

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

VÝUKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY VE VOLNOČASOVÉM CENTRU
Diplomová práce
(bakalářská)

Autor: Zdeňka Nováková, Rekreatologie – Pedagogika volného času,
kombinované studium

Vedoucí práce: Doc. PhDr. F. Mazal, CSc.
Olomouc 2010

Bibliografická identifikace:**Jméno a příjmení autora:** Zdeňka Nováková**Název diplomové práce:** Výuka dopravní výchovy ve volnočasovém centru**Pracoviště:** Katedra rekreologie**Vedoucí diplomové práce:** Doc. PhDr. F. Mazal, CSc.**Rok obhajoby diplomové práce:** 2010**Abstrakt:**

Hlavním cílem mé práce je analyzovat přínos dopravní výchovy pro děti a mládež mladšího a středního školního věku ve vybraných lokalitách se zaměřením na volnočasové centrum. Zjistit informovanost dětí a mládeže o dané problematice, porovnat výuku dopravní výchovy ZŠ v Lošticích a v Mohelnici s výukou ve volnočasovém centru v Mohelnici. Na základě poznatků vypracovat nabídku výuky dopravní výchovy ve volnočasovém centru DDM Magnet Mohelnice.

Klíčová slova: výuka, dopravní výchova, volnočasové centrum**Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.**

Bibliografic identification

First name and surname of the autor: Zdeňka Nováková

Name of Diploma Paper: Traffic Education teaching in Leisure Time Centre

Suprvisor: Doc. PhDr. F. Mazala, CSc.

Worksite: Recreology department

Year of Diploma Paper Defence: 2010

Abstract:

The main target of my B.A. thesis is to analyze benefits of traffic education for children and youth of junior and middle school age in selected localities with a focus on leisure time center. Find out the children's and youth's issue awareness; compare the traffic education at elementary school in Loštice and Mohelnice with education in the leisure time center in Mohelnice. On the base of findings work up offer of traffic education schooling in the leisure time center DDM Magnet Mohelnice .

Key words: education, traffic education, leisure time center

I agree with lending the Diploma Paper withing the library service.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně s odbornou pomocí Doc. PhDr. F. Mazala, CSc. a použila pouze prameny uvedené v seznamu literatury. Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

V Lošticích dne 30. 6. 2010

.....

1. Úvod	7
2. Teoretické poznatky	9
2.1 Od historie dopravní výchovy po její současnost v ČR	9
2.2 Psychologie bezpečného pohybu	11
2.2.1 Lidský mozek	11
2.2.2 Obecný pohled na informovanost bezpečného chování a jednání	12
2.2.3 Hra jako nástroj dopravní výchovy.....	13
2.2.3.1 Význam her	13
2.2.3.2 Dopravní soutěže a závody mladých cyklistů	14
2.2.4 Bezpečnost a ochrana zdraví ve školách a školských zařízeních	16
2.2.5 Dopravní výchova na dětských dopravních hřištích (DDH).....	17
2.2.6 Vnímání chodců řidičem	18
2.2.7 Cyklisté na silnici.....	19
2.2.8 Pohyb na kolečkových bruslích.....	20
3. Cíle a úkoly	21
3.1 Cíle	21
3.2 Úkoly	21
4. Metoda	22
5. Diskuze a výsledky	23
5.1 Diskuze	23
5.1.1 Výuka dopravní výchovy v MŠ a ZŠ	23
5.1.2 Výuka dopravní výchovy na SŠ	25
5.1.3 Dopravní výchova ve volnočasovém centru	25
5.1.3.1 Historie DDH DDM Magnet	26
5.1.3.2 Současnost výuky dopravní výchovy na DDM Magnet	26
5.1.3.3 Vzdělávací programy dopravní výchovy na DDM Magnet	27
5.1.3.3.1 Vzdělávací programy dopravní výchovy v zimním období	27
5.1.3.3.2 Vzdělávací programy dopravní výchovy pro žáky 4. ročníků	30
5.1.3.4 Dopravní soutěže a příležitostné akce na DDM Magnet	32
5.2 Výsledky	34
5.2.1 Děti předškolního věku	34
5.2.2 Dopravní výchova v rodině	34
5.2.3 Dopravní nehody dětí a adolescentů	35

5.2.4 Tabulky a statistiky	36
6. Závěr	41
7. Souhrn	43
8. Summary	44
9. Referenční seznam	45
10. Přílohy	46

1. Úvod

„Mami, jdu ven za kamarády a беру si kolo.“

Většina rodičů mi dá určitě za pravdu, že při vyřčení této věty dítětem cítí určitý strach či obavy. Některé okamžitě napadne několik otázek, kterými dítě zasypou. Například: v kolik hodin se vrátí, kam pojedete, s kým pojedete, zda-li je dobře oblečené, jestli si s sebou bere mobil, apod. Jde-li o dítě mladšího školního věku navštěvující první stupeň základní školy, je mu rodiči připomenuta, někdy i zkontrolována, přilba na hlavě, jde-li o starší dítě a zejména o teenagera, toto připomenutí je většinou zbytečně vyřčenou větou do prostoru. Tomuto dítěti nejde tak o jeho bezpečnost jako spíše o to, jak na kole vypadá, zda si nerozhodí účes, zda se mu nebude někdo z jeho vrstevníků smát, aby si u nich nepokazil reputaci a samozřejmě svoji image. Málo kdo si z nich uvědomí, jaké riziko podstupuje a jaká nebezpečí mu hrozí.

