnici mezi auty a cyklistickou přilbu má zavěšenou na řídítkách. Je to skutečnost, kterou mohu potvrdit vlastní zkušeností se svými syny. Oba synové jezdí na kole do školy. Čtrnáctiletý, v době, když není dozorován, tak v cyklistické přilbě nejede a je to právě ten, který ji veze na řídítkách. Třináctiletý ji používá bez upozornění vždy.

Dalších 18 procent dětí používá přilbu příležitostně, ale 9 procent nepoužívá přilbu vůbec. Přibližně jen polovina (graf 10 b) žáků základních škol sídlících mimo České Budějovice využívá cyklistickou přilbu na jízdním kole. Celá jedna čtvrtina žáků nepoužívá přilbu vůbec. Výsledkem zkoumání vlastní prevence a využívání cyklistické přilby je viditelná skutečnost, že nejsou ze strany žáků dodržovány zákonem stanovené prvky pasivní ochrany jak je citováno v zákoně 361/2000Sb., O provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 58 odst. 1, ukládá cyklistovi mladšímu 18 let povinnost za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě (17).

Ukazatelem o znalostech obecných pravidel silničního provozu byla i otázka zaměřena na ukazování paží při odbočování. Více jak polovina (graf 11 a) dotázaných respondentů základních škol v Českých Budějovicích odpověděla, že při odbočování ukazuje paží vždy. Ještě větší procento (graf 11 b) respondentů základních škol sídlících mimo České Budějovice odpovědělo také správně. Znamení o změně směru jízdy musí řidič dávat vždy při změně směru jízdy, vybočování z něho, nebo jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Znamení o změně směru jízdy paží se dává jen před započítím jízdního úkonu (17). Pokud polovina cyklistů při odbočování ukazuje vždy, jde o správnou odpověď. Ale těch co neukazují je necelá polovina. Jde tedy ze strany cyklistů o porušování zákona o silničním provozu ve kterém je to jasně uvedeno.

Jedna z dalších otázek, která vyplývá ze zákona o pravidlech silničního provozu na pozemních komunikacích je zvláště důležitá a to zejména v době, kdy současným trendem organizování silničního provozu v osídlených částech měst je stále více

využíváno provozu bez vyznačení dopravními značkami a tedy provoz na silnici je řízen obecnými a základními pravidly. Otázkou, která zkoumala znalost pravidla pravé ruky jsem si opět potvrdil velkou neznalost tohoto pravidla. Nevyplývá-li přednost v jízdě z ustanovení odstavce 1, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava (17). Více jak 80 procent (graf 12 a) dětí základních škol v Českých Budějovicích nevědělo správnou odpověď. U dětí základních škol sídlících mimo České Budějovice bylo pravidlo „pravé ruky“ známo též jen jedné třetině (graf 12 b). Nejčastější odpovědí bylo auto, já, ten na hlavní a další. Výsledkem tohoto zkoumání těchto výsledků je nutné zaměření výuky tohoto pravidla do základních znalostí při jízdě na jízdním kole, protože pravidlo pravé ruky platí i pro cyklisty (23).

Neustále vzrůstající jsou vědomosti dětí o podmínkách, kdo může sedět na předním sedadle vedle řidiče v motorovém vozidle. Přepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3²), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo tělesná výška převyšuje 150 cm, pouze je-li dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem Údaje při dosažení tělesné výšky 150 cm a více jak 36 kg tělesné váhy (17) znala většina (graf 13 a) dotázaných respondentů. U základních škol v Českých Budějovicích i mimo ně byl naprosto stejný procentuelní poměr těch respondentů, kteří znali odpověď na otázku (graf 13 b). Z tohoto výsledku vyplývá, že možnost sezení dětí na předním sedadle vedle řidiče je pro děti atraktivní a tak tyto podmínky dobře znají, jak děti ve městech tak i v okolí.

Naopak zdánlivě jednoduchá otázka, kdo může sedět v autosedačce prokázala, že ač jsou podmínky stejné v předešlé otázce pouze se slovíčky „nepřevyšuje“, řidič vozidla je povinen přepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N3²), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky; při této

přepravě (17), logické myšlení je obtížné a tak necelých 80 procent žáků obou skupin základních škol neznalo odpověď. Nejčastější odpovědi byly jako nevím, malé dítě, mimina atd.

