

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2012

Jaroslav Bačovský

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav pedagogiky a sociálních studií

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Jaroslav BAČOVSKÝ

**Dopravní výchova na základních školách a prevence ke snižování
dopravní nehodovosti dětí**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne 10. března 2011

.....

Děkuji panu PhDr. PaedDr. Václavu Klapalovi, Ph.D. za cenné rady, věcné připomínky, trpělivost a odborné vedení bakalářské práce. Dále děkuji paní Mgr. Martě Vlachové za realizaci dopravních besed na základních školách v rámci výzkumné části práce a také žákům a učitelům základních škol, na kterých byly besedy realizovány. V neposlední řadě děkuji své rodině za morální podporu a pomoc po dobu studia.

OBSAH

ÚVOD	6
A. TEORETICKÁ ČÁST	8
1 DOPRAVA	8
1.1 Doprava a její historie.....	8
1.2 Historie dopravy na území České republiky.....	9
2 ZÁKONY A DOPRAVA	13
2.1 Legislativa v dopravě.....	13
2.2 Sankční systém v ČR.....	13
2.3 Trestní systém v ČR.....	14
3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST	15
3.1 Vývoj dopravní nehodovosti v České republice.....	15
3.2 Dopravní nehodovost dětí (do 15ti let věku)	16
3.3 Dítě – účastník dopravní nehody.....	17
4 DOPRAVNÍ VÝCHOVA	20
4.1 Dopravní výchova v rodině.....	20
4.2 Dopravní výchova na základních školách.....	21
4.3 Nástěnky s dopravní tematikou ve třídách.....	25
4.4 Pořady s dopravní tematikou.....	26
4.5 Dopravní výchova v rámci dětských dopravních hřišť.....	27
5 ČINNOST MINISTERSTVA DOPRAVY	30
5.1 Ministerstvo dopravy – BESIP.....	30
5.2 Preventivní projekty BESIP v Ol. kraji v roce 2011.....	32
6 PROJEKTY POLICIE PODPORUJÍCÍ DOPRAV. VÝCHOVU DĚTÍ	35
6.1 Ajaxův zápisník.....	35
6.2 Zebra se za tebe nerozhlédne.....	36
7 PREVENTIVNÍ DOPRAVNÍ BESEDY	37
7.1 Besedy za účasti Policie ČR na zákl. školách.....	37

7.2 Příprava besedy.....	37
7.3 Strukturní uspořádání besedy.....	38
7.4 Hlavní témata dopravní besedy žáků 3. tříd ZŠ.....	39
8 REALIZACE DOPRAVNÍ BESEDY NA ZŠ V OL. KRAJI.....	41
B. VÝZKUMNÁ ČÁST.....	50
9 REALIZACE VÝZKUMU.....	50
9.1 Projekt výzkumu.....	50
9.2 Podmínky výzkumu.....	50
9.3 Cíle a formulace otázek didaktického doprav. testu.....	51
10 INTERPRETACE VÝSLEDKŮ VÝZKUMU.....	53
10.1 Vyhodnocení jednotlivých otázek testu.....	53
C. PROJEKTOVÁ ČÁST.....	64
11 REALIZACE DOPRAVNÍHO PROJEKTU.....	64
11.1 Teoretická část projektu.....	65
11.2 Praktická část projektu.....	69
Závěr.....	72
Literatura a prameny.....	73
Seznam příloh.....	74
Přílohy	
Anotace	

ÚVOD

Naše společnost je v současnosti vystavována většímu a většímu psychickému vypětí, které je zapříčiněno stále se zrychlujícím životním stylem. Toto vypětí se promítá do všech oblastí společenského života. Rychleji vyspíváme, rychleji pracujeme, jsou na nás kladeny vyšší nároky a jsme nuceni překonávat větší překážky. Se zrychlujícím tempem životního stylu se dostávají i nežádoucí účinky jako jsou chyby a nedostatky z jádra věci plynoucí. Jedním z oblastí, kde se zrychlující tempo životního stylu promítá je doprava a věci s ní související. Jedná se o dopravu leteckou, lodní, ale především silniční. Česká republika jako samostatný suverénní stát, nacházející se takřka uprostřed Evropy je významnou dopravní křižovatkou celého našeho kontinentu. Se zvyšující se počtem motorových vozidel a houstnoucím provozem přímo úměrně roste i dopravní nehodovost, což potvrzují i statistiky policie ČR.

Sám jako policista v minulosti pracující 8 let na Dopravním inspektorátu v Olomouci, na skupině dopravních nehod, jsem přišel do kontaktu s jevem dopravní nehody a jeho účastníky takřka denně při výjezdové službě. Jednalo se jak o dopravní nehody řešené policií na místě v blokovém řízení při méně závažných příčinách nebo řešené cestou správního orgánu popř. soudu při spáchání některého z trestných činů v dopravě. Bohužel jsem se přesvědčil, že přibývá případů se závažnějšími následky. Jedná se především o dopravní nehody s účastí řidiče pod vlivem alkoholických nebo psychotropních látek, dopravní nehody, při nichž dojde k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví, dopravní nehody při nichž účastník, který dopravní nehodu zavinil z místa svévolně ujede, popř. nehodu zaviní účastník, který má buď soudem nebo správním orgánem vysloven zákaz řízení. Snad nejhorší variantou v oblasti dopravní nehodovosti, se kterou se můžeme na našich silnicích setkat, je účast dítěte. Dítě se může být účastníkem silničního provozu jak aktivním tak i pasivním. Ve vztahu k dopravním nehodám může dítě představovat jejího viníka, ale v častější míře její oběť. V silničním provozu můžeme dítěti přisoudit roli nejvíce ohrožené skupiny, která se silničního provozu přímo účastní.

Statistiky hovoří zcela jasně, každou třetí minutou je na českých silnicích způsobena dopravní nehoda, každou sedmnáctou minutou je v souvislosti s dopravní nehodou zraněn člověk a každou sedmou hodinou na českých silnicích zemře člověk, který je účastníkem dopravní nehody.

V bakalářské práci se zaměřuji na problematiku dopravní výchovy a preventivní činnosti, které mají žákům osvětlit zásady a principy bezpečného chování v silničním provozu a napomoci k zabránění vzniku silničních dopravních nehod žáků prvního stupně základních škol. Smyslem práce je podat obraz o současném stavu dopravní výchovy, realizované v rámci výchovně vzdělávacího procesu, především však žáků 1. stupně základních škol v České republice a ostatních institucí jako jsou Olomoucký kraj, BESIP, Policie ČR apod. s poukázáním na problematiku dopravní nehodovosti nejen dětí a vytvořit představu o preventivní činnosti těchto institucí mající za cíl osvojení zásad bezpečného chování žáků 1. stupně základních škol v silničním provozu. Cílem je také poukázat na smysl a nutnost výuky dopravní výchovy dětí nejen v rámci školní výuky, ale i prostřednictvím rodiny, výchovných institucí, médií, policie apod. Ve snaze přispět svým dílem ke zmiňované prevenci, byly ve třech školách na Olomoucku uspořádány besedy s dopravní tematikou z účasti Policie ČR (Preventivní a informační skupiny). Provedený empirický výzkum je zaměřen na zjištění znalostí žáků 3. tříd základní školy v Olomouci a blízkém okolí v oblasti bezpečného chování v silničním provozu a to prostřednictvím zpracovaných dopravních testů. Zjištěné nedostatky pak byly sumarizovány a k jejich odstranění byla uspořádána přednáška o dopravní výchově.

A. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA

1.1 Doprava a její historie

Obecně lze dopravu definovat jako záměrné a organizované přemísťování osob, zvířat a předmětů z výchozího místa na místo konečné. Doprava je uskutečňována pomocí dopravních prostředků po příslušných dopravních cestách při respektování určitých pravidel.

Počátky dopravy sahají až do doby dosti vzdálené našemu letopočtu, kde již byly nalezeny první zmínky o primitivní podobě „*silničního provozu*“. Jednalo se však pouze o lidskou chůzi jako formu dopravy, bereme-li v potaz tu skutečnost, že chodec je také účastníkem silničního provozu. Velkým milníkem v dějinách silniční dopravy se stává okamžik, kdy se lidé začínají přepravovat jinak než běžnou chůzí, ku příkladu na koních nebo jiných zvířatech a po čase dokonce i koňských povozech. Za rozkvět skutečného „*provozu*“ však můžeme považovat dobu, kdy došlo k vynálezu důmyslnějších dopravních prostředků jako jsou např. dřevěná odrážedla, první jízdní kola a v neposlední řadě motocykly a automobily. Vynález spalovacího motoru zapříčinil masivní rozvoj opravdového silničního provozu. Samotný vynález spalovacího motoru se datuje do druhé poloviny 19. Století, konkrétně 26. května 1876 a jeho vynálezcem byl němec konstruktér Nicoulaus Otto, který si nechal roku 1877 patentovat. V pozdější době tímto vynálezem Otto inspiroval mnohé konstruktéry k osazení spalovacího motoru do dopravního prostředku. Dopravní prostředky poháněné spalovacím motorem byly hojně využívány např. v období 2. světové války jako byly např. motocykly, osobní vozidla, tanky, obrněná vozidla apod. Během této doby se začaly dostávat do popředí zájmu i jiné způsoby dopravy než silniční. Jednalo se především o dopravu železniční, lodní a vzdušnou. V průběhu 20. století byly jednotlivé druhy dopravy zdokonalovány za přispění velkého technického pokroku. Z dalších kritérií můžeme dopravu rozdělit podle předmětu dopravy na osobní nebo nákladní, podle druhu pohonu na motorovou nebo nemotorovou a podle dělby práce na individuální nebo hromadnou. V dnešní době si již ani neuvědomujeme jak běžné a samozřejmé je využít pro dopravu, osobního automobilu při cestě ze supermarketu, autobusu MHD při cestě do zaměstnání nebo dopravního letadla při cestě na dovolenou, zkrátka život bez dopravních prostředků, užívaných k přepravě, si již nedokážeme ani představit.

1.2 Historie dopravy na území České republiky

Základy vzniku silniční dopravy sahají do roku 1725, kdy byla ze vlády Karla VI. vytvořena silniční separační komise s účelem řízení silničních prací. Stát se ujal odborné výstavby a údržby silnic a nastolil základ k její řádné organizaci. Za první silnici je považována spojnice mezi Prahou a Vídní. Vybudované silnice však byly pod tíhou těžkých normanských vozů značně poškozeny. Pro její opravdu popř. obnovu bylo zapotřebí práce určitého personálního vybavení, ale i finančních prostředků. Z těchto důvodů bylo v roce 1867 zákonem č. 32 upraveno vybírání mýtného.

Velkým vynálezem zmíněné doby bylo sestrojení parního stroje. Záhy byly dostavníky a formanské povozy přemístěny do železničních stanic a z formanství jako takového se stalo povoznickým a zasílatelským podnikáním, které se využívalo současně s železniční nebo vodní dopravou.

Roku 1815 byl sestrojen na našem území první parní automobil, který byl 23.9. představen v Praze. Jeho konstruktérem byl Josef Božek.

Dalším nově objeveným zdrojem pohonu byla elektřina. Mezi průkopníky automobilů na elektrický pohon na světě byl František Křižík, který roku 1895 představil svůj první elektromobil, který disponoval výkonem pěti koňských sil.

Po neúspěšném prosazení parního stroje v běžné výrobě přišly na řadu kolem roku 1900 automobily se zabudovaným spalovacím motorem. Vyskytovaly se však jen ojediněle a to převážně jako výtvořiny zahraničních výrobců. Na našem území byl první automobil se spalovacím motorem vyroben roku 1897 v Kopřivnici na Moravě. Dostal příznačný a honosný název Präsident. Již v roce 1898 úspěšně absolvoval trať Kopřivnice – Vídeň (328 km) průměrnou rychlostí 17 km/h.

Po roce 1918 zaznamenala osobní i nákladní doprava mimořádný vzestup. Po skončení první světové války byla prvně obnovena státní autobusová poštovní doprava na tratích, které byly zavedeny před ještě před válkou. V tu dobu se již vedl silný konkurenční boj mezi podnikateli podnikajícími v dopravě. V jednom směru však byli nesmířené strany za jedno –

v odporu vůči ČSD a státní poště. V roce 1930 se objevily první příznaky vzniklé hospodářské krize, což mělo za následek prudké zvýšení ceny pohonných hmot a daní. Přes tuto skutečnost bylo na území ČSR evidováno více než 116 tisíc motorových vozidel.

V období druhé světové války došlo k omezení dopravy obecně, silniční dopravy nevyjímaje.

Doprava byla v tomto období rozdělena do tří základních kategorií:

- ❖ živnostenská osobní a následní doprava,
- ❖ závodová doprava,
- ❖ státní nákladní a osobní doprava.

Celkový útlum aktivit na silnicích a v silničním hospodářství byl v letech 1939 – 1945 vinou okupace znát. Stav silniční sítě se vlivem vývojem válečných operací značně zhoršil. Navíc byla zcela zastavena výstavba a rekonstrukce silniční sítě a mostů.

Po roce 1945 se na osobní i nákladní dopravu připadl těžký a důležitý úkol při obnově národního hospodářství. V rámci víceletých hospodářských plánů vláda nařídila organizovat dopravní národní podniky. Na českých silnicích se začínají objevovat vozidla nejen tuzemské výroby, ale i zahraniční. Konstrukce vozidel této doby doznaly podstatných změn, většinou se jednalo o konstrukce osvědčené při válečných operacích. Taktéž se zvýšila spolehlivost a ekonomičnost dopravních prostředků.

V letech 1948 – 1960 proběhla již druhá vlna znárodnování soukromého majetku. První vlna znárodnování měla za následek vyvlastnění majetku Němců a kolaborantů, zatímco druhá vlna znárodnování byla spojena s politickohospodářskou ideí státu. Dopravu v převážné míře zajišťoval státní podnik ČSAD s výjimkou komunální dopravy, která však provozovala dopravu v rámci své zájmové činnosti.

V poválečné éře se otázka bezpečnosti silničního provozu příliš neřešila. V 50. letech byla veškerá agenda týkající se silničního provozu a jeho bezpečnosti přesunuta z národních výborů na dopravní inspektoráty jako složky Veřejné bezpečnosti spadající do rezortu ministerstva národní bezpečnosti.

V roce 1967 byl zřízen BESIP (Bezpečnost Silničního Provozu) a to v rámci Ústavu pro silniční a městskou dopravu, který měl za úkol zajišťovat prevenci dopravní nehodovosti v silničním provozu. BESIP se zaměřil na dvě základní oblasti jeho působení. V první oblasti se BESIP zaměřil na preventivní působení vůči veřejnosti, jakožto účastníky silničního provozu. Jednalo se především o besedy, natáčení televizních pořadů, vydávání nejrůznějších brožur a plakátů s tematikou bezpečnosti silničního provozu. Hlavním objektem se staly děti a mládež. Druhá oblast působnosti BESIPu se stala spolupráce a metodické vedení komisí pro bezpečnost silničního provozu v jednotlivých krajích a okresech. BESIP se postupem čas stal uznávanou autoritou v rámci dopravní výchovy a prevenci dopravní nehodovosti a zaujal v oblasti dopravy své nezastupitelné místo. Mezitím doprava na našem území plynule roste v rámci budovatelských záměrů socialistické vlády. Taktéž se zvyšuje počet evidovaných dopravních prostředků na území našeho státu. Zelenou také dostává výstavba silniční sítě včetně dálnic, velké opravy poničených silnic a pracuje se na úplném odstraňování prašných vozovek.

Přehled výstavby dálničních úseků na našem území:

- D1 Praha – Brno - hranice SR
- D2 Brno – hranice SR
- D5 Praha – Plzeň – Rozvadov – hranice SRN
- D11 Praha – Hradec Králové – hranice PR
- D35 Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Lipník nad Bečvou

Se zvýšením provozu na silnicích jde v ruku v ruce zvýšení počtu způsobených dopravních nehod. Zatímco v roce 1966 při 78 868 způsobených dopravních nehodách bylo usmrceno 1 702 osob, v roce 1980 při 102 517 způsobených dopravních nehodách bylo usmrceno 1 566 osob. Otázka bezpečnosti na silnicích je skloňována ve všech pádech a stává se důležitým úkolem pro BESIP.

Po politickém převratu v roce 1989 byla uzavřena éra tzv. plánovaného hospodářství, kterou vystřídala éra tržní ekonomiky a masivní privatizace. Tyto změny se promítly i do struktury a fungování celé dopravy. Po roce 1990 dochází k znovuoobnovení privátního sektoru v podobě podnikatelské exploze. Dochází k zakládání soukromých dopravních společností zabývajících se tuzemskou nebo mezinárodní nákladní dopravou, autobusovou dopravou, taxislužbou apod..

„Z iniciativy bývalých zaměstnanců útvaru BESIP bylo na jaře roku 1990 přijato Prohlášení vlády ČR k bezpečnosti silničního provozu a v témže roce vláda zřídila radu vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu (usnesením vlády ČR č. 276/1990, ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu), schválila statut této Rady a stanovila, že výkonným orgánem Rady je sekretariát Rady (BESIP), který je samostatným útvarem v rámci Ministerstva vnitra ČR (předsedou Rady byl jmenován ministr vnitra)“.

(KYNCL, Jan, et al. *Historie dopravy na území české republiky*, 2006, s., 146)

BESIP stál před velkým úkolem spočívajícím ve vytvoření nového systému práce ve zcela nových podmínkách. BESIP také musel nalézt nové účinné formy působení na účastníky silničního provozu. V rámci celé ČR byly vybudovány dobrovolná centra, byly zpracovány výchovné programy pro děti včetně účasti na dopravních hřištích, byly vypracovány metodiky pro zdokonalovací výcvik řidičů, prostřednictvím médií bylo zajištěno působení na celou veřejnost ve formě vysílání vlastního magazínu BESIP ve veřejnoprávní televizi.

(KYNCL, J. 2006)

2 ZÁKONY A DOPRAVA

2.1 Legislativa v dopravě

V současné době provoz na pozemních komunikacích v České republice jako i dopravu obecně upravuje zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pravidla a podmínky provozu na pozemních komunikacích upravují i další zákony, vyhlášky a nařízení vlády. Jedná se např.:

- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- vyhláška MDS č. 341/2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška MDS č. 30/2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Hlavním pilířem upravující provoz na pozemních komunikacích zůstává zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. Zákon tvoří hned několik částí. Jedná se o část obsahující samotná pravidla silničního provozu, část obsahující výklad k řidičským oprávněním a řidičským průkazům, část obsahující výklad k registru řidičů a část související se státní správou. Zákon byl již od své účinnosti několikrát novelizován, kdy nejpodstatnějších změn doznal v roce 2005. Tou zásadní novelou se stal zákon č. 411/2005 Sb., ze dne 21. září 2005 a to z důvodu vstupu České republiky do Evropské unie, ale i z důvodu neustále se zvyšující provoz na pozemních komunikacích. Novela obsahovala mimo jiné i zavedení tzv. bodového systému a znovuoobnovení některých institutů jako např. zadržení řidičského oprávnění.