Mnoho dětí žije na sídlištích, které zrovna neoplývají herními plochami. Najdeme zde více parkovacích míst než bezpečných houpaček a prolézaček. Místem ke hraní se proto stávají právě i tyto parkoviště, na která se dá krásně malovat a následně i přilehlé silnice. Tam se dá dělat také spousta zábavných věcí a her. Přebíhat přechody pro chodce na čas, skákat panáka přes zebru, dobře se tady otáčí na kole a jezdí na kolečkových bruslích a když je tam na blízku ještě semafor, který někdy svítí, někdy nesvítí – to je pak zábava. A maminka či tatínek, dívající se ze sedmého patra, jen stěží stačí sledovat, co všechno si to jeho „dítka“ vymyslí. V sedm hodin večer se všichni sejdou u večeře, pofoukají se modřiny, maminka se zlobí, že zase musí prát špinavé tepláky a zašívát roztrhaná kolena a tatínek přemýšlí, jak se to kolo, tříkolka či kočárek mohl tak zdeformovat. Tohle je ta lepší verze. Ale může se stát, že už se ten malý človíček domů nevrátí.

Je prakticky nemožné, aby rodič nepřetržitě sledoval a hlídal své dítě 24 hodin denně. Dalším problémem, na který chci poukázat je cesta do školy a zpět domů. I kdybychom dítěti zakázali chodit si ven hrát, do školy se chodit musí a vozit dítě autem není ideální řešení. Dítě se tak stává pasivním účastníkem silničního provozu a je daleko více zranitelnější díky své nevědomosti o okolním prostředí.

Než ho ale necháme bez dozoru, měli bychom ho vybavit nejen po stránce materiální, ale také ho seznámit s bezpečnostními pravidly, jak se správně chovat na ulici, na silnici, na místě, kam si jde právě hrát, seznámit ho s úskalími, které ho čekají při cestě do školy a poukázat na možná nebezpečí a situace, se kterými by se mohlo setkat. Měli bychom volit vhodnější než zákazovou strategii, neboť co je pro dítě zakázáno, je tajemné a dobrodružné a rychleji se tak zákaz poruší. Jak tedy na to? Kde začít a jak?

2. Teoretické poznatky

2.1 Od historie dopravní výchovy po její současnost v ČR

Dopravní výchova v naší republice byla, je i nadále bude spojována s problémem řešení negativních dopadů motorizace na společnost a vedle ekologických projevů především se snižováním tolik závažné dopravní nehodovosti. Lze se proto shodnout na názoru, že dopravní výchova by se měla stát plnohodnotnou a pedagogicky účinnou součástí výchovy mladého člověka.

Již počátkem 30. let 20. století bylo zřejmé, že se ve společnosti bude rychle rozvíjet motorismus, který nebude pouze společenským kladem. Varujícím faktem byly již tehdy policejní statistiky nehod a úrazů způsobených vozidly. Protože nehodovost stoupala, společnost se touto situací začala vážně zabývat.

Tento problém vzaly na svá bedra tři hlavní tehdejší instituce, které se bezpečností silničního provozu a tedy i výchovou k dopravní bezpečnosti profesionálně zabývaly. Byl to především Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze.

Středem pozornosti byly podobné otázky jako v současné době:

- problém nehodovosti dětí a mládeže spojený s nutností školního a mimoškolního dopravně výchovného soustavného vzdělávání
- nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel, především v působení soukromých, nekoncesovaných autoškol
- nedostatky v metodice a náročnosti vlastních řidičských zkoušek
- alkohol jako důležitá příčina nehod
- zjišťování duševní způsobilosti k řízení motorových vozidel

Elektrické dráhy reagovaly na problém tím, že zřídily psychotechnickou laboratoř, v níž náš významný pedagog a psycholog Josef Váňa prováděl psychotechnický výběr adeptů pro řízení vozidel veřejné dopravy.

V září 1932, kdy se poprvé seznámila široká veřejnost s dopravně výchovnou problematikou, uspořádal Národní komitét pro vědeckou organizace v Praze

„bezpečnostní týden spojený s ochranou před úrazem a požárem“. Byly pořádány výstavy, aby se veřejnost seznámila se společensky potřebnou problematikou v co nejširším měřítku. Dopravní výchovou se zabývala jako jediným tématem expozice Autoklubu republiky Československé (ARČs).