Následnou otázkou se dostáváme do otázek zaměřených na oblast preventivních opatření vztahující se na vlastní bezpečnost při jízdě v motorovém vozidle, kdy na výsledky mají vliv zejména rodiče těchto dětí. Zádržný systém je zařízení pro zajištění zvláštní bezpečnosti přepravovaných osob, například dvoubodový bezpečnostní pás nebo dětská autosedačka, schválené podle zvláštního předpisu (zákon 56/2001 Sb.), nahrazující funkci bezpečnostního pásu (32). Otázka, která zkoumá skutečnost, zda se děti poutají bezpečnostním pásem, pokud sedí vpředu odpověděla naprostá většina (graf 15 a, 15 b) dotázaných respondentů obou skupin základních škol, že se poutá ihned. Z tohoto výsledku je možné konstatovat, že tyto děti a jejich rodiče dbají na bezpečnost a prevenci možných dopravních úrazů při jízdě ve vozidle. V roce 2007 zemřelo při dopravních nehodách v České republice 329 řidičů a spolujezdců, kteří nepoužili bezpečnostní pás nebo dětskou autosedačku. Dalších 795 řidičů a spolujezdců bylo těžce a 6 284 zraněno lehce (24).

S touto otázkou o prevenci dopravních úrazů souvisí i následující otázka, která poukázala na znalost, využívání přechodů pro chodce (graf 16 a, 16 b). Zákon jasně definuje, je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou „Přechod pro chodce“, „Podchod nebo nadchod“, musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo(17). Dá se říci, že přibližně polovina dotázaných respondentů obou skupin základních škol odpověděla, že přechod pro chodce by použila do vzdálenosti 20m. Správnou odpověď 50m označilo 38 procent dětí základních škol sídlících v Českých Budějovicích a více jak 40 procent dětí základních škol sídlících mimo České Budějovice. Domnívám se, že využívání přechodů pro chodce a správné přecházení jsou návyky, které mohou přispět k ochraně a předcházení úrazů právě dětí základních škol. Touto cestou jsou také na základních

školách prováděny preventivní programy jako jsou „Zebra se za tebe nerozhledne, Bezpečně do školy“.

Samotné přecházení vozovky po přechodu pro chodce je spojeno s řadou pouček, rad, ale i jasně stanovenými pravidly, které jsou taxativně vyjmenované v Zákoně o silničním provozu a to zejména v ustanovení § 5 odstavce 1 písmena h) Sb., kde je uvedeno, že řidič vozidla je povinen umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce, nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky, proto se musí řidič vozidla přibližovat k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce zastavit. Ustanovení § 54 odstavce 3 uvedeného zákona pak uvádí, že chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce bezprostředně před blížícím se vozidlem (17). Je tedy jasně řečeno, že absolutní přednost chodce na přechodu neexistuje. Výsledky odpovědí na otázku spojenou s absolutní předností na přechodu nasvědčují tomu, že většina dětí (graf 17 a, 17 b) u obou skupin základních škol ví, že na přechodu pro chodce nemá absolutní přednost. Celkem, ale jedna třetina dětí obou skupin základních škol je přesvědčena o absolutní přednosti na přechodu pro chodce.

Pasivní bezpečnost je otázka směřovaná na reflexní materiály využívané na oblečení, taškách a dalších pomůckách. Reflexní materiály jsou schopny odrážet dopadající světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji až na vzdálenost 200 metrů. Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré (28). Rozborem odpovědí žáků základních škol v Českých Budějovicích i mimo je patrné, že většina respondentů (graf 18 a, 18 b) používá na svém oblečení, nebo tašce reflexní materiály. Je tedy zřejmé, že děti a rodiče těchto dětí vybraných základních škol si dobře uvědomují význam využívání prvků pasivní bezpečnosti v podobě reflexních materiálů.