2.2 Sankční systém v ČR

Na území České republiky je sankční systém za jednání mající přestupkový charakter upraven prostřednictvím zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon vstoupil v účinnost od 1. července 1990 a je v pozměněných podobách účinný do dnešních

dnů. Nutno však podotknout, že zákon byl od svého vzniku několikrát pozměněn a to v souvislosti s přestupky v dopravě. Jednalo se např. o zpřísnění postihu za vybrané přestupkové jednání popřípadě zanesení přestupkového jednání do samotné skutkové podstaty se zájmem o zpřísnění sankce v důsledku tohoto jednání. Část zabývající se přestupky v dopravě je obsažena v ustanovení § 22 „*Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích*“. Ustanovení § 22 zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, zabývající se přestupky v dopravě byl však od 1.8. 2011 nahrazen ustanovením § 125c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

2.3 Trestní systém v ČR

Porušením pravidel silničního provozu, ohrožující zájmy společnosti závažnějším způsobem než přestupkové jednání, naplňující skutkovou podstatu trestného činu, se v minulosti zabýval zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon. Zákon vstoupil v účinnost 1. ledna 1962 ve znění pozdějších předpisů s dobou trvání do 31.12. 2009. Za dobu jeho účinnosti byl však mnohokrát novelizovaný. Od 1.1. 2010 byl nahrazen zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Trestní zákoník nově vymezil, upravil a zpřísnil jednotlivá porušení pravidel ze stran účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Mezi nejčastější trestné činy, spáchané v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích patří:

- usmrcení z nedbalosti (§ 143),
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147),
- ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148),
- neposkytnutí pomoci (§ 150),
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151),
- obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273),
- ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274),
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277),
- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337).

3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

3.1 Vývoj dopravní nehodovosti v České republice

Vývoj dopravní nehodovosti spjatý s provozem vozidel na pozemních komunikacích je na našem území sledován již od 50. let minulém století. V počátečním období vlivem malé hustoty provozu a vůbec počtu motorových vozidel nebyla nehodovost vnímána jako vážný problém. Avšak již od počátku 60. let s vývojem a nárůstem motorizace obecně počet usmrcených při dopravních nehodách prudce vzrůstal. Pomyslného maxima bylo dosaženo v roce 1969, kdy bylo usmrceno 1758 osob do 24 hodin. Příčiny byly tehdy spojovány s dočasným uvolněním napjaté politické a ekonomické situace v zemi a vrůstajícím pocitem svobody obyvatel. Následovala doba tzv. politické normalizace, po kterou se vývoj na českých silnicích dlouhodobě zlepšil až do roku 1987, kdy bylo usmrceno 766 osob do 24 hodin.

Po roce 1989 došlo k prudkému nárůstu počtu motorových vozidel, která se na naše území začala importovat přes znovuotevřené hranice a to převážně z Německa, Rakouska a Francie. S tímto jevem přímo úměrně začal narůstat provoz a začalo docházet k častým dopravním nehodám. Statisticky maximálních hodnot bylo dosaženo v roce 1994, kdy bylo zaznamenáno 1473 usmrcených osob do 24 hodin. V tomto období se naše země propadla mezi nejslabší státy v úrovni bezpečnosti silničního provozu (počet usmrcených osob na jednoho obyvatele), kdy se však ještě v 80. letech řadila mezi vyspělé západoevropské státy. Teprve až s poukázáním na neuspokojující situaci na českých silnicích byly iniciovány snahy o zlepšení dosavadního stavu ze stran nejvyšších vládních míst. V následujících letech se vývoj na českých silnicích stabilizoval s následnou postupnou klesající tendencí k úrovni odpovídající počátku 90. let.

V roce 2004, byl v rámci zlepšení dosavadní situace v bezpečnosti silničního provozu, vyhlášen strategický plán – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu s předpokladem snížení počtu usmrcených osob v období 2004 – 2010 o 50 %. Strategie byla schválena dne 28. dubna 2004 č. 394 usnesením Vlády české republiky.

Plynule navazující strategií, je dne 10. srpna 2011 č. 599 Vládou České republiky schválená Strategie 2020, jejíž úkolem je do roku 2020 snaha o snížení počtu usmrcených osob na

úroveň průměru EU 27 a zároveň přispět ke snížení počtu těžce zraněných osob o 40 %.
(<http://www.czrso.cz/index>).

Nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod na českých silnicích v současné době:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
- nesprávné otáčení nebo couvání,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- jiný druh nesprávné jízdy,
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- nezvládnutí řízení vozidla,
- nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !",
- vjetí do protisměru,
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu.

Statistické údaje dopravní nehodovosti za rok 2011:

rok 2010	rok 2011
počet nehod 75 522	počet nehod 75.137
usmrceno 753	usmrceno 707
těžce zraněno 2.823	těžce zraněno 3.092
lehce zraněno 21.610	lehce zraněno 22.519
Hmotná škoda (odhad) 4 924, 98 mil. Kč.	hmotná škoda (odhad) 4 628,08 mil.kč

rozdíl rok 2010 - 2011
snížení o 385 nehod = 0,5 %
snížení o 46 usmrcených osob = 6,1 %
zvýšení o 269 těžce zraněných osob = 9,5 %
zvýšení o 909 lehce zraněných osob = 4,2 %
snížení o 296,9 mil. Kč hmotné škody = 6,0 %

(<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>)

(<http://www.autoklub.cz/.nehodovost/>)

3.2 Dopravní nehodovost dětí (do 15ti let věku)

Vzhledem ke skutečnosti, že žáci 2 - 4. tříd, tzn. žáci ve věku 8 - 10 let patří do skupiny nejvíce ohrožených dětí co se týče účasti na dopravních nehodách, což potvrzují statistické

údaje, je proto nutností soustředit pozornost na tuto věkovou skupinu v rámci školení a konání dopravních besed. Děti, jako nejmladší část populace, nejsou držiteli řidičského oprávnění, které je opravňuje k řízení jakéhokoli motorového vozidla, tudíž ani nemohou mít znalosti týkající právních norem souvisejících s dopravní tematikou jako jsou např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Jejich znalosti v dopravní tematice proto často leží na bedrech navštěvovaných základních škol popř. rodiny dítěte, které však mohou být do značné míry nedostačující. Vědomosti a znalosti v dopravní problematice se mohou proto značně lišit.

Usmrčené děti za období 2000 – 2009

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	celkem děti 2000 - 2009
Cyklisté	2	3	6	1	0	4	5	4	2	1	28
malý motocykl	1	0	1	0	0	2	1	0	1	0	6
autobus	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	4
Chodec	21	9	12	18	9	11	9	4	7	5	105
osobní automobil	23	20	25	14	17	22	14	16	7	8	166
jiné vozidlo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
nákladní automobil	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
celkem dětí	47	33	44	36	27	39	30	24	17	14	311

Statistické údaje o dopravní nehodovosti zaviněné dětmi za rok 2011:

- **Děti jako chodci** zavinily **433** nehod (o 53 méně) při nichž bylo 431 osob zraněno (o 73 osob méně).
- **Děti jako cyklisté** zavinily **291** nehod (**o 90 nehod více**) při nichž byla 1 osoba usmrčena a 271 osob bylo zraněno (**o 88 osob více**).

<http://ibesip.cz/temata/deti/statistikyaanalyzy> ze dne 17.10. 2011

3.3 Dítě – účastník dopravní nehody

Osob, které se mohou přímo účastnit dopravní nehody, je celá řada. Mezi ty nejohroženější však patří děti. Nejen proto, že jsou nezkušené a neznalé zákonů, ale hlavně proto, že jejich

psychický a fyzický stav jim neumožňuje předvídat a vyhodnocovat možná rizika a kolizní situace stejně jako dospělé osoby. Avšak stejně jako dospělý mohou děti vystupovat jak v rolích poškozených, tak v rolích viníků dopravních nehod. Četné statistické údaje se již delší dobu výrazně nemění. Výraznou měrou se na tomto faktu podílí častá preventivní činnost a dopravní výchova v mnohých formách určená dětem.

Role dítěte ve vztahu k dopravním nehodám:

- role chodce,
- role cyklisty,
- role spolujezdce.

a) role chodce

Děti předškolního věku se většinou na komunikacích nepohybují bez doprovodu odpovědné nebo dospělé osoby. Může se jednat o rodiče, starší sourozence, kamarády apod., kteří přebírají funkci pomyslného detektoru, který vyhodnotí hrozící nebezpečí nebo správně vyhodnotí kolizní situaci. I přes skutečnost, že se dítě při chůzi na chodníku drží dospělého za ruku, musí příjezdčící řidič tuto situaci zohlednit a věnovat jí zvýšenou opatrnost a bdělost. Dítě držící se za ruku dospělého se může náhle vytrhnout a vběhnout do dráhy právě projíždějícímu vozidlu. Největšímu a nejčastějšímu nebezpečí jsou děti vystavovány při cestě do školy, ze školy nebo při trávení volného času.

Je to dáno hned několika faktory:

- dětské oči se nachází v rozdílné výšce než oči dospělých jedinců, což jim umožňuje vidět podstatně méně,
- schopnost chápat a rozlišovat přesné geometrické tvary svislých dopravních značek získává dítě až kolem čtvrtého roku věku,
- schopnost přesného rozlišení barev získává dítě kolem pátého až šestého roku věku.

b) role cyklisty

Při prvních krůčcích resp. prvních metrech ujetých na jízdním kole dochází u začínajících cyklistů poměrně velkému počtu pádů a kolizí, jež jsou zapříčiněny ve značné míře malou praxí a nesprávným způsobem jízdy. K těmto situacím dochází převážně ve špatném neznámém terénu, příkrém klesání nebo stoupání popř. prudké zatáčce. V případě, že se jedná o zranění lehčího charakteru, případy nebývají policii šetřeny a nijak evidovány. Na druhé

straně však existují případy jako jsou dopravní nehody – srážky osobního vozidla a jízdního kola, dvou jízdních kol nebo chodce a jízdního kola, při níž dochází k závažnějšímu charakteru zranění, vyžadující lékařské ošetření popř. zranění neslučitelná se životem. Tyto případy má policie povinnost šetřit a evidovat.

Nejčastější nedostatky mladých cyklistů:

- snaží se jezdit po rovném podkladu, sebemenším nerovnostem typu výmolu, hrbolu nebo vyjetým kolejím se neočekávaně vyhýbají,
- aniž by dodržovali pravidla silničního provozu využívají různých variant pro zkrácení trasy a tras za možného hrozícího nebezpečí,
- neovládají techniku jízdy natolik, aby např. při jízdě do stoupání dodržovaly rovnou stopu (vlní).

c) role spolujezdce

Děti v rolích spolujezdce jsou taktéž vystavovány hrozícímu nebezpečí spočívající v možné chybě dospělého – řidiče. Během okamžiku, vlivem porušení některého z ustanovení o provozu na pozemních komunikacích, dochází k dopravním nehodám s fatálními následky pro osádku vozidla. Aby k takovým situacím nedocházelo nebo docházelo v co nejmenším počtu, je povinností každého řidiče připoutat bezpečnostním pásem jak sám sebe tak dohlédnout na to, aby byla připoutána celá osádka vozidla. V případě dětí mladších 12let a menší 150 cm musí řidič zabezpečit přepravu pouze za použití zádržných systémů určených pro děti (autosedačky) a to na sedadlech povinně vybavených bezpečnostními pásy. (Votruba, J., 2001).

4 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

4.1 Dopravní výchova v rodině

Dopravní výchova jakožto výchova dítěte sama o sobě klade na rodiče velké nároky a neméně velkou zodpovědnost a důslednost již od nejútlejšího věku dítěte. Samotní rodiče by proto neměli podceňovat správné návyky bezpečného chování dítěte v silničním provozu. Měli by proto dítěti podávat ucelené a pro jejich věk srozumitelné informace týkající se bezpečného chování ať již při cestě do školy a zpět domů, hraní si v blízkosti frekventované silnice nebo v pozdějším věku správného způsobu jízdy na jízdním kole, aby předcházeli vzniku těžkých popř. smrtelných úrazů dětí v silničním provozu. Na získané návyky či informace pak mohou plynule navazovat vychovatelé či učitelé mimo rodinné prostředí.

Dopravní výchovu v rodině musíme přizpůsobit věku a psychomotorickým schopnostem dítěte.

Dopravní výchova v rodině dětí předškolního věku:

- ❖ rodiče by měli sami dodržovat pravidla silničního provozu, řídit se jimi a měli by být svým dětem příkladem,
- ❖ vést děti k disciplíně a plynule rozvíjet jejich motorické schopnosti,
- ❖ dětem zajistit vhodné a bezpečné prostory k jejich hrám a měli by je varovat před nebezpečnými a rizikovými místy, kde by mohli přijít k úrazu,
- ❖ seznamovat děti se základními tvary a barvami svislých vodorovných dopravních značek,
- ❖ radit jak si mají děti počínat při různých dopravních situacích např. červený signál na semaforu nebo svislá dopravní značka zákaz vstupu chodců, popř. jaké by byly následky, kdyby ustanovení nerespektovali,
- ❖ preventivně cvičit přecházení vozovky např. na křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením nebo pro přechodu pro chodce, v tomto bodě je důležité, aby děti zapojily nejen zrakový ale i sluchový aparát,
- ❖ procvičovat na různých příkladech rozpoznání levé a pravé strany,
- ❖ seznamovat děti jaké nebezpečí hrozí na sněhovém, namrzlém nebo mokřém povrchu jak jim jako chodcům tak i dopravním prostředkům a jakým způsobem by měli přizpůsobit své chování,
- ❖ seznámit děti s nebezpečnými rizikovými místy v okolí jejich bydliště.

Dopravní výchova v rodině 6-10letých dětí:

- ❖ seznámit dítě s nejbezpečnější cestou do školy a zpět, naučit rozpoznat nebezpečí a rizika a následně předvídat jejich následky,
- ❖ učit děti základním dopravním předpisům a dopravním značkám týkající se chodců a cyklistů se správnou reakcí na ně,
- ❖ seznámit dítě s úlohou policisty v dopravě,
- ❖ vysvětlit dětem vliv povětrnostních podmínek v závislosti na ročních obdobích na provoz na pozemních komunikacích,
- ❖ plynule a postupně vést dítě k samostatnosti za neustálého prověřování jejich znalostí v oblasti silničního provozu,
- ❖ učit děti správnému a bezpečnému způsobu jízdy na jízdním kole, prověřování jejich teoretických a praktických znalostí, kontrolovat použití dětské ochranné přilby při jízdě.

Dopravní výchova v rodině 11-15letých dětí:

- ❖ neustále trvat na dodržování pravidel silničního provozu a podílet se na prohlubování jejich znalostí,
- ❖ učit dítě praktické jízdě na jízdním kole bez doprovodu dospělé osoby, dohlížet na správné vybavení jízdního kola a správnou a dostatečnou péči o něj,
- ❖ seznamovat dítě s různými událostmi, se kterými se mohou v silničním provozu setkat jako např. dopravní nehoda, poskytnutí první pomoci apod.,
- ❖ teoreticky i prakticky prohlubovat znalosti v oblasti poskytnutí první pomoci,
- ❖ seznámit dítě s budoucí rolí řidiče motorového vozidla, seznámit též s postihy za přestupek, které jsou v pravomoci policistů,
- ❖ učit děti pomáhat v provozu nezkušeným popř. starým lidem a rozvíjet tím důležité morální návyky nejen v rámci silničního provozu, (LÍMOVÁ, L., 2006, VOTRUBA, J., 2001).

4.2 Dopravní výchova na základních školách

Pozemní silniční doprava se postupem času stala nerozšířenější formou mobility, která ať si to uvědomujeme či nikoli na nás působí všemi svými pozitivními a negativními vlivy. Každý z nás se setkává s různými formami silničního provozu a to již os svého nejtělejšího dětství.

Už i v dětském období jsme se setkali s řešením dopravní situace, která nebyla přiměřená našemu věku. Jednalo se většinou o krizové situace, které si s menší či větší přesností pamatujeme dodnes. Přitom naše neznalost či nepozornost mohla mít fatální následek, což si dokážeme uvědomit až s uplynutím určité doby. Proto je považováno za nutnost, aby se této problematice nejen v České republice, ale i na celém světě byla věnována patřičná péče a pozornost a aby se dopravní výchova se stala součástí výchovně-vzdělávacího systému.

Pro žáky základních škol byla dopravní výchova rozdělena dle hierarchického rozčlenění na problematiku bezpečného chodce (6-9 let), problematiku cyklisty začátečníka (9-10 let), problematiku pokročilého cyklisty (10-12 let) a v neposlední řadě na problematiku taktiky a mravních norem pohybu v silničním provozu (12-15 let).

Nejvýznamnější inovací v rámci vzdělávacího systému je větší volnost školských zařízení při plánování a realizaci obsahu vzdělávání, což má za následek rozdílný objem a hloubku dopravní výchovy v učebním plánu každé školy, závisující na zájmu či přesvědčení toho či onoho učitele než na vzdělávacím systému jako celku.

Dopravní výchova jako taková je na prvním stupni základních škol zakomponována do převážné většiny vyučovaných předmětů i přes skutečnost, že dodnes neexistuje předmět, zabývající se výhradně dopravní tematikou. Nejvíce dopravní tematiky obsahuje předmět prvouka.

V rámci předmětu prvouky učební osnovu tvoří například těchto pět témat:

1. Jsem školák

- žák se učí poznávat bezpečnou cestu do školy a následně ze školy podle dopravních značek a světelného signalizačního zařízení,
- vycházky žáků s učiteli - učitel s žáky v reálném provozu nacvičuje přecházení vozovek popř. poukazuje na nebezpečná místa, nacházející se v okolí školy,
- učitel poukazuje na výběr pestrého oblečení zejména při chůzi za snížené viditelnosti, ctí zásadu vidět a být,
- žák by se měl bezpečně orientovat ve škole a v jejím okolí,
- žák by měl znát riziková místa jednak v prostorách školy ale i mimo něj, na kterých hrozí nebezpečí úrazu.