ARČs na výstavních panelech ukázala, jak byla v uplynulém období prováděna dopravní výchova dětí a mládeže na školách a v kursech přímo v budově Autoklubu. Šlo o tzv. „hodinky bezpečnosti“ a od 19. 3. jich do 19. 12. 1935 proběhlo celkem padesát. V Praze bylo proškoleny 15 000 dětí obecných škol, v ostatních městech potom 20 000. Výuka byla prováděna s maximální názorností a s pečlivě připraveným obsahem vyučovací látky. Pro venkov byly tyto hodinky vysílány rozhlasem pro školy.

Snahy školství o bezpečnost školní mládeže v dopravním prostředí se dá dobře demonstrovat na „Podrobných učebních osnovách obecných škol pražských“ z roku 1934 pro 1.-5. ročník, zpracovaných komisí reformního sboru pražských učitelů.

Termín dopravní výchova poprvé použil F. A. Elstner ve svých hodinkách bezpečnosti v roce 1935.

(Límová, 2006)

V současné době je dopravní výchova v rukou Ministerstva dopravy. Oddělení BESIP je jeho integrální součástí, odborem komunikace s veřejností. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřování informací o osvědčených postupech v této oblasti.

Oddělení BESIP úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích.

Na základě Statutu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu zajišťuje oddělení BESIP činnost sekretariátu. (www.ibesip.cz, 2010)

2.2 Psychologie bezpečného pohybu

2.2.1 Lidský mozek

Lidský mozek je tou nejúchvatnější jedenapůlkilovou hmotou na této planetě, možná dokonce ve vesmíru. I když se často přirovnává k počítači, je mnohem složitější a umí toho nesrovnatelně víc. Lidský mozek přijímá a uspořádává víc informací za den, než je počítač schopen zpracovat za několik let. Odhaduje se, že lidský mozek přijímá něco mezi 35 a 40 tisíci informací za sekundu. Většina těchto informací je samozřejmě filtrována, jinak by došlo k podobné poruše, jako když „zamrzne“ počítač.

Lidský mozek je schopen si představit a vytvořit vesmírnou loď, která ho dopraví na měsíc, plynové potrubí, laserovou chirurgii, baseball, automobil, počítač, Mozartovo Requiem, Monu Lisu leoparda da Vinciho, elektřinu, špagety a modelínu – to všechno vychází z orgánu, který je velký asi tak jako grapefruit.

Dávno před narozením se v mozku vytvářejí spoje, které nám umožňují nejen dýchat a vidět, ale i mluvit a racionálně přemýšlet. I když je struktura dána geneticky, záleží na prostředí, jak ji bude zpevňovat a „budovat“ jednotlivé cesty.

Na utváření struktury mozku a jeho schopností se významně podílí raná zkušenost. Kvalita, množství a pravidelnost podnětů do značné míry určuje, kolik se vytvoří v mozku synapsí a jak budou fungovat. To platí jak pro kognitivní, tak emoční vývoj a tento vliv trvá po celý život.

Děti mají pro učení biologické předpoklady. Mozek tříletého dítěte je dvaapůlkrát aktivnější než mozek dospělého člověka. V dětském mozku je více synapsí a jejich hustota je nejvyšší v prvních deseti letech života.

Rané interakce, tedy jak navazujeme kontakt a jak reagujeme přímo ovlivňují způsob aktivace mozku. Děti se učí v kontextu významných vztahů. Propojení mozkových buněk se tvoří zároveň s tím, jak dítě postupně získává zkušenosti s okolním světem.

Náš mozek je vytvořen z desítek milionů základních neurálních sítí, které pracují simultánně v propojených kombinacích. Robert Sylwestera (1995) tvrdí, že při pozorování červeného balónku, který se kutálí po stole, zpracovává mozek barvu, tvar, pohyb a umístění balónku ve čtyřech různých částech mozku. Navzdory diskusi o levé a pravé hemisféře, funguje mozek jako integrovaný celek, který řídí veškeré naše chování,

emoce a myšlenky. Z toho vyplývá, že dětem od narození přibližně do deseti let musíme pomáhat aktivovat mozkové dráhy. Posilování neurálních sítí dítěte tedy znamená, že jim pomůžeme uvědomovat si vzorce a vztahy a vytvářet spojení mezi nimi a novými informacemi. (Schiller, 2004)

2.2.2 Obecný pohled na informovanost bezpečného chování a jednání

Každý občan každého motoristicky vyspělého státu by měl získat, ať už jakoukoliv formou, základní informace o způsobech „přežití“ v podmínkách moderního světa dopravy, tedy nezbytné znalosti, dovednosti a návyky bezpečného jednání a chování při chůzi a jízdě v silničním provozu. Je zcela logické, že s touto přípravou je nutno začít co nejdříve – v rodině, v mateřské škole, v základní škole.