Pasivní bezpečnostní prvky jsou jednou z možných ochranných opatření před vznikem úrazu v souvislosti s pohybem v neosvětleném prostředí. Například v roce 2005 zemřelo na českých silnicích 244 chodců, z toho 177 (70%) za snížené viditelnosti. Reflexní

materiály jsou v noci vidět na 10 x větší vzdálenost než modré oblečení. Při rychlosti 75 km/h potřebuje řidič nejméně 1,5 sekundy (31m) na to, aby odpovídajícím způsobem zareagoval(29). K čemu slouží reflexní materiály jsou výstupem další otázky. Obě zkoumané skupiny ve více jak 80 procentech odpověděly (graf 19a, 19b), že reflexní materiály slouží k odrazu světla ve tmě a za snížené viditelnosti. Při samotném porovnání byly žáci základních škol mimo České Budějovice úspěšnější o 7 procent. Je zřejmé, že v současné době se stále více využívají prvky pasivní bezpečnosti v podobě reflexních materiálů zapracovaných do oblečení, školních brašen, bot aj.

Pokud hovoříme o znalostech dětí základních škol o preventivních opatřeních, pak je nutné si položit otázku, kdo na znalosti o dopravních pravidlech na děti působí nejvíce. V otázce, která byla zaměřena na zjištění informace, kde se děti nejvíce dozvídají jak se mají chovat v silničním provozu jasně vyplývá, že největší podíl na znalostech a výchově dětí má rodina. Ta je zastoupena u obou skupin celou polovinou. Souběžně však děti ve svých odpovědích uváděly, že se o správném chování v silničním provozu dozvěděly i ve škole (graf 20a, 20b). Malá skupinka dětí v obou skupinách základních škol se dozvěděla o správném chování jinde. V tomto tématu je jasně zdokumentována vzájemná propojenost dopravní výchovy doma a dopravní výchovy ve škole. Takřka každodenně se děti setkávají s dopravním provozem. Je tak nedílnou součástí implementovat materiál sloužící učitelům základních škol k inspiraci a začleňování dopravní výchovy do vzdělávacích oborů příslušného stupně. (12),

Hovoříme-li o preventivních opatřeních a zejména stále opakujeme slovo prevence, zeptal jsem se dětí z obou posuzovaných souborů, co vlastně slovo prevence pro ně znamená, nebo vyjadřuje. Tato otázka měla potvrdit domněnku, že když používáme slovo prevence nebo preventivní tak nám děti rozumí. Opak je pravdou a výsledek odpovědí je znázorněn v grafu 21a,21b ve kterém je jasně patrné, že u respondentů základních škol v Českých Budějovicích i mimo převládají odpovědi „prohlídka“. Téměř polovina respondentů, základních škol mimo České Budějovice, graf 21b, odpovědělo předcházení. Druhá polovina, graf 21b, odpověděla, že slovo

prevence znamená prohlídka. Je tedy jasné, že celá polovina dětí významu tohoto slova rozumí ve spojení s lékařskou prohlídkou, a tak je nutné dětem význam těchto neustále se opakujících slov, týkajících se předcházení úrazů, dobře vysvětlovat.

Jednou z podpor získávání informací jsou informační materiály o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů. Tuto formu předávání informací jsem se pokusil zmapovat. Zjistil jsem, že bezmála 80 procent (graf 22 a, 22 b) respondentů základních škol v Č.Budějovicích i mimo odpovědělo, že se jim již do rukou informační materiály dostaly. 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 (8), nebo stránky www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/ (4).

Preventivní opatření se poměrně ve stejném měřítku promítají i do další otázky, která zkoumá, zda děti již byly účastníkem nějaké akce o dopravní výchově se zaměřením na správné chování v silničním provozu (graf 23 a, 23 b), více jak polovina dotázaných dětí ze základních škol mimo České Budějovice se již účastnila akce o dopravní výchově a bezpečnosti silničního provozu, jako například přednáška ve spolupráci škola a policie (popřípadě IZS), Ajax, dopravní hřiště, letní tábory. Tímto výsledkem jsem zjistil, že většina dotázaných žáků základních škol nebyla účastníkem akce zaměřené na dopravní výchovu. Výsledkem pak může být i tvrzení, že děti základních škol mimo České Budějovice mají větší znalosti o prevenci dopravních úrazů než děti na základních školách v Českých Budějovicích.

Stále častější jsou úrazy dětí, ke kterým dochází na silnicích. Nejen hry na silnicích, nepozornost při přecházení, vběhnutí do vozovky, ale také jízda na kolečkových bruslích, skateboardech a na kolech může vést k nehodě a zranění dítěte(34).