2. Domov a jeho okolí

- žák poznává své bydliště a jeho okolí s ohledem na riziková místa,
- žák se učí kreslit jednoduchý situační plán okolí školy s vyznačením hlavních a vedlejších silnic včetně osazení svislým dopravním značením a pojmenováním jednotlivých ulic,
- žák se učí orientovat v okolní krajině, kdy se snaží měřit krátké vzdálenosti s odhadem délky (např. 10m, 50m, 100m),
- žák se učí, jakým způsobem se má chovat a jaké zásady má konat na místě dopravní nehodě,
- žák se seznamuje se silničním provozem v okolí svého bydliště a kolem své školy,
- žák se dodržuje, přiměřeně svému věku, zásady bezpečného chování na ulici, na hřišti, dopravních prostředcích apod.,
- žák zná cestu od školy/bydliště k nejbližšímu zdravotnickému zařízení, pro případ možného úrazu.

3. Člověk a zdraví

- žák si začíná uvědomovat možné nástrahy v podobě číhajícího nebezpečí při různých situacích jako jsou např. při jízdě na jízdním kole, na kolečkových bruslích, při sáňkování apod.,
- žák se učí sám vyhodnocovat různé rizikové situace a přemýšlet o jejich předcházení popř. minimalizovat jejich následky,
- žák by měl znát základní zásady při poskytnutí první pomoci při drobném poranění a krvácení,
- žák by měl znát svou přesnou adresu pro případ přivolání rychlé záchranné služby,
- žák by měl vědět, co znamená houkající sanitka, hasičské či policejní vozidlo a jaká pravidla by měl dodržovat při setkání s nimi,
- žák by měl bezpečně ovládat důležitá telefonní čísla - rychlá zdravotnická pomoc, hasiči a policie.

4. Orientace v prostoru

- žák se učí mapovat širší okolí školy, např. odhaduje vzdálenosti popř. dobu potřebnou pro zdolání určité trasy různými dopravními prostředky (pěšky, na kole, autem, autobusem),

- žák popisuje trasu k určenému cíli pomocí názvů ulic, názvů sídlišť, názvů domů a určuje směr chůze,
- žák je schopen sám vyhledat dopravním spojením v rámci města popř. i mimo něj,
- žák si zvládne sám zakoupit jízdenku na tramvaj, na autobus, na vlak, apod.

5. Bezpečnost silničního provozu

- žák se učí rozdělovat dopravní prostředky podle různých kritérií, zná jejich spojitosti a rozdíly,
- žák se učí zásadám a základním pravidlům silničního provozu a snaží se je v reálném provozu dodržovat,
- žák se snaží být ohleduplný a seznamuje se bezpečným chováním na pozemních komunikacích a v silničním provozu,
- žák poznává nejdůležitější svislé dopravní značky pro chodce a cyklisty, všímá si jejich umístění v okolí školy a svého bydliště,
- žák zvládá praktická cvičení v simulovaném provozu např. na dopravním koberci v prostorách třídy, jízda křižovatkou, význam svislého dopravního značení apod.

(STOJAN, M., 2008)

Kvalifikovaný pedagog vyučující dopravní výchovu musí ovládnout:

- ❖ teoretické znalosti pravidel silničního provozu, stanovené příslušným zákonem,
- ❖ formy a metody výcviku bezpečné chůze a jízdy na jízdním kole v předem připravených podmínkách (dopravní hřiště a pod) a v reálném provozu,
- ❖ pravidla taktiky bezpečného chování a jednání účastníka silničního provozu, prvky aktivní a pasivní bezpečnosti,
- ❖ metody tréninku situačních řešení, psychologických procesů vnímání,
- ❖ základní vědomosti technické způsobilosti vozidel pro provoz, povinnou výbavu vozidel, základní prvky údržby,
- ❖ etiku účastníka veřejné dopravy a metody kultivace vlastností osobnosti na bezpečnost provozu.

Ze statistik lze vyčíst, že výrazný podíl na vzniku dopravních nehod má lidský faktor, který se podílí z 95% na celkového počtu všech způsobených dopravních nehod. Fenomémem

posledních letech se stává stále vzrůstající bezohlednost a agrese účastníků silničního provozu.

Za cíl dopravní výchovy lze považovat osvojení návyků bezpečného chování dětí v silničním provozu, které povede k ochraně života a zdraví jak svého vlastního, tak i ostatních účastníků provozu. A proto aplikace dopravní výchovy ve všech formách, pro děti již v nejužším věku se jeví jako vhodná a účinná forma prevence úrazů způsobených při silničním provozu. Dopravní výchova v raném dětství do značné míry ovlivňuje další sociální chování jedince a má vést k jednání, při kterém nebude on sám nebo jeho okolí vystaveno riziku nehody.

Osobně jsem se setkal s výukou dopravní výchovy na prvním stupni základní školy konkrétně ve 4. ročníku na základní škole Holečkova v Olomouci a to v roce 1991. Dopravní výchova byla vyučována samostatně, nikoli jako součást jiného předmětu. Výuka však netrvala celý školní rok, nýbrž pouze druhé pololetí. Vyučující nám přinášela teoretické informace týkající se chování na pozemních komunikacích v pozicích chodce a posléze i v pozici začínajícího cyklisty. Teoretické znalosti nás žáků byly ověřovány formou písemných prací, které byly vyučujícím vyhodnoceny a jejich výsledky byly převedeny do pěti stupňového známkového systému. K praktickému výcviku např. při simulacích provozu na dopravních hřištích však nedošlo. Sám jsem již v danou dobu byl aktivním cyklistou, který se po komunikaci pohyboval bez doprovodu rodičů, takže mi nabyté vědomosti přišly určitě vhod.

4.3 Nástěnky s dopravní tematikou ve třídách

V rámci výzdoby tříd se velmi často využívá nástěnek s různorodou tematikou. Ať už se jedná o nástěnku s fotografiemi ze školního výletu či školního tábora, neměla by se ve třídě žáků prvního stupně chybět nástěnka s dopravní tematikou. Mohou se na ni objevovat témata, která byla naposledy probírána v rámci výuky dopravní výchovy popř. prvouky. Nejčastěji se však jedná o základní informace jako jsou např. důležitá svislá dopravní značení, důležitá telefonní čísla (150, 155, 158, 112 apod.), pokyny policisty nebo povinná výbava jízdního kola. Mohou se na nich také objevovat různé letáky s dopravní tematikou spojené s preventivní činností jak městské policie tak i Policie ČR. Žáci se mohou sami podílet na tvorbě nástěnky a to např. vystřihováním článků z novin či časopisů týkající se např. dopravních nehod, dopravních akcí

apod. nebo sami vytváří v rámci výtvarné výchovy obrázky, výkresy a jiné výtvary související s dopravní tematikou. (LÍMOVÁ, L., 2006).



Dopravní nástěnka žáků 3.třídy na ZŠ Heyrovského v Olomouci.

4.4 Pořady s dopravní tematikou

V rámci zvýšení efektivity výuky prvků dopravní výchovy na základních školách je vhodné využít různých pořadů obsahujících dopravní tematiku vysílaných buď v televizi nebo záznamem na videokazetách popř. DVD. Tyto témata jsou vytvářena převážně oddělením BESIP a jsou směřována pro různé věkové skupiny žáků. Jedná se například o pořady pod názvem „Umíš chodit?“, „Chodíme po městě“, „Bezpečně na kole“, „Vodník cyklista“ „Bezpečná cesta do školy“ a mnoho dalších.

Pokud bychom trvali, v rámci této činnosti, na dosažení maximální efektivity, bylo by vhodné dodržovat jisté metodické zásady, spočívající například v uskutečněném rozhovoru s žáky po skončení pořadu, v průběhu pořadu komentovat správné či nesprávné jednání, vytvořit prostor pro případné dotazy, názory a úvahy žáků apod. (LÍMOVÁ, L., 2006).

4.5 Dopravní výchova v rámci dětských dopravních hřišť

Dopravní výchovu jako takovou tvoří jak teoretická tak i praktická část, proto je účast žáků na dětských dopravních hřištích velmi důležitá a pro výuku se stává nezbytností. Výcvik na dětských dopravních hřištích je spojena s tématem, ve kterém se řeší problematika pravidel silničního provozu. Jedná se v podstatě o obdobu, kdy uchazeč o řidičské oprávnění absolvuje několik hodin výcviku s motorovým vozidlem na autocvičišti, měl by se každý žák účastnit praktické výuky na dětském dopravním hřišti. Praktická výuka však navazuje na již získané vědomosti žáků v teoretické části dopravní výchovy.

Výhody výcviku na dětském dopravním hřišti:

- ❖ lze simulovat všechny dopravní situace jednotlivých ustanovení pravidel silničního provozu, aniž by byla ohrožena bezpečnost účastníků popř. BESIP,
- ❖ předmětem výcviku však může být pouze jedno vybrané ustanovení pravidel silničního provozu (např. přednost v jízdě, odbočování, apod.),
- ❖ vybrané cviky zle provádět do doby, kdy dojde k naplnění záměru výcviku,
- ❖ učitel je umožněn individuální přístup k jednotlivým žákům,
- ❖ výcvik na dětských dopravních hřištích je nejrealističtější obrazem skutečného provozu na pozemních komunikacích,
- ❖ chyby v rámci praktického výcviku, kterých se žáci dopouštějí, je možné ihned odstranit za asistence vyučujícího. (VOTRUBA, J., 1997).

Dopravní výchova a praktický výcvik je prováděn na dvěstě dvaceti dvou dětských dopravních hřištích v rámci celé České republiky. Jedná se buď o hřiště stálá popř. mobilní, která mají místo svého působiště nestalé. Výuka v rámci Olomouckého kraje probíhá celkem na patnácti dopravních hřištích, z čehož čtrnáct hřišť jsou stálá a jedno je mobilní.

Jedná se:

- ❖ DDH Lipník nad Bečvou
- ❖ DDH Litovel
- ❖ ZŠ Mikulovice
- ❖ DDH Mohelnice
- ❖ DDH Olomouc

- ❖ DDH Prostějov
- ❖ DDH Přerov
- ❖ DDH Šternberk
- ❖ DDH Šumperk – mobilní při DDM Villa Doris
- ❖ DDH Uničov
- ❖ DDH Zábřeh (autoškola Sváda)
- ❖ DDH Radslavice – pouze pro MŠ
- ❖ DDH Ruda nad Moravou – pouze pro MŠ
- ❖ DDH Všechnovice – pouze pro MŠ
- ❖ DDH Zábřeh – jen pro MŠ

(<http://ibesip.cz/dopravni-vychova/seznamdetskyhdopravnichhrist2011>) ze dne 17.10.2011

Výuka dopravní výchovy v centru Semafor v Olomouci je určena především pro žáky 1. stupně základní školy. Výuka trvá zpravidla dvě hodiny. Skládá se z teoretické a praktické části (jízda na koloběžce, jízdám kole nebo šlapadle). Teoretická část probíhá v učebně centra za účasti odborného instruktora dopravní výchovy a praktická část je praktikována ve venkovních prostorách centra na simulovaných komunikacích a křižovatkách s řízeným provozem (světlené signály). Po příchodu do centra se třída rozdělí do dvou skupin stejného počtu, kdy jedna absolvuje jako první teoretickou část a druhá praktickou část výuky. Po hodině se obě skupiny vymění.





FOTO: *Praktická část dopravní výchovy v centru Semafor v Olomouci na ul. Legionářská.*

5 ČINNOST MINISTERSTVA DOPRAVY

5.1 Ministerstvo dopravy – BESIP

O vliv dopravní výchovy a preventivní činnosti na nejširší masu se snaží Ministerstvo dopravy České republiky, jehož nedílnou součástí tvoří i oddělení nesoucí název BESIP (bezpečnost silničního provozu). BESIP svou činností působí v rámci území celé České republiky prostřednictvím jednotlivých krajů a obcí. Preventivní činnost BESIPu je prováděna v souladu se zákonem č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Svou aktivitu BESIP v rámci prevence soustřeďuje na lidský činitel prostřednictvím celostátních kampaní („*nemyslíš- zaplatíš*“ apod.) nebo dopravní výchovy („*dopravní soutěž mladých cyklistů*“).
(<http://www.ibesip.cz>)

BESIP je úzce spjat s činností dalších orgánů státní správy, které spolupůsobí v oblasti prevence dopravní nehodovosti. Preventivní činnost je vykonávána prostřednictvím svých pracovníků v jednotlivých krajích, městech a regionech.

BESIP také zabezpečuje realizaci výuky dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích dle stanovené metodiky Ministerstva dopravy České republiky a provádí dohled nad zpracováním metodických předpisů a harmonogramů v rámci dopravní výchovy. Dohlíží také na řádný a bezpečný stav dětských dopravních hřišť a v neposlední řadě se spolupodílí na jejich financování. Taktéž distribuce propagačních materiálů týkající se bezpečného chování v silničním provozu spadá do působnosti oddělení BESIP. Propagační materiál a letáky jsou poté distribuovány do nejrůznějších úřadů státní správy, základních a středních škol, na dětská dopravní hřiště a jiných subjektů.

Cíle dopravní výchovy BESIP:

- ❖ *bezpečné a ohleduplné chování dětí v silničním provozu*
- ❖ *předvídat možná rizika, uvážene vyhodnocovat krizové situace a přiměřeně na ně reagovat*
- ❖ *získání správných návyků do budoucna*
- ❖ *naučení dítěte vážit si vlastního života a chránit ho*
- ❖ *získání pozitivního náhledu v rámci silničního provozu*

http://www.ibesip.cz/142_Cil).

Principy dopravní výchovy BESIP

- ❖ *zapojení rodinných příslušníků*
- ❖ *zapojení školy, města, obce*
- ❖ *vzájemná spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi*
- ❖ *odpovědnost médií a sdělovacích prostředků*
- ❖ *posloupnost, provázanost, kontinuita*
- ❖ *efektivně využít dobu, po kterou děti získávají hodnoty, návyky, postoje*
- ❖ *vyhledávání vhodných forem k odstraňování nežádoucích jevů při respektování autority*

http://www.ibesip.cz/143_Principy).

Priority a požadavky kladené na žáky 2 – 4 tříd základní školy, jsou uvedeny v pracovních materiálech Ministerstva dopravy BESIP. Jedná o výčet teoretických a praktických znalostí, které by děti dané kategorizace měli ovládat popř. na jaká témata je vhodné výuku zaměřit.

Žáci druhého ročníku základní školy jsou vedeni ze strany BESIPu ke zvládnutí teoretického i praktického způsobu chůze jak na chodníku tak i na silnici. Zvláště potom chůzi v nebezpečných a specifických situacích jako jsou např. chůze přes železniční přejezd jak bez závor tak i se závorami, chůze za snížené viditelnosti, chůze přes frekventovanou vozovku, chůzi křižovatkou apod. Taktéž by se měli získat správné návyky bezpečného chování v automobilu (užití autosedaček a bezpečnostních pásů), návyky kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu, způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředcích hromadné přepravy osob.

Žáci třetího ročníku základní školy by měli být seznámeni s dalšími nebezpečnými situacemi, se kterými se mohou v rolích chodce setkat, s upozorněním na místa a úseky kam je chodcům vstup zakázán. Pochopení zásady vidět a být viděn v reálném provozu za snížené viditelnosti, seznámení se s pokyny a znamením policisty při řízení křižovatky apod. a pravidel pro bezpečnou jízdu na in-line bruslích, koloběžce a skateboardu. Žáci by věděli jakým způsobem přivolat na místo dopravní nehody první pomoc popř. zvládnout ošetřit drobné poranění.

Žáci čtvrtého a pátého ročníku základní školy navazují svými dosaženými vědomostmi na poznatky získané v předešlých ročnících ZŠ. Upevňují si zásady správného chování chodce a cyklisty (způsob jízdy na jízdním kole, pravidla silničního provozu, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, jízda přes křižovatku, odbočování, užití ochranné přilby, výbava jízdního kola apod. (<http://www.ibesip.cz>))

5.2 Preventivní projekty BESIP v Olomouckém kraji v roce 2011

- 17. února 2011 – akce „ZEBRA, aneb jak s dětmi na pozemní komunikaci“ - seminář určený pro pedagogy mateřských a základních škol, kde se pod vedením akreditovaného lektora Ing. Olšana (MŠMT) dozvěděli jak si správně počínat se skupinou dětí nejen při přecházení vozovky, ale i v jiných situacích, se kterými se mohou setkat v silničním provozu. Seminář se konal pod záštitou Magistrátu města Olomouce, odboru agendy řidičů a motorových vozidel s Centrem služeb pro silniční dopravu.
- 1. dubna 2011 byl oficiálně zahájen provoz v rámci nové sezony na dětském dopravním hřišti centra Semafor. Dopravní prostředky jako jsou koloběžky, jízdní kola a šlapadla si děti mohly zapůjčit bez poplatku. Děti si mohly vyzkoušet simulovaný provoz na komunikacích a na světelných křižovatkách za dodržování pravidel silničního provozu. Taktéž musely respektovat význam svislého a vodorovného dopravního značení.
- 28. června 2011 se na Horním náměstí v Olomouci konal „Den dětí“, pořádaný Policií České republiky. Na akci byly přítomny různé složky policie jako např. pořádková policie, dopravní policie, kriminalistická technika, preventivní a informační skupina, psovodi aj. Každá složka měla pro děti svůj program s ukázkami. Akce se účastnilo i Centru Semafor, které si pro děti připravilo improvizovanou překážkovou dráhu, kterou děti musely zdolat na jízdním kole v rámci jízdy zručnosti.
- Od 1. července do 31. srpna se koná v Centru Semafor Prázdninová škola dopravní výchovy. Jedná se v podstatě o volnou formu výuky v rámci praktického provozu na koloběžkách, jízdních kolách a šlapadlech na simulovaných pozemních komunikacích

avšak za neustálého dodržování pravidel silničního provozu a provozního řádu Centra Semafor.

- 22. července 2011 akce „Prázdninový Semafor“ akce konaná pod záštitou primátora Martina Novotného a náměstka ministra dopravy Ivo Vykydala. Na akci byly k vidění ukázky Policie ČR, Vojenské policie, Městské policie. Děti si mohly zdarma vypůjčit koloběžky, jízdní kola, šlapadla nebo kolečkové brusle. Akci doprovázel bohatý doprovodný program.



- 22. září 2011 akce „Den bez aut“ – akce konaná pod záštitou Statutárního města Olomouce, odboru agendy řidičů a Centra Semafor. Pro děti připravena jízda zručnosti a soutěž ve znalosti dopravních předpisů. Je také připravena prezentace bezpečnostních prvků pro děti v dopravě. Městská policie Olomouc si pro děti připravila dopravní a dovednostní testy a kvízy. Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje předvedl dětem svou techniku a v krátkosti popsal svou činnost.
- 11. října 2011 akce „klub nadaných dětí v Centru Semafor“ děti, které jsou členy „Klubu nadaných dětí“ při Přírodovědecké fakultě UP Olomouc, navštívily v rámci svého všestranného rozvoje i Centrum Semafor, kdy se v prostorách učebny seznámily

se základními dopravními předpisy a zasoutěžily si v jízdě zručnosti na dopravním hřišti.