Školské instituce v mnoha státech na tyto potřeby reagují zařazováním, popř. doporučováním různých forem dopravní výchovy do vyučování i mimo něj. Na těchto snahách se různými způsoby podílejí další organizace – motoristické a turistické kluby, policie, pojišťovny, rodičovské iniciativy aj.

V české republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základní škol (prvouka), a to se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a orientace v silničním provozu. Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky zapáleným a obětavým učitelům vedoucím v době mimo vyučování speciální kroužky a kurzy, popř. díky propracovanému systému práce dopravních hřišť v určité oblasti. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále více nepříznivější statistika dopravní nehodovosti. (Votruba, 1993)

Proč dopravní výchova dětí?

- velmi ohrožená skupina populace
- rychle se učí, fixují návyky pro celý život
- spontánně přijímají podněty
- jsou schopny ovlivnit i dospělé
- absence kvalitní dopravní výchovy na školách

Dopravní výchova patří mezi základní vzdělání každého člověka. Stav týkající se dopravní výchovy na školách není dobrý. Metodiky dopravní výchovy dětí na školách jsou již zastaralé a v rámci povinné školní docházky je dopravní výchova téměř potlačena.

Současná situace na českých silnicích není co do počtu a následků dopravních nehod příznivá. Ze statistik dopravních nehod je zřejmé, že je nutné ovlivňovat postoje dětí k dopravě již v útlém věku a systematicky je rozvíjet až do dospělého věku, protože jedině tak je úroveň vědomostí dbalejší a kvalitnější.

Bohužel zkostnatělé celostátní programy ji několik let nesplňují podmínky moderní výuky pro současný provoz a v nekonečném důsledku dětem nic nepřinesou. „Tematický plán“ dopravní výchovy pro žáky 4.tříd základních škol vydaný Ministerstvem dopravy umožňuje úpravu výuky dle konkrétních možností jednotlivých škol nebo vyučujících dopravní výchovu. Výuku je třeba zaměřit na obsah nikoli rozsah. Výuka by se měla více zaměřit na konkrétní případy a problémy – a tím skutečný stav dopravy, na pravidelnosti a zákonitosti na místo zdlouhavé výuky zavést praktičtější způsob. Neboť každé dítě se musí denně dopravit do školy, buď jako chodec, cyklista nebo spolujezdec. (Horníčková, 2007)

2.2.3 Hra jako nástroj dopravní výchovy

2.2.3.1 Význam her

Hra je nejlepším a nejvýznamnějším výchovným prostředkem, na tom se shodují snad všichni vychovatelé. Jak to však vypadá v praxi? Škola se dodnes nestala hrou, přestože J. A. Komenský vytyčil tento cíl už před třemi stoleními. Děti si v poslední době méně hrají i ve volném čase. Počet hřišť a volných pláček ve městech se neustále zmenšuje, většina dětí si dnes prostě nemá kde hrát. V ulicích vzrůstá automobilový provoz a znemožňuje drobné pohybové hry na chodníku, které kdysi bývaly tak početné a oblíbené a dnes rychle upadají v zapomnutí. Ani doma si děti nehrají tak často jako dřív – tak se projevuje neblahý vliv televize, pasivní zábava nahrazuje aktivní hru. (Zapletal, 1993)

Karel Rýdl říká: „Jak dlouho si ještě můžeme dovolit připravovat dnešní děti ve včerejších školách s předvčerejšími metodami na zítřejší problémy?“ A můj dovětek k učitelům zní: „Máme ten nejdůležitější úkol na světě, protože děti jsou budoucnost!“

Učitelé jsou zvyklí odpovídat každý za svůj předmět. Ale všichni učitelé odpovídají nejen za svůj předmět, ale za společný výsledek školy. Tedy za dobře vybaveného žáka pro život, s běžnými kompetencemi, (znanostmi, dovednostmi a postoji) pro nynější život, pro současnou společnost, ve které bude pracovat a spoluřídít ji několik desítek let.

Prožitek je základní vlastností hry. Hra umožňuje dítěti vstupovat do různých sociálních rolí a učit se tak důležitým funkcím v širokém sociálním kontextu. Naučí dítě dívat se na sebe sama jako na objekt odlišný od ostatních, ale zároveň v určitém vztahu k nim. Učí vnímat role druhých dětí a tím řídit svoji vlastní činnost. Ve hrách se vyskytuje základní přeměna vůči vnějšimu světu. Dítě se soustřeďuje na kontrolu svého vztahu ke světu, jaký je.