Toto informace je zmapována v poslední otázce, ve které jsem soustředil údaje o počtu a druhu zranění dětí (graf 24a, 24b). V souvislosti s jízdou na jízdním kole se stal úraz přibližně polovině dětem v obou zastoupených skupinách základních škol, 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 třetina dotázaných dětí. S jízdou v autě se zranilo 5 procent dětí, na skatu se poranilo 16 dětí a pět dětí se zranilo při přecházení silnice. U respondentů základních škol mimo České Budějovice se zranilo 27 procent dětí při jízdě na in- line bruslích, stejné procento 5 dětí se zranilo v souvislosti s jízdou v autě, na skatu se poranilo 48 dětí a 8 dětí se zranilo při přecházení silnice. Zajímavostí bylo, že jeden z dotázaných chlapců uvedl a vlastními slovy dopsal, že ke zranění došlo při jízdě na motocyklu. Z výsledků je zřejmé, že procentově vyjádřené počty poranění jsou jen nepatrně odlišné (27).

Vzhledem k tomu, že děti základních škol sídlících v Českých Budějovicích měli v procentuelním vyjádření vyšší znalosti v otázkách č. 4, jak se chránit před poraněním hlavy při jízdě na kole, skatu, in line bruslích, č. 5 jak předejdeš zranění při jízdě v autě, č. 12 kdo má přednost na křižovatce, která není označena dopravními značkami, č. 14 kdo je dle zákona povinen sedět v autosedačce. Dále stejným poměrem správných odpovědí a tedy stejnými znalostmi se setkaly v otázce č. 6 jak předejdeš zranění při přecházení ulice, silnice, č. 13 kdy můžeš sedět dle zákona v autě vpředu na místě spolujezdce. V dalších otázkách prokázaly vyšší znalosti o prevenci dopravních úrazů děti na vybraných základních školách sídlících mimo České Budějovice.

Tedy celkový výsledek a poměr znalostí zní,

že základní školy sídlící v Českých Budějovicích byly úspěšnější nebo rovni v 6 otázkách.

Děti základních škol sídlících mimo České Budějovice byly úspěšnější nebo rovni v 8 otázkách.

K hypotéze č. 2 se vztahují výsledky základních znalostí dětí školního věku o prevenci dopravních úrazů (graf 4ab, 5ab, 6ab, 7ab, 8ab, 9ab, 12ab, 13ab, 14ab, 16ab, 19ab, 21ab.

Na sledovaných základních školách jsem na základě šetření provedl analýzu realizace preventivních aktivit (primární úrazové prevence v oblasti dopravních úrazů) , ve které jsem zjistil, že na všech vybraných základních školách se věnují preventivních aktivitám v oblasti dopravních úrazů. Výsledkem zkoumání je zjištění, že mezi nejčastější aktivity základních škol sídlících v Českých Budějovicích a také sídlících mimo České Budějovice patří besedy se záchranáři a pracovníky ČČK pro oblast výuky poskytování první pomoci a předcházení dopravním úrazům jako takovým. Mezi další společné aktivity těchto základních škol se řadí besedy a výchova ve spolupráci s Policií ČR a Městské policie, kteří ve spolupráci se školami pracují na preventivních programech např. Ajaxův zápisník, Zebra se za tebe nerozhlédne, Jezdíme s úsměvem, Bezpečně na cestě do školy a Umíš svědčit. Jako další společnou skupinou je spolupráce s příslušnými Hasičskými záchrannými sbory. Téměř všechny školy využívají k dopravní výchově žáků dětská dopravní hřiště. Při výuce a to zejména v hodinách Prvouky a Přírodovědy věnují několik vyučovacích hodin dopravní výchově s využíváním materiálů BESIP, CDV a další. Centrum dopravního výzkumu pro oblast výchovy a vzdělávání v dopravě řeší projekty, jejichž cílem je ovlivnit nejzranitelnější účastníky silničního provozu tak, aby se naučili chovat se v dopravním prostředí bezpečně a neohrozili svůj život ani životy ostatních účastníků. Výzkum v oblasti je zaměřen na rizikové chování dětí a mládeže a související prevenci, na vnímání rizikových faktorů a vliv interpersonálních a situačních faktorů na chování zkoumané skupiny. V rámci projektu „Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti na pozemních komunikacích – ALARM“ jsou navrhovány didaktické a metodické materiály, náměty pro implementaci dopravní

výchovy do školních vzdělávacích programů a jednotlivých vzdělávacích oblastí, didaktické a edukativní hry a osvětové materiály. Problematika vzdělávání je řešena komplexně výchovou dětí v nejranějším věku, přes edukativní materiály pro všechny stupně škol (25).