- 13. října 2011 akce „do Evropy bez aut“, konaná sportovně zábavná akce, která měla poukázat na neustále rostoucí provoz motorových vozidel s nimi souvisejícími problémy. Jízda dětí na dopravních prostředcích v rámci simulovaného provozu na pozemních komunikacích a světelných křižovatkách za dodržování pravidel silničního provozu. Presentace integrovaného záchranného sboru České republiky a bohatý doprovodný program.

([http://www. Olomouc.eu/semafor](http://www.Olomouc.eu/semafor))

6 Projekty policie podporující dopravní výchovu dětí

6.1 Ajaxův zápisník

Pro žáky druhých a třetích ročníků vydala Policie ČR publikace v podobě pracovních sešitů zaměřených na riziková témata se, kterými se děti mohou v běžném životě setkat. Témata jsou rozdělena do jednotlivých kalendářních měsíců, takže žáky provází celý školní rok. Jedná se např. o ochranu před zlodějem, drogy, šikana a mimo jiné i účast dětí v silničním provozu, kterému je věnováno nejvíce prostoru. Za každý správně splněný úkol obdrží žák od vyučujícího razítko Ajaxe (policejního psa).

2. ročník ZŠ

- ❖ v září jsou děti seznamovány s činností Policie ČR, jejím rozdělením, vybavením, učí se poznávat uniformy apod.,
- ❖ v říjnu probíhá dopravní výchova na téma chodec, základní znalost dopravních značek, pokynů policistů, učí se správnému způsobu přecházení vozovky, jak se chovat na komunikacích, jak se správně oblékat ve vztahu ke snížené viditelnosti apod.,
- ❖ v březnu probíhá dopravní výchova na téma cyklista, kdy se děti učí teorii jízdy na jízdním kole, kdy a kde mohou jezdit na jízdním kole bez dozoru dospělých, vyhodnocují rizikové situace v silničním provozu, učí se, jaké povinné vybavení musí jízdní kolo obsahovat apod..

3. ročník ZŠ

- ❖ pracovní sešit žáci vyplňují v průběhu celého školního roku, není již rozdělen na jednotlivé měsíce,
- ❖ kapitola dopravní výchovy na téma – chodec, cyklista s navázáním na již získané vědomosti z minulého ročníku,
- ❖ téma úkolů, které žáci řeší jsou obdobného charakteru jako v předchozím ročníku, avšak složitější a náročnější,
- ❖ nejlepší žáci bývají na konci každého školního roku vyhodnocováni, kdy obdrží diplomy a věcné ceny. Závěrečné vyhodnocovací akce s dětmi se účastní i „živí Ajax“ s ukázkou své činnosti.

(Kašparová, B., 2001)

6.2 Zebra se za tebe nerozhledne

Jedná o preventivně založený projekt určený především chodcům a ostatním účastníkům silničního provozu. Projekt probíhá v rámci celého území České republiky a to dvakrát ročně s dobou trvání jednoho týdne. Vždy při zahájení školního roku a poté v jeho druhé polovině. Smyslem a cílem projektu je preventivní působení na chodce a ostatní účastníky silničního provozu zejména pak v oblasti dodržování jejich pravidel a povinností. Jedná se především o zásady bezpečného přecházení vozovky a odbourání nepravd o chodcově absolutní přednosti na přechodu pro chodce.

Při realizaci tohoto projektu spočívá úloha policisty v tom, že v blízkosti škol vykonává dohled a kontrolu způsobu přecházení vozovky ať již na přechodech pro chodce nebo mimo něj. Policisté následně žáka osloví a zhodnotí způsob, jakým vozovku přešel. Zjištěné nedostatky žákům ihned sdělí a vysvětlí jak vozovky správně a bezpečně přecházet. Oslovení žáci obdrží od policistů drobný dárek v podobě kartičky s obrázkem zebry a symbolem přechodu pro chodce popř. rozvrh hodin.

(<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne>)

7 PREVENTIVNÍ DOPRAVNÍ BESEDY

7.1 Besedy za účasti policie ČR na základních školách

V rámci školení problematiky dopravní výchovy sehrává důležitou roli i Policie ČR, konkrétně Preventivní a informační skupina. Tato podniká návštěvy základních škol a koná přednášky v rámci výchovně-vzdělávacího procesu se zaměřením na dopravu a věcmi s ní souvisejícími. Osobně jsem se účastnil dvou přednášek a to na ZŠ v Senici na Hané a na ZŠ Heyrovského (pracoviště ul. Čajkovského) v Olomouci. Jednalo se o dvouhodinové přednášky, které se účastnila i policistka z ÚO Olomouckého kraje, oddělení PIS por. Mgr. Marta Vlachová.

7.2 Příprava besedy

Před samotnou besedou musí předcházet konzultace buď s ředitelem školy nebo s třídní učitelkou. Je potřeba dohodnout si volný termín konání besedy, aby tím nebyl narušen proces vyučování. Mělo by se spíše jednat o dopolední vyučovací hodiny z důvodu koncentrace a únavy žáků. Dále je zapotřebí zjistit o jakou se jedná třídu z hlediska prospěchu, ukázněnosti žáků a zkušeností s dopravní výchovou. Policista vedoucí besedu by se měl před vstupem do školních prostor seznámit s dopravní infrastrukturou nacházející se v těsné blízkosti školní budovy se zaměřením na nebezpečná místa, která se mohou stát dějištěm např. dopravních nehod apod.

Důležitá pro besedu je také znalost statistik nehodovosti jak v rámci celé ČR, ale i v rámci regionu potažmo okolí školy, kde bude přednáška prezentována. Tímto policisté chtějí preventivně upozornit na možný výskyt dopravních komplikací v podobě např. nepřehledného přechodu pro chodce, nepřehledné křižovatky, křižovatky nerozlišené svislým dopravním značením apod. popř. upozornit na nejčastějších výskyt chyb, kterých se žáci dopouštějí v souvislosti s dopravní tematikou v daném regionu či blízkém okolí školy.

Taktéž je vhodné s ohledem na časové možnosti obou stran se nenápadně seznámit s žáky třídy, ve které se bude beseda konat, např. při příchodu do školy, kdy lze vyzpozorovat určité prvky chování v roli chodce či cyklisty. Na základě tohoto může následně poukázat na chyby,

kterých se žáci mohli dopustit, čímž vzniká nespočetné množství témat, která mohou být v rámci besedy rozebrány.

7.3 Strukturní uspořádání besedy

Ačkoli je každá beseda na dané téma rozdílná je zapotřebí při samotné prezentaci dodržovat určité zásady. Nezbytným předpokladem je dodržování délky vyučovací hodiny tj. 45 minut. Po uplynutí 45 minut by měla následovat krátká přestávka. Policistou vedoucím besedu by měla být vymezena úvodní, školící a závěrečná část besedy. Před samotnou besedou se dohodne policista s třídním vyučujícím, zda bude besedy přítomen či nikoli. V případě že ano, zaujme místo v zadních lavicích odkud bude besedu nerušeně pozorovat.

Úvodní část

Policista vchází do místnosti třídy za doprovodu třídního vyučujícího, který policistu uvede před žáky. Policista se představí, uvede místo svého služebního zařazení a služební hodnost. Měla by přetrvávat již probíhající vzájemná interakce s žáky při zachování kázně a pozornosti ve třídě. V úvodní části jsou žáci seznámeni s obsahem a cílem konané besedy.

Vlastní průběh besedy (školící část)

Vlastní průběh besedy je do jisté míry ovlivněn charakterem základní školy (městská, vesnická) popř. vlastní polohou školy s ohledem na silniční provoz a dopravu v okolí. Při výkladu např. chování na křižovatce nebo výbavě jízdního kola by neměl policista přeskakovat od jednoho tématu k druhému. Výklad by měl být systematický a ucelený a měl by podávat obraz o problematice skutečného chování žáků v silničním provozu. Při výkladu by mělo být využíváno názorných pomůcek jako jsou např. ilustrované obrázky s dopravní tematikou, školní tabule, promítací plátno, zastavovací terč apod. K simulaci provozu, na tříramenné stykové či čtyřramenné průsečné křižovatce, lze užít školní lavice či židle.

Metodika organizačních bodů besedy

- výuka v rámci besedy musí být přizpůsobena chápání dětí daného věku, není vhodné používat přesné citace zákona, vyhlášek apod., využívat mluvy pro děti srozumitelné (zebra, semafor apod.),

- v probírání zvolené tematiky vždy směřovat od konkrétních pojmů k abstraktním, zaměřit se na dopravní situaci v blízkosti školy a jejím okolí, zbytečně neprobírat všechna pravidla silničního provozu,
- beseda by neměla být monotematicky zaměřená, obsah besedy by měl být průřezem všemi tématy, se kterými se mohou děti ve své praxi chodce popř. cyklisty setkat, např. význam dopravních značek v jejich okolí, jakým způsobem na ně mají děti reagovat, čeho se mají vyvarovat apod.,
- v rámci jedné besedy by mělo dojít ke střídání metod – policista se dotazuje a žáci odpovídají, samotný výklad besedujícího policisty, simulace dopravních situací pomocí školních lavic a židlí za účasti žáků, provedení různých kvízů a hádanek za pomoci pomůcek s dopravní tematikou, žáci po výkladu mohou vyplnit kontrolní dopravní test,
- je vhodné a účinné provádět besedu za účasti pouze jedné třídy (do 30 žáků) nikoli ve velkých sálech s větším počtem tříd najednou,
- v rámci výukové části besedy klást důraz na etické zásady jako jsou ohleduplnost, slušnost a zdvořilost v chování a jednání na komunikacích a v samotném silničním provozu,
- v rámci systematičnosti se vracet a plynule navazovat na již probrané okruhy, např. při řešení problematiky provozu na křižovatce doplnit o význam svislého dopravního značení vztahujícího se k úpravě přednosti,
- statistické údaje týkající se dopravní nehodovosti je nutné uvádět s ohledem na věk dětí a statistická čísla uvádět v různých příkladech (jako celé město, jako celá ČR apod.).

7.4 Hlavní témata dopravní besedy žáků 3. tříd ZŠ

Beseda svou náplní musí zahrnovat všechna průřezová témata, která jsou důležitá pro získání správných návyků chování dětí v silničním provozu a poukázání na chyby, kterých se děti vlivem nesprávného chování dopouštějí. Mezi hlavní témata, která jsou s žáky 3. tříd základních škol probírána a proškolována patří vymezení a osvětlení jednotlivých pojmů v dopravě jako je např. chodec, cyklista, řidič motorového a nemotorového vozidla, policista, co je vozovka, co je křižovatka, co je jízdní kolo, apod. Dále mezi hlavní témata patří samotný provoz na pozemních komunikacích, jakým způsobem se chodí, jakým způsobem se

jezdí, způsob chování na křižovatce, pokyny policisty, otázky přednosti v jízdě, apod. Další kapitolou, na které se klade velký důraz jsou svislá a vodorovná dopravní značení. Zde se věnuje pozornost základnímu rozdělení svislých dopravních značek a v neposlední řadě i jejich významu. Např. Dej přednost v jízdě, stůj, dej přednost v jízdě, hlavní silnice, zákaz vjezdu, stezka pro cyklisty, pěší zóna, přechod pro chodce apod. V rámci tématu svislých dopravních značek se také řeší způsob, zásady a zákonitosti jejich umisťování. Vzhledem k tomu, že mnohým žákům bude za nedlouho 10 let a budou moci sami jako cyklisté vyrazit na silnice, patří mezi hlavní témata i jízdní kolo a problematika s ním související. Řeší se vybavení jízdního kola, psychická a fyzická způsobilost, technika jízdy na jízdním kole, otázky typu vidět a být viděn, řešení různých dopravních situací, užití cyklistické přilby apod. Znalosti, které by měli žáci během besedy o dopravě a silničním provozu, získat se mohou ověřit buď volnou nebo řízenou diskuzí popř. testem, který je následně vyhodnocen a žáci jsou seznámeni s jeho výsledky. Žáci s nejlepšími výsledky testu jsou odměněni drobnými cenami. Na nejčastější nedostatky je poukázáno popř. znovu vysvětleno. (Kolektiv, 2001).

8 Realizace dopravní besedy na základních školách v Ol. kraji

Součástí zjišťování úrovně vědomostí žáků třetích tříd základních škol v Olomouci a blízkém okolí je beseda s dopravní tematikou, která byla realizována prostřednictvím Preventivní a informační skupiny krajského ředitelství Olomouckého kraje jmenovitě a por. Mgr. Martou Vlachovou a osobou provádějící výzkum panem Jaroslavem Bačovským. Vzhledem k objektivnějšímu zjišťování vědomostí žáků byl vybrán reprezentativní vzorek výzkumu z městské základní školy, příměstské základní školy a venkovské základní školy. A to z důvodu, že se úroveň vědomostí na jednotlivých základních školách může značně lišit. Beseda byla po telefonické dohodě dopředu dohodnuta s ředitelem příslušné základní školy, kdy na její realizaci byly vyčleněny dvě vyučovací hodiny se zachováním přestávek.

Místo a datum konání dopravní besedy:

- ❖ městská základní škola Heyrovského Olomouc, odloučené pracoviště Čajkovského 11, Olomouc. Beseda se konala dne 21.9. 2011 s počtem 19 žáků,
- ❖ příměstská základní škola Olomouc – Hněvotín č. 250. Beseda se konala dne 9.2. 2012 s počtem 18 žáků,
- ❖ venkovská základní škola Senice na Hané, ul. Zákostelí č. 164. Beseda se konala dne 16.9. 2011 s počtem 24 žáků.

Všechny tři dopravní besedy se konaly od 8:00 hodin s jasně stanoveným a připraveným programem s částečnou profesionální improvizací ze strany přednášející por. Mgr. Marty Vlachové. Obsah besed byl ve všech třech případech identický z důvodu zajištění stejných podmínek k následnému vypracování didaktického dopravního testu.

Po vstupu do třídy, kde se měla beseda konat následovalo úvodní přivítání a představení osob, kteří se budou podílet na realizaci dopravní besedy. Jak jsem již uvedl, jednalo se o policistku pracující na Preventivní a informační skupině krajského ředitelství Olomouckého kraje, por. Mgr. Martu Vlachovou a osobu provádějící výzkum, Jaroslava Bačovského. Por. Vlachová následně žákům sdělila svou hodnost a služební zařazení. Na úvod dále žákům sdělila obsah a organizační body besedy.

Dalším bodem besedy bylo odlišení městské policie a Policie ČR s vymezením jejich pravomocí. Na odlišení plynule navazovalo rozdělení Policie ČR – služba pořádkové policie, služba dopravní policie, služba kriminální policie a vyšetřování apod. V krátkosti bylo dětem vysvětleno, čím se jednotlivé složky policie zabývají a s jakými případy se policisté v rámci jednotlivých oddělení mohou setkat. Na toto téma navazovaly občasné dotazy ze stran žáků. Byl také žákům představen stejnokroj vz. 92 – uniforma Policie ČR.

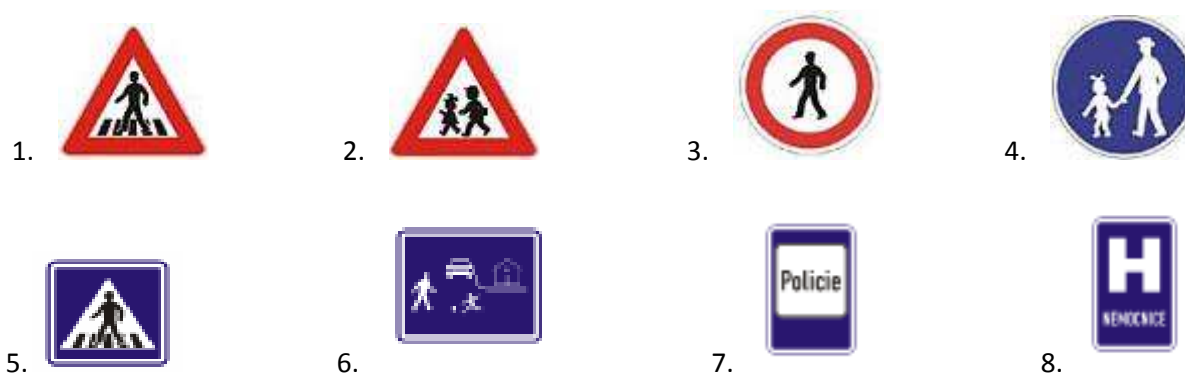
Vzhledem ke skutečnosti, že se jednalo o besedu s dopravní tematikou se pozornost přesunula k vymezení základních pojmů v dopravě:

- účastník silničního provozu,
- chodec,
- cyklista,
- řidič motorového a motorového vozidla,
- druhy dopravních prostředků (motorová a nemotorová vozidla).

Po vysvětlení jednotlivých účastníků silničního provozu následovalo seznámení s jejich právy a povinnostmi ve vztahu k bezpečnému chování v silničním provozu. Žáci aktivně spolupracovali a na většině definicích se sami podílely. Přednášející vždy uvedla příklady z praxe, jaké situace mohou nastat, když žáci nebudou dodržovat základní návyky bezpečnosti silničního provozu. Následovaly návody jak těmto situacím předcházet.

Dalším tématem bylo základní rozdělení svislých dopravních značek (výstražné, příkazové, zákazové, informativní a upravující přednost). Za použití obrázkového a grafického znázornění žáci dostali za úkol pojmenovat svislé dopravní značky, se kterými se mohou setkat jako chodci.

Jednalo se o:



1. pozor přechod pro chodce
2. pozor děti
3. zákaz vstupu chodů
4. stezka pro chodce

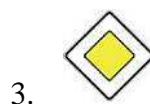
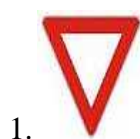
5. přechod pro chodce
6. obytná zóna
7. policie
8. nemocnice



FOTO: Představování světelných signálů.

Po správném rozpoznání svislých dopravních značek, se kterými se mohou jako chodci setkat, byla žákům položena otázka od kolika let mohou v silničním provozu jezdit sami bez dozoru na jízdním kole. Část žáků odpověděla správně a to, že od 10 let. Na základě toho se pozornost přenesla na silnice a provoz s ní spojený. Dalším úkolem bylo opět za použití obrázkového a grafického znázornění, správně pojmenovat svislé dopravní značky a jednotlivé signály tříbarevné světlené soustavy (semaforu), se kterými se mohou žáci setkat v roli cyklisty.