Tradiční hřiště je zázrak sociálního pořádku. Proč? Protože tam platí pro všechny stejná pravidla, která umožňují předvídat za určitých situací chování všech hráčů. A to je v porovnání s jednáním lidí mimo hru obrovský rozdíl. Hra je založena na pořádku a demokratickém chování, podle něhož každý hráč jednou přijde na řad. V normálním životě často toto střídání neplatí a „velcí“ (mocí, funkcí či jinou silou) prosadí ve společnosti více než ostatní. (Mazal, 2007)

2.2.3.2 Dopravní soutěže a závody mladých cyklistů

Nejznámější a největší amatérský závod na světě – Závod míru. Od roku 1948 jeho trať poprvé vedla mezi Prahou, Berlínem a Varšavou. Naši závodníci v soutěži jednotlivců dosáhli nejvyššího úspěchu celkem devětkrát a v soutěži družstev dokonce desetkrát. Řekne-li se však sportovní cyklistika, není to jenom Závod míru. Je to i dráhová cyklistika na betonových oválech stadiónů, krasojízda na kolech a kolová na sálech v tělocvičnách, je to i jeden z nejobtížnějších sportů – cyklokros. Ve všech těchto odvětvích cyklistiky naši reprezentanti dosáhli a dosahují velkých mezinárodních úspěchů. Vzpomeňte na bratry Pospíšilovy, Annu Matouškovou a další. Ti všichni začali stejně jako my. Tréninkem a vytrvalostí se můžeme dostat na jejich místa, ale

především se mnohému naučit, zdokonalit se v pravidlech silničního provozu, v technice jízdy, v obratnosti, rychlosti a mnoha dalších potřebných dovednostech. (Votruba, 1976)

Doplňkem, nebo přesněji řečeno určitou náhradou toho, co z dopravní výchovy chybí věkové kategorii 10-14letých dětí na základní škole, jsou dopravní soutěže. Kvalitní příprava dětí na tyto soutěže a účast v nich může znamenat velký přínos pro vztah dětí k motorismu, pro pochopení všech zákonitostí dopravy a dodržování partnerských vztahů v silničním provozu.

S podobnými problémy jako u nás se více či méně potýkají v mnoha evropských zemích. Proto také získávají dopravní soutěže mladých, začínajících cyklistů stále větší popularitu a podporu státních a společenských organizací. BESIP inicioval, materiálně podpořil a obsahově i metodicky připravil republikovou soutěž s jednotnými propozicemi již v roce 1977 a to na základě poznatku z organizace podobných soutěží v některých oblastech naší republiky i ze zahraničí. Od té doby se stala dopravní soutěž tradičním vyvrcholením přípravy – výcviku těch nejmladších cyklistů – budoucích řidičů motorových vozidel.

Od roku 1980 byla v rámci některých států východní Evropy organizována obdobná soutěž mezinárodní, které se úspěšně zúčastňovalo i naše družstvo. Proto také od tohoto roku čísujeme ročníky naší soutěže. Od roku 1991 jsou vítězové v mladší kategorii pravidelnými účastníky evropské soutěže „Kdo je mistrem na dvou kolech?“. Obě tyto mezinárodní soutěže mají sice trochu odlišná pravidla, ovšem jejich význam a cíl je stejný.

Soutěž je hra. Prostředek k tomu, aby se dětem umožnilo co nejbezpečněji vniknout do silničního provozu. A podmínkami úspěšného začlenění se mezi rodinu účastníků silničního provozu je vzájemná tolerance, zdvořilost, slušnost, ohleduplnost, partnerský vztah, respektování druhého. V silničním provozu a proto ani v soutěži se nezávodí. Tak by měli chápat soutěž nejenom organizátoři, ale i pedagogové, kteří děti připravují, řídí jejich výcvik. Jejich práce není v žádném případě zbytečná, ať už v soutěži skončí na prvním nebo na posledním místě. (Votruba, 1993)

2.2.4 Bezpečnost a ochrana zdraví ve školách a školských zařízeních

Školy a školská zařízení, zajišťující výchovu a vzdělávání žáků a studentů, mají v rámci bezpečnosti a ochrany zdraví při práci celou řadu povinností a úkolů, vyplývajících z pracovněprávních, bezpečnostních, hygienických předpisů ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy (dále jen „MŠMT“), včetně jeho metodických opatření a pokynů.

Jednou z nejzávažnějších problémů dnešní doby je právě bezpečnost. Je třeba, aby zejména ve školství byla respektována veškerá upozornění, byly prošetřeny všechny podněty, nebyly porušovány směrnice a jiné závazné pokyny, aby bylo možné v co nejvíce případech zabránit kritickým situacím, které by mohly vyústit v psychickou či fyzickou újmu svěřeného dítěte.