Školy nejen spolupracují s IZS, ale také samy připravují a realizují preventivní aktivity např. Pětka naruby, Podej mi ruku, Den prevence, Člověk a jeho svět, Jízda zručnosti. Velkou měrou přispívají k výchově a prevenci dopravních úrazů. Také jednou z aktivit jsou dopravní olympiády pořádané Ministerstvem dopravy BESIP.

6. Závěr

Svou práci jsem věnoval problematice se kterou se každý den setkávám ve svém pracovním prostředí. Již 24 let pracuji u dopravní policie ČR a zabývám se dopravní výchovou mezi kterou patří také prevence a výchova dětí školního věku. Této problematice jsem se věnoval již ve své bakalářské práci.

Hypotéza č. 1 – *Na vybraných základních školách v Českých Budějovicích je realizováno více preventivních aktivit, než na vybraných základních školách sídlící mimo České Budějovice*

Tato hypotéza se nepotvrdila na základních školách sídlících v Českých Budějovicích a současně na základních školách sídlících mimo České Budějovice je realizován stejný počet preventivních aktivit o preventivních opatřeních v oblasti dopravních úrazů.

č. 2 – *Děti na vybraných základních školách v Českých Budějovicích mají vyšší znalosti o prevenci dopravních úrazů, než děti na vybraných základních školách sídlící mimo České Budějovice*

Tato hypotéza se na základě statistického vyhodnocení výsledků multifaktoriální metodou nepotvrdila. Děti na vybraných základních školách v Českých Budějovicích nemají vyšší znalosti o prevenci dopravních úrazů, než děti na vybraných základních školách sídlících mimo České Budějovice.

Výsledky mé práce by měli přispět k lepší informovanosti pedagogů, rodičů a dětí, edukaci pedagogů, rodičů a dětí, ale i dalších zainteresovaných pracovníků. Zvláště bych kladl důraz na prohlubování znalostí dětí v oblastech, které děti neznaly např. přednost zprava – pravidlo pravé ruky, od kolika let mohou jezdit samy na kole po silnici, kolik let musí být doprovodu cyklisty, kterému ještě nebylo 10 let a co vlastně slovo prevence znamená.

Ve své práci se soustředuji na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, na dopravní výchovu a rozšiřování informací o osvědčených postupech v této oblasti. Hlavním cílem této aktivity je poskytnutí informací zaměřených na zlepšování dovedností jako je předvídavost, tolerance a ohleduplnost v provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k výsledkům mého výzkumu je tedy nutné stále zvyšovat informovanost v oblasti prevence dopravních úrazů v dané věkové skupině.

7. Seznam použité literatury

1. Bartl, V.Gál, P. *Poranění laterálního konce klíční kosti* [online]. [cit.2007-03-08].
Dostupné z:
<http://www.med.muni.cz/Traumatologie/Detsk_Chirurgie/Detska_traumatologie.htm>.
2. Bezpečnost silničního provozu [online]. [cit.2009-03-15]. Dostupné z:
<http://www.mvcr.cz/rs_atlantic/project/article.php?id=8941>.
3. Besip *Používej přilbu* [on-line]. [cit.2009-03-22]. Dostupné z:
<<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Pouzivej-prilbu>>.
4. Cyklistika. *Jízda na jízdním kole bezpečně* [on-line]. [cit.2009-03-24].
Dostupné z: <www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/>.
5. Dunovský, J. a kol.: *Sociální pediatrie, vybrané kapitoly*. Praha: Grada 1999, 248s.
ISBN 80 -7169 - 254 - 9.
6. Domluvme-se [on-line]. [cit.2009-02-18]. Dostupné z: <www.domluvme-se.cz>.
7. Dny bez úrazů [on-line]. [cit.2009-02-20]. Dostupné z: <www.dnybezurazu.cz>.