Jednalo se o:





1. dej přednost v jízdě
2. stůj, dej přednost v jízdě
3. hlavní silnice
4. stezka pro cyklisty

5. přikázaný směr jízdy rovno a vpravo
6. zákaz vjezdu
7. zákaz vjezdu všech vozidel
8. zákaz vjezdu jízdních kol



FOTO: Představování svislých dopravních značek.

Po představení svislých dopravních značek a světelných signálů potřebných pro bezpečné chování jak v roli chodce, tak v roli cyklisty jsme se přesunuli k dalšímu tématu a tím je provoz na křižovatkách. Žákům bylo představeno základní rozdělení křižovatek.

Podle konstrukce:

- tříramenná styková,
- čtyřramenná průsečná,
- vícevětvá křižovatka,
- kruhový křižovatka (kruhový objezd).

Podle řízení provozu:

- nerozlišená (s neřízeným provozem – přednost vozidel přijíždějící zprava),
- řízená pomocí svislých dopravních značek,
- řízena pomocí světelných signálů,
- řízená pokyny policisty.

Přednášející zdůraznila povinnost brát zřetel na podřízenost a nadřízenost jednotlivých druhů řízení provozu na křižovatkách. Výše uvedenému výčtu způsobu řízení křižovatek je nadřazený ten, při němž křižovatku řídí policista ve stejnokroji. Zpravidla stojí ve středu křižovatky a předem definovanými pokyny řídí provoz na křižovatce.

Dalším bodem besedy bylo žáky seznámit s jednotlivými pokyny policisty ve stejnokroji při řízení provozu na křižovatce a jejich významem. Vzhledem k tomu, že beseda vždy probíhala v prostorách třídy, využilo se k vytvoření křižovatky systematicky uspořádané školní lavice a židle. Provoz vozidel v našem případě simulovali žáci, kteří měli křižovatku projíždět dle pokynů policisty ve stejnokroji – por. Vlachová. Tato nejprve pokyn žákům řádně vysvětlila a ti poté křižovatku projížděli příkázaným způsobem.



FOTO: *Simulovaný provoz na „křižovatce“.*

Pokyny policisty ve stejnokroji můžeme rozdělit na čtyři základní:

1. Pokyn „**stůj**“ – policista stojí čelem a zády k příjíždějícím vozidlům, pro které pokyn znamená zastavit vozidlo před hranicí křižovatky. Při tomto pokynu má policista rozpažené obě ruce, kdy v jedné z nich drží směrovku.
2. Pokyn „**volno**“ – policista stojí k příjíždějícím vozidlům bokem (pravým či levým), což pro ně znamená, že mohou pokračovat v jízdě přímým směrem či odbočovat vlevo.
3. Pokyn „**pozor**“ – policista stojí v prostoru křižovatky a má vztyčenu pravou či levou paži se směrovkou. Příjíždějícím řidičům to ukládá povinnost zastavit vozidlo před hranicí křižovatky ať už do křižovatky vjíždí z kteréhokoli směru.
4. Pokyn „**stůj a volno**“ – policista stojí v prostoru křižovatky, kdy má pravou ruku předpaženou a levou upaženou. Tento postoj znamená povinnost zastavit pro řidiče příjíždějící směrem k zadům a pravému boku policisty. Rovněž však znamená volný průjezd pro řidiče příjíždějící k levému boku policisty odbočující vpravo nebo vlevo. Volno také pro řidiče příjíždějící k čelu policisty, pokud odbočuje vpravo. Chodci mohou přecházet za zády policisty.



FOTO: Řízení provozu na „křižovatce“ dle pokynů policisty.

Jak již bylo řečeno dítě se po dovršení deseti let věku může samostatně pohybovat na jízdním kole v silničním provozu. Aby bylo vše v souladu s platnými předpisy a zákony musí mladý cyklista tyto předpisy dodržovat. K získání těchto vědomostí dochází primárně v rodině nebo

také v hodinách dopravní výchovy v rámci výuky ve škole popř. při návštěvě dopravního hřiště. Každé dítě musí mít na paměti, že důležitým aspektem v silničním provozu je ochrana zdraví. Jak zdraví vlastního tak i životy a zdraví ostatních účastníků. Nedodržování bezpečnostních opatření může vést ke vzniku dopravních nehod popř. vzniku zranění nebo smrti. Proto je velmi důležité, aby se děti ještě před tím než sami vyjedou na jízdním kole do silničního provozu naučily samotnou techniku jízdy na jízdním kole a ustanovení, která se jízdy na jízdním kole týkají.



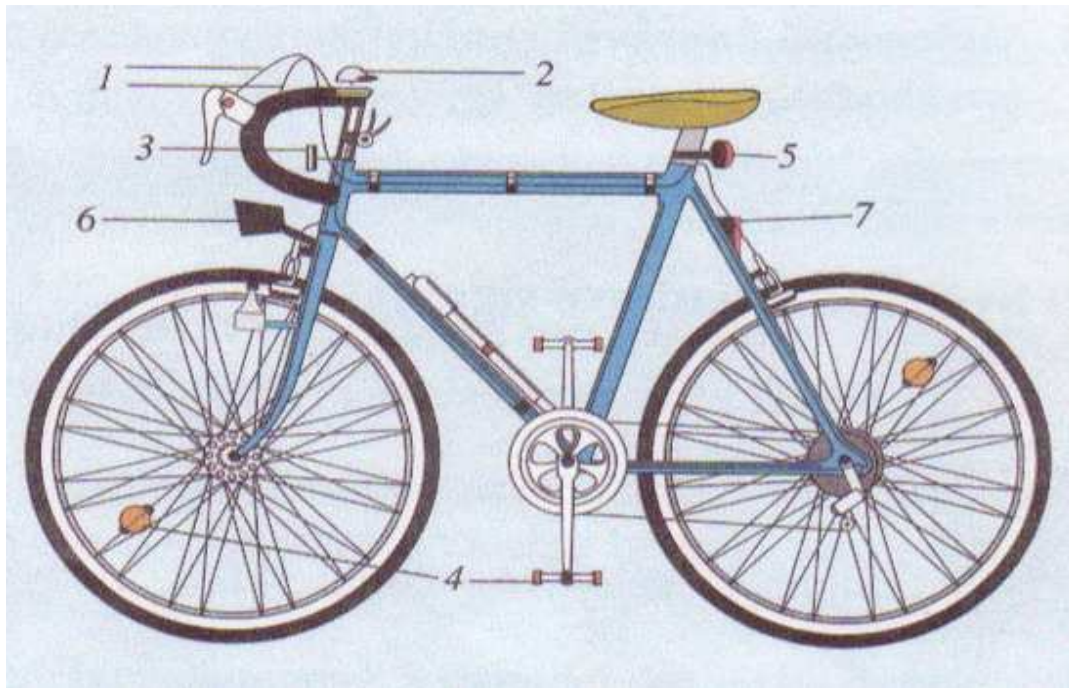
FOTO: Výuka teorie jízdy na jízdním kole

Mladý cyklista musí dodržovat následující:

- ovládat bezpečné nasedání a sesedání z jízdního kola, zatáčení, brzdění, držení rovnováhy,
- vědět, že se jezdí u pravého okraje vozovky a obezřetně sledovat provoz kolem, aby mohl v případě potřeby včas zastavit,
- nesmí jezdit na jízdním kole dva vedle sebe, popř. dva na jednom jízdním kole,
- nevozit nadměrné předměty na jízdním kole, popř. předměty, které ohrožují besip,
- dávat své úmysly včas najevo, aby je správně pochopili i ostatní účastníci provozu,
- při každé změně směru své jízdy zřetelným a včasným způsobem dávat o znamení paží (zřetelným upažením pravé či levé ruky), před vybočením vlevo se ohlédnout dozadu,
- ve velmi hustém provozu raději vést jízdní kolo po chodníku,
- nutnost respektovat, svislé dopravní značky, světelné signály a pokyny policisty,

- nutnost užít v provozu při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu (povinně do 18 let),
- užít do provozu řádně vybavené jízdní kolo včetně odrazek a osvětlení,
- všeobecně zachovávat ohleduplnost a počínat si v souladu bezpečnostními návyky.

Jízdní kolo musí být před užitím v silničním provozu řádně vybaveno viz obrázek.



Obrázek: Vybavení jízdního kola.

Vysvětlivky k obrázku č. 6:

1. dvě na sobě nezávislé brzdy
2. jasně znějící zvonek
3. přední odrazka bílé barvy
4. oranžové odrazky na pedálech a v paprscích kol
5. zadní odrazka červené barvy
6. přední světlomet s bílým světlem – za snížené viditelnosti
7. zadní svítlna s červeným stálým nebo přerušovaným světlem – za snížené viditelnosti

Vzhledem k tomu, že v souvislosti s jízdou na jízdním kole na pozemních komunikacích dochází ke vzniku dopravních nehod a to i těch se závažnějším následkem, je proto důležité, aby žáci znali telefonní čísla, kterými mohou přivolat pomoc popř. zabránit dalšímu

nebezpečí. Důležitá telefonní čísla byla dětem zopakována, ikdyž bylo vidět, že většina žáků již důležitá telefonní čísla ovládá.

Policie 158

záchranná služba 155

hasiči 150

tísňová linka 112

V další části besedy následovalo vyplnění didaktického dopravního testu, který byl žákům do lavic rozdán. Přednášející test žákům představila a sdělila podrobnosti k jeho vyplnění. Na vyplnění testu bylo vyčleněno 30 minut. Po vyplnění byl test vybrán a nesledně opraven a vyhodnocen. Na nejčastěji opakující se chyby v testu bylo poukázáno ze strany vyhodnocujícího. Žáci, kteří dosáhly v testu nejlepších výsledků byly odměněny drobnými předměty s logem Policie ČR. Didaktické dopravní testy byly žákům po vyhodnocení opětovně rozdány, aby si uvědomily chyby, kterých se v testu dopustily. Výsledky didaktického dopravního testu jsou zpracovány a graficky znázorněny ve výzkumné části bakalářské práce.



FOTO: Žáci při vyplňování dopravního testu.

Na úplný konec besedy dostaly krátký prostor dotazy ze stran žáků, načež následovalo oboustranné poděkování, zhodnocení besedy a rozloučení.

B. VÝZKUMNÁ ČÁST

9 REALIZACE VÝZKUMU

9.1 Projekt výzkumu

Vzhledem k nepříznivým statistikám v oblasti dopravní nehodovosti dětí ve věku 8-10 let, jsem se rozhodl provést sondáž vědomostí žáků třetích tříd 1. stupně základních škol. K aktuálnímu zjišťování vědomostí jsem si zvolil dopravní didaktický test týkající se základních návyků bezpečného chování v silničním provozu. Prověřování znalostí bylo směřováno na úlohu aktivního chodce a vzhledem k jejich věku i na roli začínajícího cyklisty, který může po dovršení deseti let věku sám bez dozoru užít řádně vybaveného jízdního kola v silničním provozu. V rámci didaktického dopravního testu jsem také zjišťoval, zda žáci měli již v předchozích ročnících zařazenu do výuky dopravní výchovu a zda již v minulosti v rámci školní výuky či za doprovodu rodičů navštívily dopravní hřiště, které je názorným příkladem simulace skutečného silničního provozu.

9.2 Podmínky výzkumu

Proškolení s následným zjišťování znalostí žáků v oblasti bezpečného chování v silničním provozu bylo realizováno ve třech základních školách v Olomouci a blízkém okolí. Aby byl reprezentativní vzorek z geografického hlediska co nejširší, zvolil jsem do výzkumu základní školu městskou, příměstskou a vesnickou a to z důvodu, že vědomostí žáků ve městě a na vesnici se mohou ve značné míře lišit. Celkem se výzkumu zúčastnilo 61 žáků z toho 34 chlapců a 27 dívek. Jak jsem již zmínil, jednalo se o žáky třetích tříd 1. stupně základních škol. Besedy s ověřováním znalostí žáků proběhly v září 2011 a v únoru 2012.

Výzkum byl prováděn na těchto základních školách:

- ZŠ Heyrovského Olomouc, odloučené pracoviště, Čajkovského 11, Olomouc,
- ZŠ Olomouc – Hněvotín,
- ZŠ Senice na Hané.

9.3 Cíle a formulace otázek didaktického dopravního testu

Cílem dopravního testu bylo, po předchozím proškolení Preventivní a informační skupinou Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje v oblasti bezpečného chování v silničním provozu, zjištění vědomostních nedostatků a nejčastěji se dopuštěných chyb v rámci dopravního testu. Po vyhodnocení testu na tyto chyby žáky upozornit, zjištěný problém řádně osvětlit a následně pro ně sestavit školící besedu zaměřenou na témata, která činila žákům největší potíže.

Formulace otázek v rámci didaktického dopravního testu:

1. Učili se žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí v rámci výuky ve škole dopravní výchovu?
2. Byli žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí na dopravním hřišti (v rámci školy popř. za doprovodu rodičů)?
3. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kdo je účastníkem silničního provozu?
4. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kdo je bruslař pohybující se na kolečkových bruslích (v rámci zákona č. 361/2000 Sb.)?
5. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, zda si mohou hrát v obytné zóně na místech k tomu určených?
6. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, do kdy má cyklista povinnost užít ochrannou přilbu?
7. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, jak je chodec povinen přecházet vozovku?
8. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, od kolika let mohou v silničním provozu cyklisté jezdit bez dozoru?
9. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kde se v silničním provozu jezdí na jízdním kole?
10. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, jakým způsobem dává cyklista znamení o změně směru jízdy?
11. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kdy musí dát cyklista znamení o změně směru jízdy?

12. Znají žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí důležitá telefonní čísla?
13. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, co znamená pokyn dopravního policisty, stojí-li na křižovatce k nim čelem s rozpažením?
14. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, co znamená vyobrazená svislá dopravní značka (dej přednost v jízdě)?
15. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, co znamená vyobrazená svislá dopravní značka (hlavní silnice)?
16. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, komu zakazuje vjezd vyobrazená svislá dopravní značka (zákaz vjezdu cyklistům)?
17. Vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, o čem informuje vyobrazená svislá dopravní značka (přechod pro chodce)?

Didaktický dopravní test byl každým žákem zpracováván samostatně a doba pro jeho vypracování byla stanovena na 30 minut.

Didaktický dopravní test (viz. příloha č. 1).

10 INTERPRETACE VÝSLEDKŮ VÝZKUMU

10.1 Vyhodnocení jednotlivých testových otázek

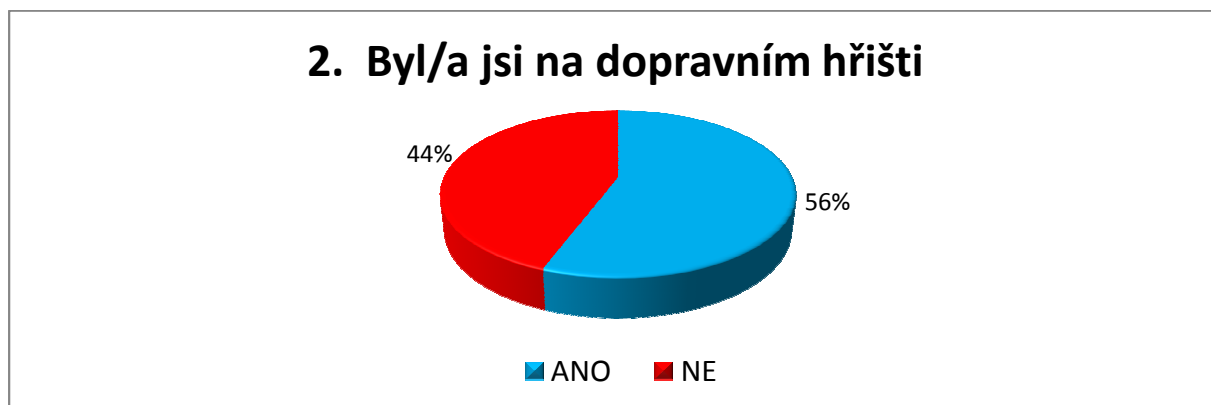
K otázce č. 1: Zjišťoval jsem, zda se učili žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí v rámci výuky ve škole dopravní výchovu?



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 1.

Z grafu je patrné, že 89 % dotazovaných žáků odpovědělo, že ano, tzn. že se již ve škole v rámci výuky učily dopravní výchovu. Dalších 11% žáků odpovědělo, že se dopravní výchovu v rámci výuky ve škole zatím neučily.

K otázce č. 2: Zjišťoval jsem, zda byli žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí na dopravním hřišti (v rámci školy popř. za doprovodu rodičů)?



+

Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 2.

Z grafu je patrné, že 56 % dotazovaných žáků odpovědělo, že ano, tzn. že již v minulosti byly na dopravním hřišti a to buď v rámci výuky ve škole či za doprovodu rodičů. Další skupinu tvoří 44 % žáků, kteří ještě dopravní hřiště nenavštívilo, což je vzhledem k věku žáků poměrně vysoké číslo.

K otázce č. 3: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kdo je účastníkem silničního provozu?

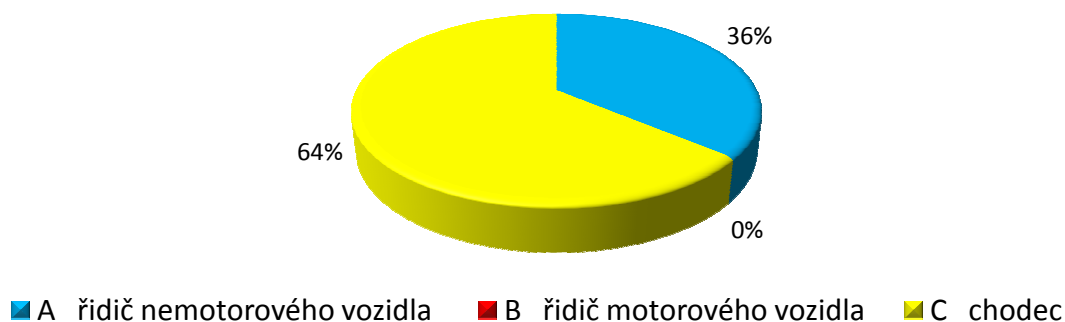


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 3.

Z grafu je patrné, že 84 % dotazovaných žáků odpovědělo správně, tzn. že účastníkem silničního provozu je každý kdo se pohybuje po silnici či ulici (chodec, cyklista, řidič apod.). Dalších 11 % žáků odpovědělo chybně to, že účastník je pouze ten, kdo řídí motorové nebo nemotorové vozidlo. Zbylých 5 % dotázaných odpovědělo taktéž chybně a to že účastníkem je pouze ten, kdo řídí motorové vozidlo.