Znalost a respektování předpisů umožňuje učitelům vyvarovat se jednání, která by v případě posuzování odpovědnosti za úraz žáka vykazovala jeho pochybení. Učitel je povinen se seznámit se všemi obecně závaznými právními předpisy, které s jeho prací bezprostředně souvisejí a ovlivňují ji. Jde především o zákony s celostátní platností, výnosy a směrnice MŠMT aj.

Každý má právo na ochranu zdraví. Danou problematiku rozvádějí předpisy MŠMT, jež všechny tyto základní povinnosti dané v průběhu výchovně-vzdělávacího procesu uplatňují tak, aby byly všechny úkoly organizačně, technicky, výchovou a dozorem plně zajištěny.

Především jde o pedagogický dozor nad veškerou činností žáků, která přímo souvisí s výchovou a vzděláváním, dále je to soustavné vytváření podmínek pro ochranu zdraví a bezpečnosti žáka, ale i kontrola jejich dodržování. Jde ale též o samotnou výchovu žáků k dodržování hygienických, dopravních, požárních a jiných předpisů a pokynů, týkajících se ochrany zdraví ve školách. (Nováková, 2007)

Pro bezpečný pohyb je třeba, aby všichni byli dostatečně připraveni jak teoreticky, tak i prakticky. Praxe a tím i získávání zkušeností trvá nepoměrně delší dobu než-li seznámení se s teorií. Až praxe prokáže, jak kvalitně jsme se s teorií seznámili a jakým způsobem umíme teoretické poučky převést do praxe a využít je pro svoji bezpečnost. (Límová, 2006)

2.2.5 Dopravní výchova na dětských dopravních hřištích (DDH)

Dopravní hřiště byla v Československu budována od počátku 80. let 20. stoléní. V České republice byl systém dopravní výchovy s jejich využitím nadále průběžně rozvíjen. Provozovateli DDH jsou základní a mateřské školy, autoškoly, domy dětí a mládeže a střediska volného času, Automotoklub, obce, Česká i městské policie i další subjekty včetně soukromých. Ve většině českých okresů je jedno nebo více dopravních hřišť.

Na Slovensku počet dopravních hřišť klesl z 54 v roce 1989 na 34 v roce 2005. Neboť byla vládními orgány přijata nová koncepce udělování licencí k dopravní výchově a ministerstvem školství byly vyhlášeny podmínky pro získávání dotací pro provozovatele dopravních hřišť a poskytovatele dětské dopravní výchovy. (www.wikipedia.org)

Výcvik dětí na dopravním hřišti je nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy. Výcvik se využívá zejména v té části, která se zabývá pravidly provozu na pozemních komunikacích. Stejně jako každý budoucí řidič motorového vozidla absolvuje v určité fázi výcvik na autocvičišti, měl by se i každý žák základní školy zúčastnit výcviku na DDH.

Teorie je velmi důležitá. Její znalost v dopravní výchově je nezbytným předpokladem a podmínkou navazujícího praktického výcviku. Organizace tohoto výcviku v prostorách DDH má řadu výhod:

- Lze procvičovat všechny prvky příslušných ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích mimo nebezpečí skutečného provozu.
- Je možno procvičovat pouze jeden prvek nebo pravidlo.
- Cvičení je nejvěrnějším odrazem situací vznikajících v provozu na pozemních komunikacích (lze např. vytvořit i dopravní nehodu a rozebrat ji do všech podrobností).
- Potřebné cviky a situace lze opakovat tak dlouho, dokud není splněn záměr výcviku.
- Učitel má možnost individuálního přístupu k žákům.
- Je možné ihned opravovat všechny chyby, kterých se děti dopustí.
- Pro děti je tato forma práce přitažlivá a i když se jedná o výcvik přísně podřízený zásadám ukázněnosti, děti ho chápou jako hru.

Prostřednictvím výcviku na DDH děti postupně přivýkají dopravnímu ruchu, přizpůsobují své chování a jednání požadavkům na plynulost a bezpečnost provozu na

pozemních komunikacích. Děti získají potřebnou jistotu pro samostatný pohyb ve skutečném provozu. Je však třeba zabránit tomu, aby nenabýly pocitu suverenity.

Předpokladem úspěšné práce učitele na DDH je jeho správný vztah k dopravní výchově a přesvědčení, že jeho výchovná činnost na tomto úseku provede k zachování nenahraditelných hodnot – zdraví a života dětí. Ani sebelepší učební osnovy a systém výuky neznamenají samy o sobě žádný přínos, pokud není učitel k výuce dopravní výchovy odborně dobře připraven. (Límová, 2006)

2.2.6 Vnímání chodců řidičem

Světové i naše statistiky a psychologické výzkumy dovolují nám zobecnit poznatky o psychologii chodce tak, aby bylo možno lépe předvídat jeho pravděpodobné chování za určitých podmínek.