8. Dětství bez úrazu [on-line]. [cit.2009-03-02].
Dostupné z: <www.detstvibezurazu.cz/prevence>.

9. Dětská dopravní hřiště [on-line]. [cit.2009-03-24].
Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Detska-dopravni-hriste>>.

10. 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

11. Halousek, J. *Enzymy při léčbě dětských úrazů* [online]. [cit.2009-03-15].
Dostupné z: <http://www.zdrava-rodina.cz/zr/07_99/zr07_13.htm>.

12. Implementace dopravní výchovy do vzdělávacích oborů [on-line]. [cit.2009-04-20].
Dostupné z: <<http://www.dopravnialarm.cz/media/file/zs1-implementace-dopravni-vychovy-do-skolniho-vzdelavaciho-programu-na-zs-1-stupen-zs.pdf>>.

13. Čapková, M. *Prevence dopravních úrazů* Časopis prevence úrazů otrav a násilí.1. vydání. České Budějovice Jihočeský Inzert Expres, Jihočeská univerzita Zdravotně sociální fakulta, 2005/2 137s.
ISSN 1801 - 0261

14. Čapková, M.a kol. *Venku číhá džungle aneb jak se chránit před úrazy* Jihočeská univerzita Zdravotně sociální fakulta, 2006. 74s.
ISBN 80 – 7040 – 905 – 3
15. Kozlová, L., Kubelová, V., *Jak psát bakalářskou a diplomovou práci*. 1.vydání.
České Budějovice: Jihočeská univerzita České Budějovice Zdravotně sociální fakulta, 2008.56 s.
ISBN 978-80-7394-112-3.
16. Ježková, E. *Recenze*
[on-line]. Platný e-mail: milan.sesty@seznam.cz od e.jezek@seznam.cz, 8.8. 2008
17. Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. Praha: Linde 2006, 572s.
ISBN 80 – 7201 – 616 – 4
18. Prevence dětských úrazů. [on-line]. [cit.2008-02-15]. Dostupné z:
< <http://www.mzcr.cz/Categories/508-prevence-detskych-urazu.html>>.
19. Národní akční plán prevence úrazů – usnesení vlády [on-line].
[cit.2008-02-15]. Dostupné z: <<http://www.mzcr.cz/>>.

20. Nehody a mladí řidiči *Emotivní projekt proti dopravním nehodám*[on-line]. [cit.2009-02-18]. Dostupné z: <[http:// www.theaction.cz](http://www.theaction.cz) >.
21. Nemysliš – zaplatíš [on-line]. [cit.2009-02-20]. Dostupné z: <www.nemylis-zaplatis.cz >.
22. Národní síť zdravých měst [on-line]. [cit.2009-02-20]. Dostupné z: < www.nszm.cz>.
23. Na kolo jen s přilbou. *Jednoduchá pravidla jízdy na kole* [on-line]. [cit.2009-03-22]. Dostupné z: < <http://www.nakolojensprilbou.cz/clanek.asp?id=23>>.
24. Následky řidičů a spolujezdců, kteří nepoužili bezpečnostní pás [on-line]. [cit.2009-03-22]. Dostupné z: < http://www.ibesip.cz/368_Nasledky-ridicu-a-spolujezdcu-keri-nepouzili-bezpecnostni-pas>.
25. Oblast výchovy a vzdělávání v dopravě. [on-line]. [cit.2009-03-24]. Dostupné z: < <http://www.dopravnialarm.cz/o-nas/> >.
26. Policie ČR *Jezdíme s úsměvem* [on-line]. [cit.2009-03-15]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-jezdime-s-usmevem.aspx> >.