K otázce č. 4: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kdo je bruslař pohybující se na kolečkových bruslích (v rámci zákona č. 361/2000 Sb.)?

4. Bruslař pohybující se na kolečkových bruslích je

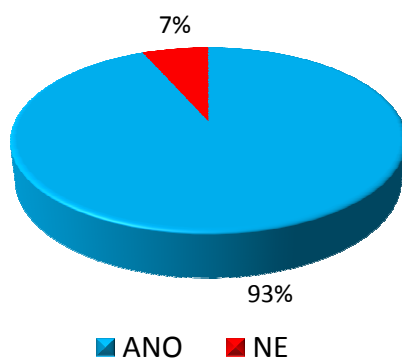


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 4.

Z grafu je patrné, že 64 % dotazovaných žáků odpovědělo správně, tzn., že bruslař pohybující se na kolečkových bruslích je chodec. Další část žáků odpověděla chybně, kdy uvedla, že bruslař je řidič nemotorového vozidla. Variantu c nezvolil pro svou odpověď žádný žák.

K otázce č. 5: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, zda si mohou hrát v obytné zóně na místech k tomu určených?

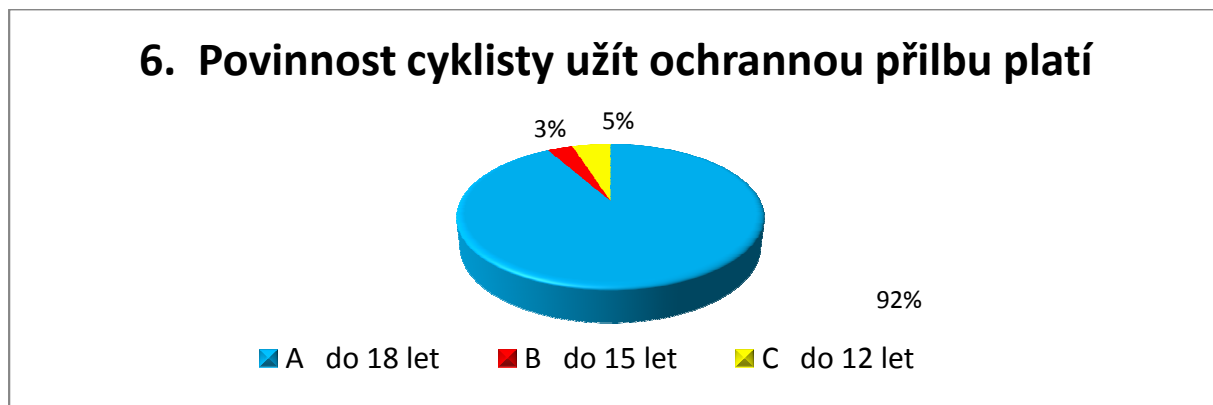
5. Smíš si hrát v obytné zóně



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 5.

Z grafu je patrné, že 93 % dotazovaných žáků odpovědělo správně, tzn. že si smějí hrát v obytné zóně, zbylých 7 % žáků odpovědělo chybně, kdy uvedli, že si v obytné zóně hrát nesmějí.

K otázce č. 6: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, do kdy má cyklista povinnost užít ochrannou přilbu?



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 6.

Z grafu je patrné, že 92 % dotazovaných žáků odpovědělo správně, tzn. že povinnost cyklisty užít ochrannou přilbu platí do 18 let, 5 % žáků odpovědělo chybně, kdy uvedli hranici 12ti let, taktéž 3 % procenta žáků odpovědělo chybně, kdy uvedli hranici 15ti let.

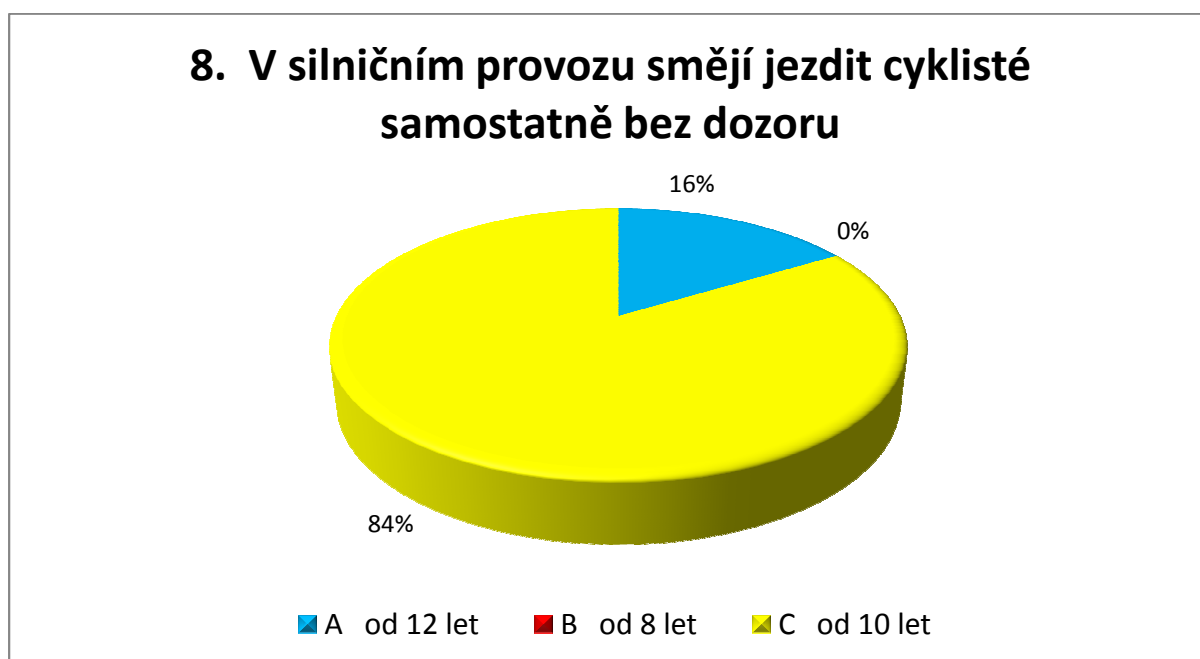
K otázce č. 7: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, jak je chodec povinen přecházet vozovku?



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 7.

Z grafu je patrné, že 85 % dotazovaných žáků odpovědělo správně, tzn. že chodec je povinen přecházet vozovku kolmo, aby přecházená vzdálenost byla co nejkratší. V dalším případě 10 % žáků odpověděli chybně a to že chodec přechází vozovku libovolně. V 5 % žáci uvedli chybnou odpověď, že chodec přechází vozovku šikmo.

K otázce č. 8: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, od kolika let mohou v silničním provozu cyklisté jezdit bez dozoru?

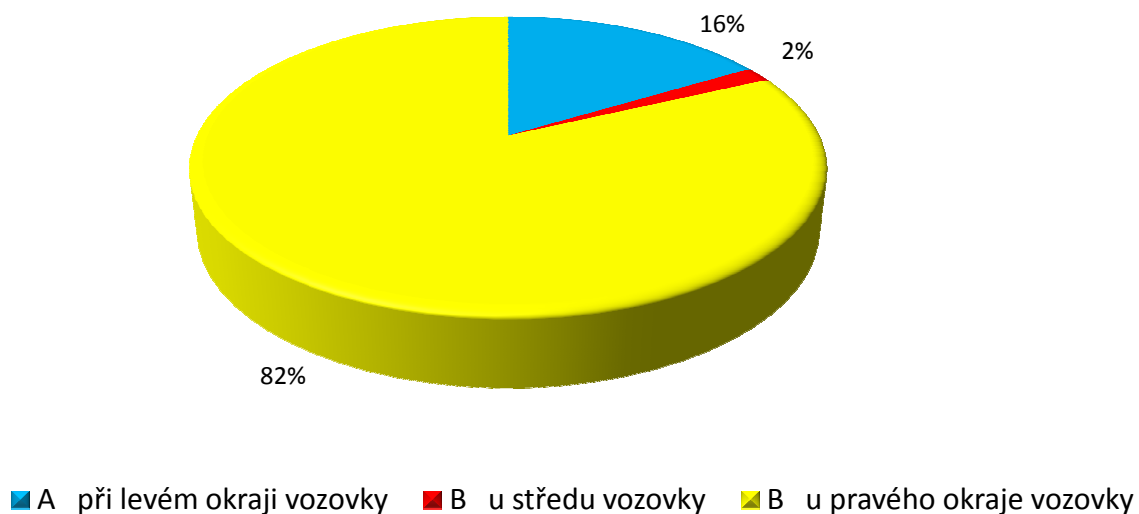


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 8.

Z grafu vyplývá, že 84 % dotazovaných žáků odpovědělo správně, tzn. že v silničním provozu smějí jezdit cyklisté samostatně bez dozoru od 10ti let. V dalším případě odpověděli chybně a to celkem v 16 % žáků, kdy uvedli, že od 12ti let. Variantu c žádný žák nepoužil pro svou odpověď.

K otázce č. 9: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kde se v silničním provozu jezdí na jízdním kole?

9. V silničním provozu se na jízdním kole jezdí

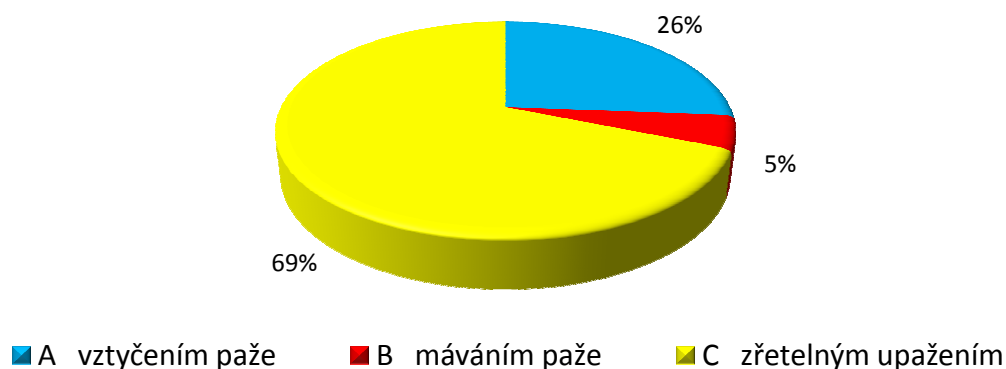


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 9.

Z grafu je patrné, že převážná většina tj. 82 % dotazovaných žáků odpověděla správně, tzn. že v silničním provozu na jízdním kole se jezdí při pravém okraji vozovky. 16 % žáků odpovědělo chybně a to, že na jízdním kole se jezdí levém okraji vozovky. Zanedbatelné 2 % žáků odpovědělo, že se na jízdním kole jezdí u středu vozovky.

K otázce č. 10: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, jakým způsobem dává cyklista znamení o změně směru jízdy?

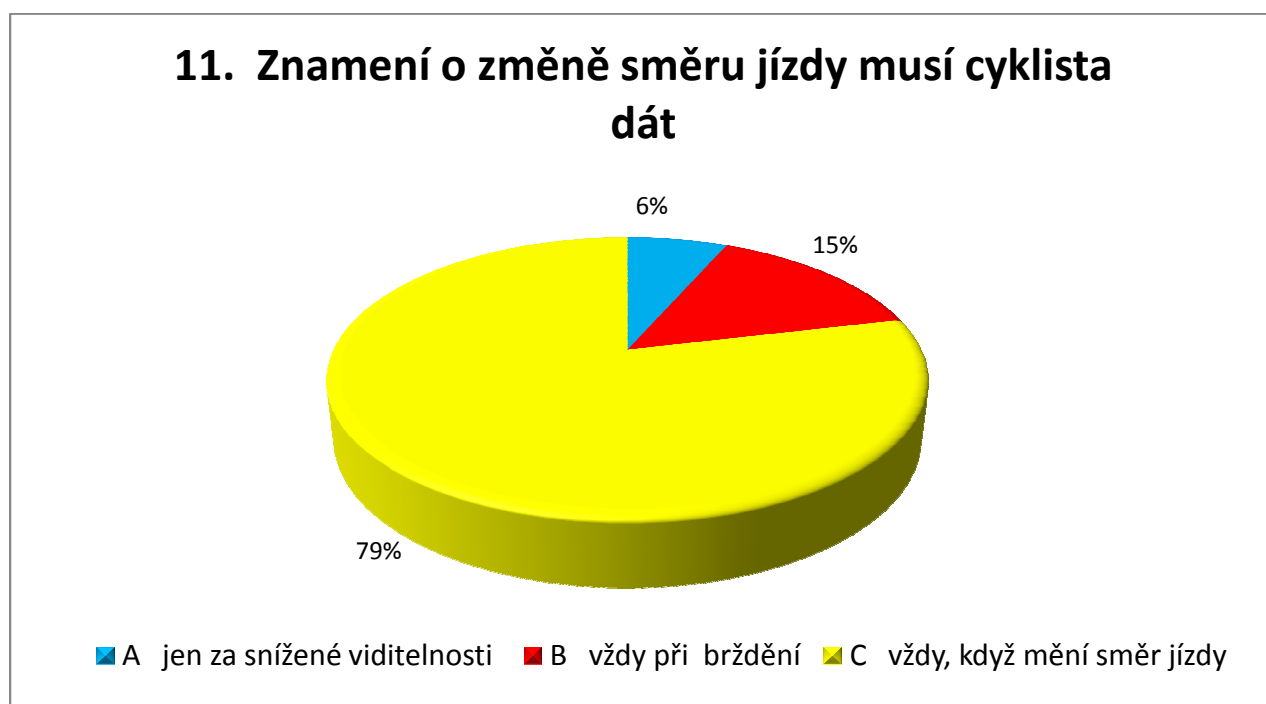
10. Znamení o změně směru jízdy dává cyklista



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 10.

Z grafu je patrné, že 69 % dotazujících žáků odpovědělo správně tzn. znamení o změně směru jízdy se dává zřetelným upažením. Dalších 26 % žáků odpovědělo chybně a to že se znamení dává vztyčením paže. Dalších 5 % žáků odpovědělo rovněž chybně a to, že znamení se dává máváním paže.

K otázce č. 11: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, kdy musí dát cyklista znamení o změně směru jízdy?

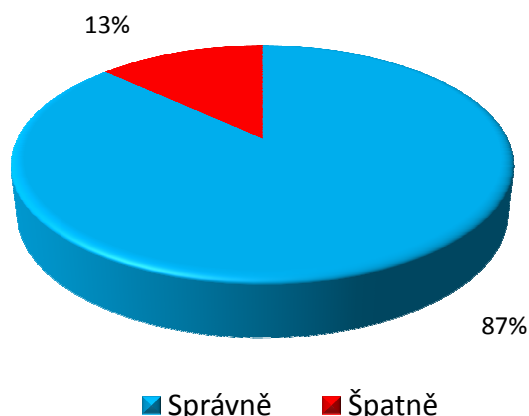


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 11.

Z grafu je patrné, že 79 % dotazovaných žáků odpovědělo správně tzn., že znamení o změně směru jízdy musí dát vždy, když mění směr jízdy. Dalších 15 % žáků odpovědělo chybně a to že znamení dává pouze při brzdění. Dalších 6 % žáků odpovědělo taktéž chybně, když uvedly, že znamení cyklista dává jen za snížené viditelnosti.

K otázce č. 12: Zjišťoval jsem, zda znají žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí důležitá telefonní čísla?

12. Znáš důležitá telefonní čísla

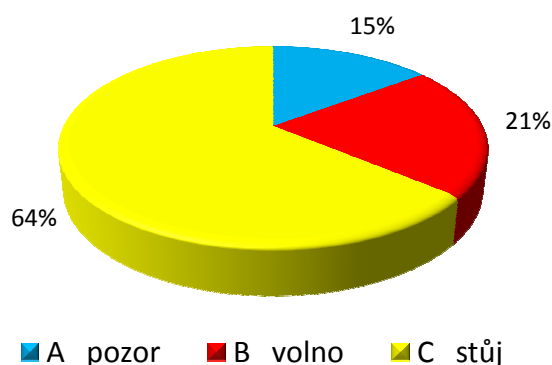


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 12.

Z grafu je patrné, že převážná většina dotazovaných žáků odpověděla správně, konkrétně 87 %, kdy do volných kolonek doplnily telefonní čísla policie (158), záchranné služby (155) a hasičů (150). Nesprávně odpovědělo jen 13 % žáků. Za nesprávnou odpověď bylo považováno už i nesprávné uvedení jednoho ze tří důležitých telefonních čísel.

K otázce č. 13: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, co znamená pokyn dopravního policisty, stojí-li na křižovatce k nim čelem s rozpažením?

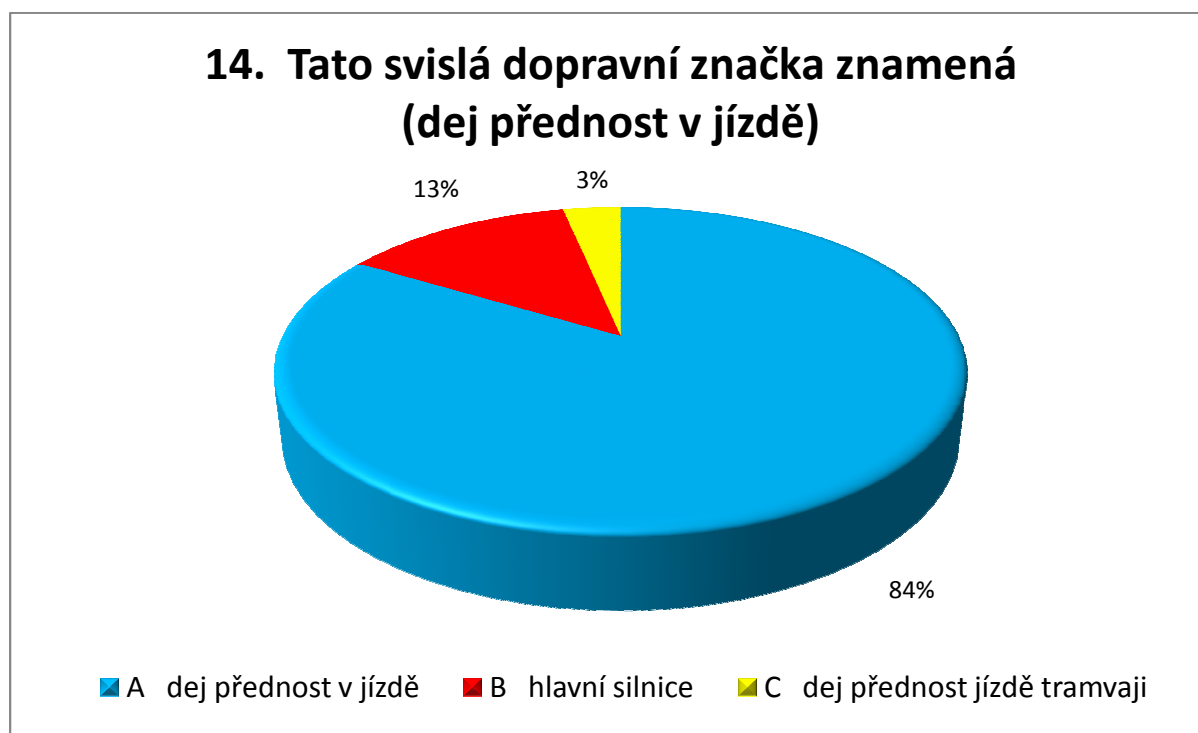
13. Co znamená pokyn dopravního policisty, stojí-li na křižovatce k tobě, jako k cyklistovi čelem



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 13.