Řidič musí vědět, že chodec selže na vozovce např. pro nepozornost častěji, než si třeba běžně uvědomuje. Není to však jen nepozornost. Jsou chodci, jejichž schopnost vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat je, zejména v určitých dopravně náročných podmínkách, nižší.

Děti a starší lidé jsou jako chodci mnohem více ohroženi než ostatní věkové skupiny. Skoro všechny země vykazují podobný obraz. Úrazy chodců na milión obyvatel příslušné věkové skupiny jsou nejvyšší ve věkových skupinách 5 – 14letých nebo nad 65 let. Nejstarší chodci mají nejvyšší četnost dopravních úrazů a hned po nich následují malé děti. U dětí v evropských zemích je nejvyšší relativní riziko ve věku od 7 do 9 let.

Riziko pro mladé lidi od 16 let je přibližně dvakrát tak velké jako riziko pro dospělé mezi 16 až 60 roky. Riziko pro staré lidi nad 70 let je dokonce až čtyřikrát větší než jako riziko pro věkovou skupinu 16 až 60 let.

Chlapci mají více úrazů než dívky, neboť se obvykle chovají riskantněji. Jejich impulsivnější chování je přivádí do nebezpečných situací častěji, než je tomu v případě opatrnějších dívek. Z pozorování plyne, že děti školního věku se sice často před přecházením vozovky rozhlédnou, ale pak přecházejí nebo přebíhají, aniž by se opětovně rozhlížely a mohly tak zjistit případnou změnu dopravní situace. (Štikar, Hoskovec, Pour, 1981)

2.2.7 Cyklisté na silnici

Velké množství dopravních nehod se stává při jízdě na kole. Příčin tu bývá mnoho. Předně dochází k úrazům těch dětí, které se učí jezdit na kole. Dítě se naučí jezdit na kole velmi brzy. Ale jakmile jenom trochu ovládá jízdu na kole, vymýšlí, jak by si ježdění zpříjemnilo nebo čím by kamarády oslnilo. Proto se pokouší např. o jízdu bez držení řídítek se založenými rukama apod. (Hoskovec, Pour, Štikar, 1970)

Začínající cyklisté jsou zpravidla postiženi častými pády z jízdniho kola, které bývají zaviněny nesprávným způsobem jízdy. K nim dochází při jízdě na poškozené vozovce, při riskantním a nesprávném způsobu jízdy, anebo jenom proto, že mladý cyklista ještě pořádně neovládá techniku jízdy. Tyto nehody, pokud při nich nedojde k vážnému zranění, nejsou zpravidla vůbec evidovány. Pro vztah řidičů a mladých cyklistů platí totéž, co platí u dětí – chodců.

Mladý cyklista se snaží jet vždy po rovném povrchu, neočekávaně se vyhýbá všem nerovnostem. Nemá rád zajížděky, technicky nezvládá jízdu do kopce, proto nedodrжуje rovnou stopu jízdy. Neumí počítat s větrem, třeba při předjíždění nebo při jízdě krajinou s nepravidelně rozmístěným porostem či nerovnostmi. Nedokáže se rychle přizpůsobit změnám režimu jízdy (rozjíždění, zrychlení), potíže mu činí nasedání a sesedání z kola. Neumí vždy dodržovat rovnou stopu objíždí překážku a předjíždí často s malým bočním odstupem. Dění v provozu prožívá daleko bezprostředněji, optické a akustické podněty z okolního prostředí snadno odvádějí jeho pozornost. S kolem na silnici je méně nápadný než automobil, což si většinou neuvědomuje. Jízda na kole je pro dítě vlastně hrou, zásadně se tím odlišuje od jízd plánovaných za určitým cílem. Nedá se očekávat, že mladý cyklista naznačí vždy změnu směru jízdy a pokud ano, tak ne včas, anebo se vůbec neohlédne, aby se přesvědčil, že předpokládaný úkon (odbočování vlevo, objíždění překážky) bezpečně provede.

Řidič, který vidí malého cyklistu, by měl zvýšit pozornost a jet okolo něj co nejopatrněji. (<http://doprava.impuls.cz/>)

2.2.8 Pohyb na kolečkových bruslích

Jízda na kolečkových bruslích se velmi rozmohla, bohužel stejně jako počet nehod bruslařů. Proto je dobré vědět, kam v provozu patří a jak se mohou chovat. Ze statistik vyplývá, že více než polovina nehod, které měli lidé na kolečkových bruslích, byla na silnici, po střetu s autem nebo motocyklem. I když podle zákona jsou bruslaři chodci a na silnici tedy nemají co dělat. Mnoho lidí si bohužel myslí, že mezi chodce už se nepočítá ten, kdo jede víc než pětikilometrovou rychlostí v hodině. To je ale omyl. Bruslaři se dokonce někdy pohybují v provozu rychleji než cyklisti, ovšem to z nich řidiče nedělá. Jen by si měli uvědomit, že brzdná dráha bruslí je dvojnásobná až čtyřnásobná v porovnání například s kolem. (<http://www.nf-senior.cz/vitejte/dulezite-informace/>)