27. Prevence úrazů, první pomoc. *Děti a úrazy v dopravě* [on line]. [cit.2009- 04-02]
Dostupné z : <<http://www.vychovakezdravi.cz/index.php?sekce=prevence-urazu&stranka=edukacni-materialy>>.
28. Reflexní materiály [on-line]. [cit.2009-03-22].
Dostupné z: < <http://www.cyklotoulky.cz/clanky/clanky-display/vybava-na-cesty/-/reflexni-materialy/0048/>>.
29. Rozdíly ve viditelnosti [on-line]. [cit.2009-03-22].
Dostupné z: < www.iBESIP.cz>.
30. Středisko prevence úrazů v Jihočeském kraji [on-line]. [cit.2009-02-03]. Dostupné z: < www.zsf.jcu.cz>.
31. Statistický přehled nehodovosti [on-line]. [cit.2009-03-20]. Dostupné z: <www.policie.cz>.
32. Skácel L. Legislativa pro bezpečnostní pásy *Co říká právní úprava v České republice*
[on-line]. [cit.2009-03-22]. Dostupné z: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=519>>.
33. Šnajdauf, J. Cvachovec, K. Trč, T. et al. Dětská traumatologie. Praha: Galén 2002, 180s.
ISBN 80 – 7262 – 152 – 1

34. Šesták M. Prevence dopravních úrazů Bakalářská práce 9.5.2007, 77s
37. Tóthová, a kol., Akademická rok 2008/2009 Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích Zdravotně sociální fakulta, 2008.428 s.
36. Úrazy dětí. [online]. Aktualizace: 17.2.2009 [cit.2009-03-15]. Dostupné z: <<http://www.ulekare.cz/clanek/urazy-deti-2779>>.
37. Zvadová Z. Janoušek S. Dopravní úrazy *Nejúčinnější způsoby prevence* [online]. [cit.2009-03-15]. Dostupné z: <http://www.szu.cz/uploads/documents/czpz/urazy/dopravni_urazy.pps#9>.
38. Statistika matematika. [online]. [cit.2009-03-15]. Dostupné z: <<http://www.studna.cz/5455/aplikace-pro-kancelar-nebo-domacnost/vyukove-programy/matematika---statistika/>>.

8. Klíčová slova

děti

škola

dopravní úrazy

informace

ochrana

prevence

výchova

znalosti

9. Přílohy

9.1 Dotazník pro děti

9.2 Anketní lístek pro pedagogy

9.3 Ajax

9.4 Bezpečný cyklista

9.5 Informační leták BESIP – Bezpečnostní pásy.

9.6 Informační leták BESIP – Buďte vidět, přežijete!

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

- POPIŠ

5. VÍŠ, JAK PŘEDEJDEŠ ZRANĚNÍ PŘI JÍZDĚ V AUTĚ

- POPIŠ

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

- POPIŠ

7. OD KOLIKA LET MŮŽEŠ NA KOLE JEZDIT SÁM PO SILNICI?

- DOPLŇ

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

- DOPLŇ

9. VÍŠ, DO KOLIKA LET JSI POVINEN MÍT PŘI JÍZDĚ NA KOLE CYKLISTICKOU PŘILBU

- DOPLŇ

10. JEZDÍŠ V CYKLISTICKÉ PŘILBĚ

- ANO
- NE
- NĚKDY

11. 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

13. VÍŠ, KDO MÁ PŘEDNOST NA KŘIŽOVATCE, KTERÁ NENÍ OZNAČENA DOPRAVNÍMI ZNAČKAMI

- DOPLŇ

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

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

- DOPLŇ

16. POKUD SEDÍŠ NA SEDADLE SPOLUJEZDCE VPŘEDU POUTÁŠ SE

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

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

- ANO
- NE
- NEVÍM CO TO JE

18. 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

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

- ANO
- NE

20. VYUŽÍVÁŠ K PŘECHÁZENÍ SILNICE PŘECHOD PRO CHODCE

- ANO
- NE

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

- DOMA
- VE ŠKOLE
- JINDE

22. VÍŠ, CO ZNAMENÁ SLOVO PREVENENCE

- PŘEDCHÁZENÍ
- LÉČENÍ
- PROHLÍDKA

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

- ANO
- NE

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

- ANO JAKÉ
- NE

25. 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

Anketní lístek pro pedagogy.

Dobrý den, jmenuji se Milan Šesták a prosím Vás touto cestou o odpověď na následující otázku:

Jaké preventivní aktivity (primární úrazové prevence v oblasti dopravních úrazů) byly do současné doby na vaší škole realizovány?

(prosím jen vyjmenujte aktivity v bodech).

Výsledky analýzy dat budou použity v mé diplomové práci a pomohou zmapovat, jaké preventivní programy jsou realizovány na základních školách v Jihočeském kraji.

Děkuji