Z grafu je patrné, že poměrně velká část odpověděla chybně. Správně odpovědělo jen 64 % dotazovaných žáků, když uvedli, že pokyn dopravního policisty, stojí-li na křižovatce k nim jako cyklistům čelem s rozpažením znamená stůj. Dalších 21 % žáků označilo chybně odpověď, že pokyn znamená volno a 15 % žáků označilo taktéž chybně odpověď, že pokyn znamená pozor.

K otázce č. 14: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, co znamená vyobrazená svislá dopravní značka (dej přednost v jízdě)?

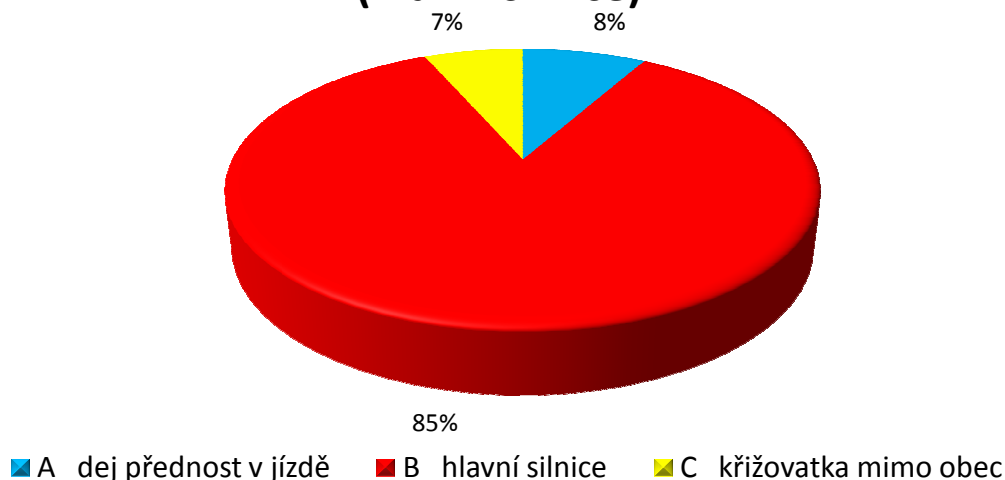


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 14.

Z grafu je patrné, že 84 % což je převážná většina dotazovaných žáků odpovědělo správně, tzn. že vyobrazená svislá dopravní značka (dej přednost v jízdě) opravdu znamená dej přednost v jízdě. Dalších 13 % žáků uvedlo, že výše uvedená svislá dopravní značka znamená hlavní silnice a 3 % žáků uvedlo, že znamená dej přednost v jízdě tramvaji.

K otázce č. 15: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, co znamená vyobrazená svislá dopravní značka (hlavní silnice)?

15. Tato svíslá dopravní značka znamená (hlavní silnice)

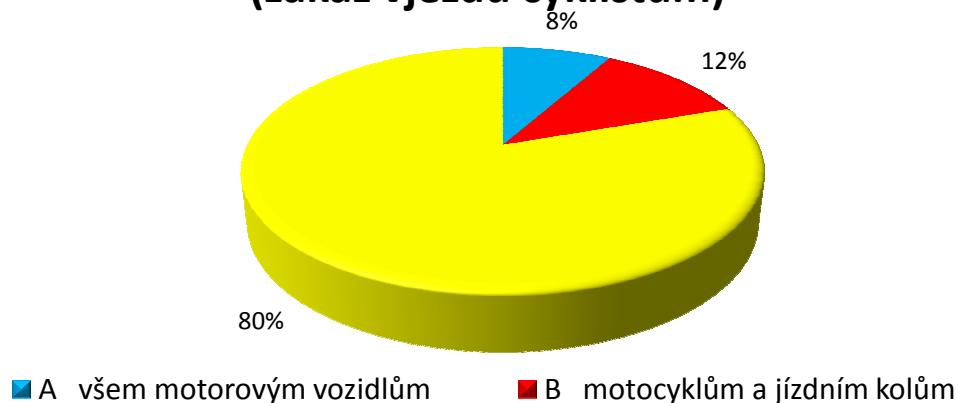


Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 15.

Z grafu je patrné, že většina dotazovaných žáků odpovědělo správně a to v 85 %, kdy uvedlo, že vyobrazená svíslá dopravní značka (hlavní silnice) opravdu znamená hlavní silnice. Dalších 8 % žáků odpovědělo chybně, kdy za svoji odpověď označili, že značka znamená dej přednost v jízdě a zbylých 7 % žáků uvedlo, že značka znamená křižovatka mimo obec.

K otázce č. 16: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, komu zakazuje vjezd vyobrazená svíslá dopravní značka (zákaz vjezdu cyklistům)?

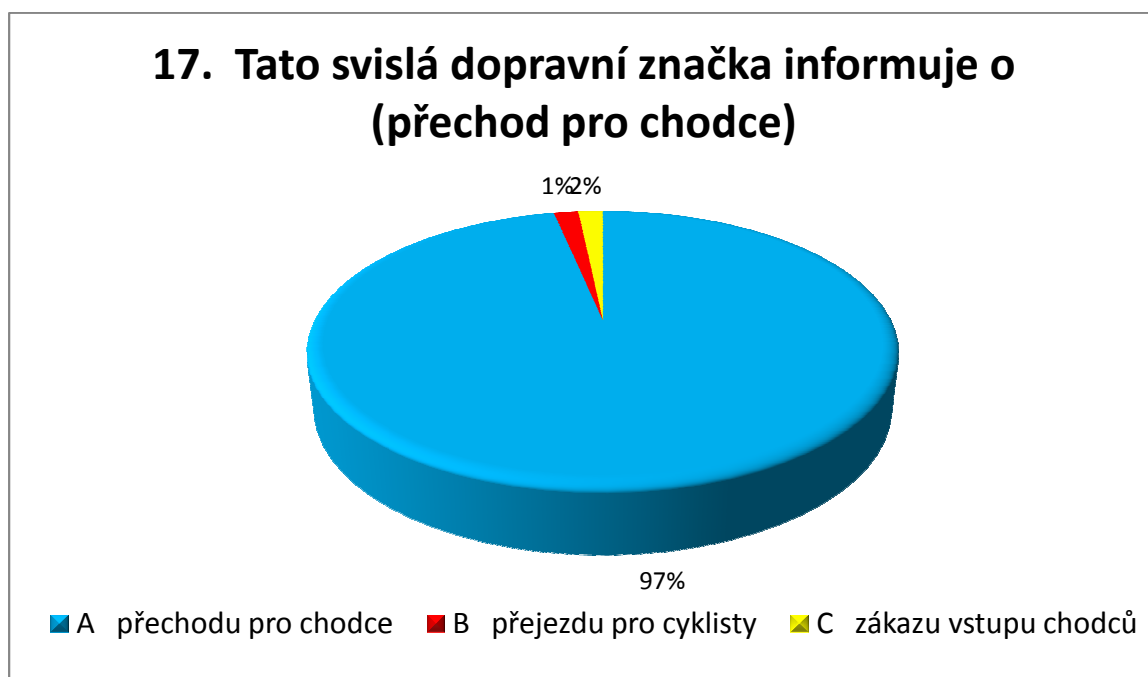
16. Tato svíslá dopravní značka zakazuje vjezd (zákaz vjezdu cyklistům)



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 16.

Z grafu je patrné, že většina dotazovaných žáků odpověděla správně a to v 80 %, kdy uvedly, že vyobrazená svislá dopravní značka (zákaz vjezdu cyklistů) opravdu zakazuje vjezd cyklistů. Dalších 12 % žáků uvedlo, že značka zakazuje vjezd motocyklům a jízdním kolům, což je chybná odpověď. Dalších 8 % žáků označilo nesprávně odpověď, že zakazuje vjezd všem motorovým vozidlům.

K otázce č. 17: Zjišťoval jsem, zda vědí žáci třetích tříd 1. stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí, o čem informuje vyobrazená svislá dopravní značka (přechod pro chodce)?



Grafické znázornění odpovědí na otázku č. 17.

Z grafu je patrné, že skoro všichni dotazovaní žáci odpověděli správně, tzn. že vyobrazená svislá dopravní značka (přechod pro chodce) opravdu informuje o přechodu pro chodce. Zanedbatelné 2 % žáků odpověděli chybně a to, když odpověděli, že značka informuje o zákazu vstupu chodců. Taktéž zanedbatelné 1 % žáků uvedlo chybně, že značka informuje o přejezdu pro cyklisty.

C. PROJEKTOVÁ ČÁST

11 REALIZACE DOPRAVNÍHO PROJEKTU

Didaktické dopravní testy pro žáky 3. tříd sloužily nejen k ověření jejich znalostí v oblasti bezpečného chování v silničním provozu po provedené dopravní besedě za účasti policie, ale na základě jejich vyhodnocení sloužily zjištěné nedostatky jako podklad pro vypracování dodatečného proškolení a to v rámci témat, ve kterých žáci nejčastěji chybovali.

Po vyhodnocení testů bylo zjištěno, statisticky nejčastěji se žáci dopouštěli chyb v těchto otázkách:

- č. 4: Kdo je bruslař pohybující se na kolečkových bruslích?
- č. 9: V silničním provozu se na jízdním kole jezdí?
- č. 10: Znamení o změně směru jízdy dává cyklista?
- č. 11: Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dát?
- č. 13: Co znamená pokyn dopravního policisty (viz. obrázek)?
- č. 16: Tato svislá dopravní značka zakazuje vjezd (zákaz vjezdu jízdním kolům)?

Dodatečné proškolení bude realizováno v areálu Centra Semafor v Olomouci, kde bude probíhat jak teoretická tak i praktická část školení. Konání teoretické části je plánováno v prostorách učebny Centra Semafor, která má kapacitu 30 žáků. Ve výbavě učebny jsou zahrnuty lavice, židle, tabule, dataprojektor, televize s DVD a různé písemné materiály s dopravní tematikou. Praktická část bude probíhat v exteriérech a to na dopravním hřišti s řízeným provozem. K zapůjčení budou různé druhy jízdních kol, koloběžek a šlapadel, které mohou žáci využít k jízdě v rámci výuky. Vzhledem k tomu, že výuka bude probíhat i ve venkovních prostorách dopravního hřiště, podmínkou je i příznivé počasí. Proto školení je naplánováno na duben 2012 od 9:00 hod v délce trvání dvou hodin. Celkový počet účastníků školení bude čítat 20 – 25 žáků v rámci jedné základní školy. Žáci přijdou pokud možno ve sportovním oděvu a obuvi. Školení bude řídit vedoucí Centra semafor za účasti svého zástupce, dvou dopravních policistů z Dopravního inspektorátu v Olomouci a policistky z Preventivní a informační skupiny, Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje.



Foto: *Centrum Semafor v Olomouci*

Školení žáků v Centru Semafor

Dle sjednaného harmonogramu dorazí třída za doprovodu třídní učitelky do prostor Centra Semafor v Olomouci. Vedoucí centra skupinu uvítá a představí jednotlivé členy, kteří se budou na školení žáků podílet. Taktéž žáky v krátkosti seznámí s náplní školení a její organizací. Následuje rozdělení skupiny na dvě části se shodným počtem žáků. Jedna část skupiny absolvuje teoretické školení v učebně, zatímco druhá část se bude seznamovat s vybavením jízdního kola a praktickou jízdou na dopravním hřišti. Školení bude pojato i jako soutěž mezi jednotlivými skupinkami žáků a to v co nejlepším výkonu jak v teoretické tak i praktické části školení. Motivací k vítězství bude získání drobných upomínkových předmětů s logem Centra Semafor a Policie ČR.

11.1 Teoretická část

Po rozdělení žáků na dvě skupiny se část žáků přesune do prostoru učebny, kde zaujmou místo v lavici. Výuku bude provádět dopravní instruktor (vedoucí Centra Semafor), dopravní policista a policistka z PIS. Bude následovat seznámení s cílem výuky v teoretické části. Cíl výuky je stanoven dle výsledků vyhodnocených dopravních testů.

Výuka bude začínat základním rozdělení účastníků silničního provozu, kdo jej tvoří, jaká mají práva a povinnosti. Od žáků se očekává, že se budou aktivně podílet na výuce, odpovídat na položené dotazy a vysvětlovat různorodé situace. Následuje výklad policistky z PIS, kdy

uvádí příklady jednotlivých účastníků silničního provozu včetně osob spadajících do kategorie „chodec“:

- osoba jdoucí po chodníku nebo po vozovce,
- osoba jedoucí po chodníku nebo po vozovce na kolečkových bruslích, na lyžích, koloběžce, ...
- osoba vedoucí po chodníku nebo po vozovce jízdní kolo, psa, sáně,
- osoba táhnoucí nebo tlačící vozík, kočárek, ...
- osoba pohybující na invalidním vozíku.

Při výkladu bude použit dataprojektor s obrázky výše uvedených chodců pro lepší názornost. Dále budou žákům za pomoci obrázků ukazovány různé dopravní situace s chodci a žáci hodnotí, zda se na nich chodci chovají správně či špatně s doplněním správného chování. Dopravní policista přidává do výuky příklady z praxe, jaké kolizní situace mohou v rolích chodce vzniknout a jak se jim vyvarovat. Získané vědomosti žáků budou následně namátkou přezkušovány.

Další oblastí s nejčastějším výskytem chyb byla jízdy na jízdním kole. Výuka začíná rozhovorem se žáky:

- Máte jízdní kolo?
- Jaký druh, barvu a značku?
- Máte ho řádně vybavené?
- Jezdíte sami a kam?
- Od kolika let můžete jezdit sami jako cyklisté v silničním provozu?
- Používáte ochrannou přilbu?

Žákům bude sděleno, že jízdní kolo je prvním dopravním prostředkem, na kterém mohou samostatně jezdit v silničním provozu a to od desátého roku. Cyklista je proto řidič nemotorového vozidla. Do provozu však smí být užito jen jízdní kolo, které je řádně vybaveno (praktická část výuky). Při jízdě musí mít cyklista na hlavě nasazenou ochrannou přilbu a to do 18ti let. Pokud cyklista vyjede do silničního provozu resp. na pozemní komunikaci musí užít k jízdě pravého okraje vozovky, pokud tomu nebrání nějaká překážka nebo jiné okolnosti. Výklad se týká i techniky jízdy, způsob zatáčení, brzdění, nasedání a

sesedání z jízdního kola, dávání znamení o změně směru jízdy, osvětlení a vhodné oblečení. Zvláště důležitým úkonem při jízdě na jízdním kole je způsob jakým cyklista dává znamení o změně směru jízdy. Test prokázal, že část žáků neví, kdy a jakým způsobem cyklista dává znamení o změně směru jízdy. Tato neznalost by mohla mít v praxi fatální následky. Přednášející správný způsob vysvětluje teoreticky za využití didaktických pomůcek, jako jsou obrázky s danou tematikou a zvolený figurant. Následuje výklad dopravního policisty na dané téma s uvedením následků týkajících se nesprávného způsobu dávání znamení o odbočování cyklisty. Při přednášce na téma jízda na jízdním kole bude opět využito obrázků, dataprojektoru a krátkého filmu na DVD. Žákům jsou pokládány otázky, na které budou aktivně odpovídat. Dopravní policista uvádí příklady z praxe a možné chyby, následně zapřičiňující vznik dopravních nehod. Ověření znalostí opět bude probíhat formou ústního přezkoušení.

Další téma, které činilo žákům v rámci dopravního testu problémy jsou pokyny policisty při řízení křižovatek. Je pravdou, že ve většině případů je přednost na křižovatce řízena pomocí svislého dopravního značení nebo semaforů. Existují však případy, kdy křižovátku řídí policista ve stejnokroji a to z důvodu výpadku el. energie napájející semaforů popř. z důvodu vzniklé dopravní nehody v prostoru křižovatky popř. v její bezprostřední blízkosti.

Školení na dané téma začíná opět rozhovorem s žáky:

- Viděli jste policistu, jak řídí provoz na křižovatce?
- Jakým způsobem policisté křižovátku řídí?
- Čím je policista k řízení vybaven?
- Víte jak se zachovat na jednotlivé pokyny policisty?
- Musí žák jak v roli chodce, tak i v roli cyklisty pokynů uposlechnout?

Přednášející žákům sdělí, že policista ve stejnokroji řídící provoz na křižovatce je nadřazený jak svislým dopravním značkám, tak i semaforu, tzn. při průjezdu křižovatkou se žáci řídí jen jeho pokyny. Policista může řídit provoz jednak svým postojem nebo pažemi, kdy v pravé ruce může držet směrovku. Následně budou žákům představeny jednotlivé pokyny policisty:

- Stůj - policista stojí čelem nebo zády k účastníkům
- Volno - policista stojí pravým nebo levým bokem k účastníkům

- Pozor - policista buďto čelem, zády nebo bokem k účastníkům, přitom má vztyčenu pravou paži se směrovkou
- Stůj a volno - policista má pravou ruku předpaženou a levou upaženou, což znamená „Stůj“ pro účastníky přijíždějící k zadům a pravému boku a „Volno“ pro účastníky přijíždějící k levému boku a odbočující vpravo či vlevo popř. přijíždějící k čelu a odbočující vpravo a pro chodce přecházejícími za zády policisty.

Žákům je výklad demonstrován na dopravním policistovi, který se výkladu přímo účastní.



Pokyn policisty „Pozor“



Pokyn policisty „Volno“



Pokyn policisty „Stůj“

Žákům je i prostřednictvím DVD pouštěn záznam jak vypadá řízení provozu na křižovatce policistou v praxi. Po shlédnutí filmu opět před žáky předstoupí policista a demonstruje

jednotlivé pokyny, kdy přednášející namátkově vyvolává žáky a ti mají za úkol správně pojmenovat pokyn a co musí účastník na daný pokyn učinit.

Na závěr teoretické školící části budou žákům rozdány kartičky s pokyny a radami pro začínající cyklisty a reflexní proužek umísťující se na ruku či nohu cyklisty při jízdě za snížené viditelnosti.

11.2 PRAKTICKÁ ČÁST

Po absolvování teoretické části se žáci přesunou z prostor učebny ven na dopravní hřiště k absolvování praktické části školení. Cílem praktické části je seznámit a naučit žáky zásady bezpečné jízdy na jízdním kole v praxi. Praktický výcvik bude probíhat na křižovatkách osazených svislým dopravním značením a semaforu v rámci dopravního hřiště. Řádně vybavená jízdní kola a ochranné přilby budou žákům zapůjčeny na místě.



FOTO: *Provoz na dětském dopravním hřišti v Olomouci.*

Před uskutečněním praktické jízdy bude proveden výklad instruktorem týkající se řádného vybavení jízdního kola s názornou ukázkou. Bude následovat seznámení žáků s bezpečnostními předpisy a pravidly související s jízdou na jízdním kole v prostoru dopravního hřiště. Žáci účastníci se praktické části jsou následně rozdělení na dvě početně

stejně skupiny. Jedna skupina si převezme jízdní kolo a dle pokynů instruktora budou jezdit na dopravním hřišti zatím jen dle dopravního značení. Druhá skupina stojí vedle instruktora a sledují provoz na hřišti.



FOTO: *Správný způsob dávání znamení o změně směru jízdy*

Po určité době instruktor sděluje stojícím žákům zjištěné nedostatky, kterých se dopouští jejich spolužáci při jízdě na jízdním kole. O zjištěných nedostatcích žáků si dělá instruktor poznámky. Po chvíli je dán pokyn k zastavení i žákům, kteří jezdili a jsou jim sděleny zjištěné nedostatky. Následně se obě skupiny vymění. Po odjetí první série jízd následuje na křižovatkách řízení provozu pomocí světelného signalizačního zařízení. Obě skupiny se opět vymění. Po odjetí druhé série jízd a seznámení žáky se zjištěnými nedostatky, přichází do středu křižovatky policista ve stejnokroji, který bude nyní provoz řídit.





FOTO: Řízení křižovatky policistou v rámci dopravního projektu na DDH Olomouc

Třetí série jízd se tedy uskuteční za účasti dopravního policisty, který se účastní školení. Žákům, kterým dělají pokyny policisty stále ještě problémy, zkušený dopravní policista kýváním paže žáky navede nebo slovně poradí jak se zachovat. Policista mění své pokyny pravidelně a včas, aby na ně mohly žáci dostatečně a přiměřeně reagovat. Po stanoveném čase se skupiny vymění. Následuje zhodnocení všech tří jízd s vyhlášením nejlepších cyklistů. Důraz byl kladen především na respektování pravidel silničního provozu, znalost svislého dopravního značení, pokynů policisty a na praktickou dovednost jízdy na jízdním kole.

Pro zlepšení obratnosti a dovednosti praktické jízdy na jízdním kole byla instruktorem uspořádána dovednostní soutěž skládající se ze čtyř částí:

- projíždění slalomové trati bez sražení kuželů v nejkratším čase,
- převezení pinpongového míčku na pálce po stanovené trase,
- utržení zavěšeného předmětu za jízdy na jízdním kole.

Výsledky jednotlivých žáků instruktor zaznamenává. Tři nejúspěšnější cyklisté obdrží jeden volný vstup na dětské dopravní hřiště Semafor v Olomouci a drobné upomínkové předměty s logem Policie ČR a Centrum Semafor.

Po ukončení teoretické i praktické části následuje zhodnocení celého školení. Instruktoři sdělí žákům, zda dosáhli požadovaných cílů a s jakými výsledky školení absolvovali. Poté vyhlásí nejúspěšnější žáky. Na úplný závěr dostanou žáci prostor k případným dotazům, následuje oboustranné poděkování a rozloučení.

ZÁVĚR

V teoretické části bakalářské práce jsem se zaměřil na problematiku dopravní výchovy a preventivní činnosti, které by měli žákům osvětlovat zásady a obecné principy bezpečného chování v rámci silničního provozu. Získané znalosti a dovednosti žáků by měli být podkladem pro správné a bezpečné chování v silničním provozu a měli by napomoci ke snížení počtu silničních dopravních nehod s účastí žáků prvního stupně základních škol. V teoretické části byla zpočátku pozornost věnována historii dopravy obecně s přihlédnutím na legislativní normy působící v oblasti dopravy. Poté jsem se snažil věnovat jednotlivým formám dopravní výchovy, jako jsou dopravní výchova v rodině, na základních školách, v rámci dětských dopravních hřišť, dopravní besedy za účasti policie popř. dopravní projekty pořádané prostřednictvím BESIP. V rámci jednotlivých forem výuky popř. preventivních projektů byla popsána jejich činnost, principy, strategie a cíle, kterých hodlají dosáhnout. Po zpracování teoretické části se domnívám, že by jednotlivé formy dopravní výchovy měli na sebe navzájem navazovat a tvořit jakýsi ucelený systém, který by měl dítěti utvořit určitou představu o správném a především bezpečném chování v rámci silničního provozu. Dále se domnívám, že s ohledem na dnešní dobu a neutěšené statistiky nehodovosti, by měla být výuka dopravní výchovy dětí nedílnou součástí jak výchovně vzdělávacího procesu, tak i mimo něj. Stanovený cíl teoretické části byl dle mého názoru splněn.

Ve výzkumné části bakalářské práce se zabývám úrovní znalostí žáků 3. tříd prvního stupně základních škol v Olomouci a blízkém okolí v oblasti bezpečného chování v silničním provozu. Po uspořádání dopravních besed za účasti Policie ČR (PIS), na třech různých základních školách, byl žákům předložen zpracovaný dopravní test. V rámci dopravního testu byly zjišťovány jejich aktuální znalosti s poukázáním na případné nedostatky a chyby, kterých se žáci dopustili. Jednotlivé testy byly vyhodnoceny a sumarizovány za využití grafického znázornění. Cíl stanovený ve výzkumné části byl dle mého názoru splněn.

Další oblastí bakalářské práce bylo sestavení návrhu dopravního projektu pro žáky třetích tříd v Olomouci a jeho blízkém okolí na základě nedostatků, kterých se žáci dopustili při dopravním testu. Po vyhodnocení dopravních testů byly zjištěny rizikové oblasti, které dělali žákům statisticky nejčastěji potíže. Na tyto rizikové oblasti bylo sestaveno školení pořádané v Centru Semafor v Olomouci, skládající se z teoretické a praktické části.

Smyslem projektu je odstranění nedostatků žáků a osvojení správných návyků v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Získané vědomosti a dovednosti mohou žáci využít jak v roli chodce, tak i v roli začínajícího cyklisty a mohou přispět k dosažení lepších výsledků projevujících se snížením počtu silničních dopravních nehod zaviněných dětmi.

Domnívám se, že v projektové části bylo stanoveného cíle dosaženo.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:

CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, 88s.

CHRÁSKA, Miroslav. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. Olomouc: UP, 2003. 199s. ISBN 80-244-0765-5.

KAŠPAROVÁ, Blažena. *Ajaxův zápisník*. Sokolov: Policie ČR OŘ Sokolov, 2001. 83s.

KOLEKTIV. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha : MDS – BESIP, 2001. 25 s.

KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*, Praha: 2006, 146s. ISBN 80-903184-9-5.

LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vydání. Praha : Nakladatelství Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246

PRUCHA, Jan., WALTEROVÁ, Eliška., MAREŠ, Jiří. *Pedagogický slovník*. Praha: Portál, 2001. ISBN 80-7178-579-2.

STOJAN, Mojmír., *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*, Brno 2008, 109 s, ISBN 978-80-7392-078-4

VOLNÝ, Josef. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*, Praha: 1980, 145s.

VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy I. Díl CHODEC*, Praha: Fortuna, Ministerstvo dopravy ČR – BESIP, 2003. 62s. ISBN 80-7168-246-2.

VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy II. Díl CYKLISTA*, Praha: Fortuna, Ministerstvo dopravy ČR – BESIP, 2003. 60s. ISBN 80-7168-247-0.

VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, 2001. 32s. ISBN 80-7168-790-1.

VOTRUBA, Josef. *Výcvik na dětských dopravních hřištích*. Praha: Fortuna, BESIP, 1997. ISBN 80-7168-435-X.

PRÁVNÍ NORMY:

Zákon č. 140/1960 Sb., trestní zákon

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2000 – 2010
ředitelství Služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

ELEKRONICKÉ ODKAZY:

<http://www.ibesip.cz>

<http://www.besip.cz/narodni-strategie>

http://www.besip.cz/komplexni_informace_2011

<http://www.besip.cz/dopravni-vychova>

<http://ibesip.cz/temata/deti/statistikaanalyzy>

<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>

<http://www.czrso.cz/index>

<http://www.autoklub.cz/.nehodovost/>

<http://www.olomouc.eu/semafor>

SEZNAM PŘÍLOH:

Příloha č. 1: Dopravní test pro žáky 3. třídy základní školy, užitý ve výzkumné části bakalářské práce.

Příloha č. 2: Vyplněný dopravní test žákem 3. třídy základní školy, užitý ve výzkumné části bakalářské práce.

Příloha č. 3: Statistické vyhodnocení dopravních testů.

Příloha č. 1

DOPRAVNÍ TEST
pro žáky 3. třídy ZŠ



Jméno a příjmení

Základní škola, třída

Věk

poznámka: U typu otázky ANO, NE - zakroužkuj správnou odpověď.

U typu otázky s tečkami - vepiš svou odpověď.

U typu otázky s odpověďmi a), b), c) - zakroužkuj správnou odpověď.

1. Učil/a jsi se ve škole dopravní výchovu

- a) ano
- b) ne

2. Byl/a jsi na dopravním hřišti

- kdy.....
- kde
- co jsi tam dělal/a.....
-

3. Účastníkem silničního provozu je

- a) každý, kdo se pohybuje po silnici nebo po ulici (chodec, cyklista, řidič motorového nebo nemotorového vozidla)
- b) pouze ten, kdo řídí motorové vozidlo
- c) pouze ten, kdo řídí motorové nebo nemotorové vozidlo

4. Bruslař pohybující se na kolečkových bruslích je

- a) řidič nemotorového vozidla
- b) řidič motorového vozidla
- c) chodec

5. Smíš si hrát v obytné zóně

ANO

NE

6. Povinnost cyklisty užít ochrannou přilbu platí

- a) do 18 let
- b) do 15 let
- c) do 12 let

7. Chodec je povinen přecházet vozovku

- a) libovolně
- b) šikmo
- c) kolmo, aby přecházená vzdálenost byla co nejkratší

8. V silničním provozu smějí jezdit cyklisté samostatně bez dozoru

- a) od 12 let
- b) od 8 let
- c) od 10 let

9. V silničním provozu se na jízdním kole jezdí

- a) při levém okraji vozovky
- b) u středu vozovky
- c) při pravém okraji vozovky

10. Znamení o změně směru jízdy dává cyklista

- a) vztyčením paže
- b) máváním paže
- c) zřetelným upažením

11. Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dát

- a) jen za snížené viditelnosti
- b) vždy při brzdění
- c) vždy, když mění směr jízdy

12. Znáš důležitá telefonní čísla

Policie..... Záchraná služba..... Hasiči.....

13. Co znamená pokyn dopravního policisty, stojí-li na křižovatce k tobě, jako k cyklistovi čelem

- a) pozor
- b) volno
- c) stůj



14. Tato svislá dopravní značka znamená

- a) dej přednost v jízdě všem účastníkům
- b) hlavní silnice
- c) dej přednost v jízdě tramvaji



15. Tato svislá dopravní znamená

- a) dej přednost v jízdě
- b) hlavní silnice
- c) křižovatka mimo obec



16. Tato svislá dopravní značka zakazuje vjezd

- a) všem motorovým vozidlům
- b) motocyklům a jízdním kolům
- c) jízdním kolům



17. Tato svislá dopravní značka informuje o

- a) přechodu pro chodce
- b) přejezdu pro cyklisty
- c) zákazu vstupu chodců



DOPRAVNÍ TEST

pro žáky 3. třídy ZŠ



Jméno a příjmení Tereza Spáčilová
Základní škola, třída ZŠ Hněvotín 3. třída
Věk 8

poznámka: U typu otázky ANO, NE - zakroužkuj správnou odpověď.

U typu otázky s tečkami - vepiš svou odpověď.

U typu otázky s odpověďmi a), b), c) - zakroužkuj správnou odpověď.

1. Učil/a jsi se ve škole dopravní výchovu

- a) ano
- b) ne

2. Byl/a jsi na dopravním hřišti

- kdy... 2. třídě
- kde... v. Olomouci
- co jsi tam dělal/a... jezdila na kole

3. Účastníkem silničního provozu je

- a) každý, kdo se pohybuje po silnici nebo po ulici (chodec, cyklista, řidič motorového nebo nemotorového vozidla)
- b) pouze ten, kdo řídí motorové vozidlo
- c) pouze ten, kdo řídí motorové nebo nemotorové vozidlo

4. Bruslař pohybující se na kolečkových bruslích je

- a) řidič nemotorového vozidla
- b) řidič motorového vozidla
- c) chodec

5. Smíš si hrát v obytné zóně

ANO

NE

6. Povinnost cyklisty užít ochrannou přilbu platí

- a) do 18 let
- b) do 15 let
- c) do 12 let

7. Chodec je povinen přecházet vozovku

- a) libovolně
- b) šikmo
- c) kolmo, aby přecházená vzdálenost byla co nejkratší

8. V silničním provozu smějí jezdit cyklisté samostatně bez dozoru

- a) od 12 let
- b) od 8 let
- c) od 10 let

9. V silničním provozu se na jízdním kole jezdí

- a) při levém okraji vozovky
- b) u středu vozovky
- c) při pravém okraji vozovky

10. Znamení o změně směru jízdy dává cyklista

- a) vztyčením paže
- b) máváním paže
- c) zřetelným upažením

11. Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dát

- a) jen za snížené viditelnosti
- b) vždy při brzdění
- c) vždy, když mění směr jízdy

12. Znáš důležitá telefonní čísla

Policie.. 158 Záchraná služba.. 155 Hasiči 150

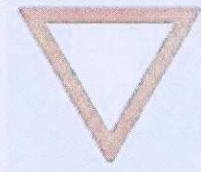
13. Co znamená pokyn dopravního policisty, stojí-li na křižovatce k tobě, jako k cyklistovi čelem

- a) pozor
- b) volno
- c) stůj



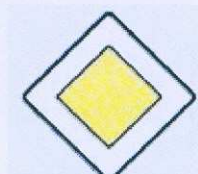
14. Tato svislá dopravní značka znamená

- a) dej přednost v jízdě
- b) hlavní silnice
- c) dej přednost v jízdě tramvaji



15. Tato svislá dopravní značka znamená

- a) dej přednost v jízdě
- b) hlavní silnice
- c) křižovatka mimo obec



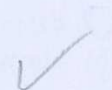
16. Tato svislá dopravní značka zakazuje vjezd

- a) všem motorovým vozidlům
- b) motocyklům a jízdním kolům
- c) jízdním kolům



17. Tato svislá dopravní značka informuje o

- a) přechodu pro chodce
- b) přejezdu pro cyklisty
- c) zákazu vstupu chodců



Příloha č. 3

	ZŠ Heyrovského	ZŠ Hněvotín	ZŠ Senice n. Hané	CELKEM
1 ano	16	14	24	54
ne	3	4	0	7
2 ano	3	7	24	34
ne	16	11	0	27
3 a)	17	16	18	51
b)	0	0	3	3
c)	2	2	3	7
4 a)	14	3	5	22
b)	0	0	0	0
c)	5	15	19	39
5 ano	18	16	23	57
ne	1	2	1	4
6 a)	18	16	22	56
b)	0	0	2	2
c)	1	2	0	3
7 a)	3	0	3	6
b)	0	1	2	3
c)	16	17	19	52
8 a)	2	3	5	10
b)	0	0	0	0
c)	17	15	19	51
9 a)	6	3	1	10
b)	0	0	1	1
c)	13	15	22	50
10 a)	6	3	7	16
b)	1	1	1	3
c)	12	14	16	42
11 a)	1	2	1	4
b)	2	3	4	9
c)	16	13	19	48
12 znají	17	13	23	53
neznají	2	5	1	8
13 a)	3	3	3	9
b)	2	4	7	13
c)	14	11	14	39
14 a)	17	14	20	51
b)	2	3	3	8
c)	0	1	1	2
15 a)	3	0	2	5
b)	16	14	22	52
c)	0	4	0	4
16 a)	1	0	4	5
b)	0	4	3	7
c)	18	14	17	49
17 a)	19	18	22	59
b)	0	0	1	1
c)	0	0	1	1

Anotace

Jméno a příjmení :	Jaroslav Bačovský
Katedra :	Pedagogiky s celoškolskou působností
Vedoucí práce :	PhDr. PaedDr. Václav Klapal, Ph.D.
Rok obhajoby :	2012

Název práce:	Dopravní výchova na základních školách a prevence ke snižování dopravní nehodovosti dětí
Název v angličtině:	Road safety education in primary schools to reduce and prevent traffic accidents of children
Anotace práce:	Práce se zabývá problematikou dopravní výchovy a preventivní činnosti zaměřenou na žáky 3. tříd základních škol v souvislosti s dopravní nehodovostí. Prezentuje strategie a preventivní projekty mající za cíl osvojení bezpečného chování žáků v silničním provozu. V empirické části autor zjišťuje prostřednictvím testů, úroveň znalostí žáků 3. tříd základních škol na Olomoucku v oblasti BESIP.
Klíčová slova :	Doprava, bezpečnost silničního provozu, zákon, dopravní nehodovost, dopravní výchova, škola, učitel, žák, vzdělávání, dopravní projekt.
Anotace v angličtině :	The work deals with traffic education and prevention activities aimed at students third elementary school classes in connection with traffic accidents. Presents preventive strategies and projects aimed at students learning safe behavior in traffic. In the empirical part, the author determined through tests, the third level of knowledge students grades of primary schools in the Olomouc region in SCUBA
Klíčová slova v angličtině :	Transport, road safety, law, traffic accidents, traffic education, school, teacher, student, education, transportation project.
Přílohy vázané v práci :	Příloha 1) Dopravní test pro žáky 3. tříd ZŠ užitý ve výzkumné části práce Příloha 2) Ukázka vyplněného dopravního testu žákem 3. třídy ZŠ užitého ve výzkumné části práce Příloha 3) Vyhodnocení dopravních testů
Rozsah práce :	75 stran
Jazyk práce :	Český