3. Cíle a úkoly

3.1 Cíle

Hlavním cílem mé práce je analyzovat přínos dopravní výchovy pro děti a mládež mladšího a středního školního věku ve vybraných lokalitách se zaměřením na volnočasové centrum. Zjistit informovanost dětí a mládeže o dané problematice, porovnat výuku dopravní výchovy ZŠ v Lošticích a v Mohelnici s výukou ve volnočasovém centru v Mohelnici. Na základě poznatků vypracovat nabídku výuky dopravní výchovy ve volnočasovém centru DDM Magnet Mohelnice.

3.2 Úkoly

Ze stanoveného cíle vyplynuly následující úkoly práce:

Pomocí vybrané literatury :

- seznámit se s množstvím a možnostmi vzdělávání dětí a mládeže v oblasti dopravní výchovy, s informovaností o bezpečnosti v silničním provozu
- zmapovat otázku včasného začátku s dopravní výchovou
- objasnit činnost a práci pedagogů DDM Magnet

Pomocí analýzy, rešerší, dotazování, rozhovorů, vlastních zjištění:

- zmapovat stav výuky dopravní výchovy ve školských zařízeních v místě činnosti volnočasového centra DDM Magnet
- shromáždit informace, výukové materiály, metodiky a učební pomůcky z volnočasového centra DDM Magnet
- porovnat práci pedagogů ZŠ v Lošticích a Mohelnici s prací ve volnočasovém centru DDM Magnet

4. Metoda

Metody, které jsem použila při psaní bakalářské práce:

- a) historická - pomocí rešerší jsem sbírala a třídila data z literárních a internetových zdrojů z různých období

- b) introspektivní – zde jsem uplatnila osobní dojmy a prožitky z pozorování, z návštěv školských zařízení, z výuky dopravní výchovy dětí a mládeže v DDM Magnet Mohelnice a z DDH v Mohelnici

- c) metoda rozhovoru, řízeného interwiev – rozhovory s pedagogickými pracovníky ve vybraných lokalitách

5. Diskuse a výsledky

5.1 Diskuse

Je nesporným faktem, že úrazovost dětí a mladistvých je v celém světě závažným problémem. Nejinak je tomu i v České republice. I přesto, že úrazovost v této věkové kategorii je komplexně sledována poměrně krátkou dobu, lze říci, že každoročně dochází k tisícům úrazů, z nichž některé končí i smrtelně (Nováková, 2007, 7).

S uvedenou citací nelze nesouhlasit. V této studijní publikaci se autorka zaměřila především na školní a pracovní úrazy, ale dle mého názoru to platí i pro úrazovost v dopravě. Aby si dospělý člověk mohl upevňovat dopravní návyky, ukázněnost a správné vztahy k ostatním účastníkům silničního provozu na pozemních komunikacích v praxi, musí je nejprve někde získat. Nejlepší by bylo začít už v nejtětlejším věku. Ale kde a s kým začít? Mnohé napadne samozřejmě školské zařízení. Mateřská škola, základní škola, dále pak střední škola. Bohužel dopravní výchova jako samostatný předmět není ve školních osnovách zaveden, a proto je s výukou této problematiky potíž. Je tedy potřeba, aby se výuky a výchovy ujal i někdo jiný. A tento úkol padá zejména na rodiče a s jejich pomocí například na volnočasová centra či jiné jim podobné organizace.

5.1.1 Výuka dopravní výchovy v MŠ a ZŠ

Ve školských zařízeních, které jsem navštívila v blízkosti mého bydliště, jsem se dozvěděla, jak moc se dopravní výchově věnují a jaké učební pomůcky a metody používají.

V mateřské škole (MŠ) v Lošticích je to takto: Každý týden v roce je věnován nějaké problematice. Tak například se zaměřují na správnou výživu, na sportování, na cestování, také na bezpečnost a s ní spojenou dopravní výchovu. Výuka v MŠ je zaměřena zejména na rozvíjení pohotovosti dětí, poznávání barev, rozeznávání tvarů a

symbolů. Děti především rozvíjí své smysly. Učí se formou různých her (např. Na vláčky, Na barevná auta, Na traktory), ale také při vycházkách do přírody se děti seznamují s místními komunikacemi a způsoby jejich přecházení – zdolávání, zejména pak s důležitostí pestrého – reflexního oblečení. Seznamují se tak s přechody pro chodce, se semaforey, malují obrázky, zpívají písničky, učí se říkat básničky s dopravní tematikou, rozeznávají dopravní prostředky, pořádají výlety na dopravní hřiště. Předškoláci se učí i některé dopravní značky.

Ve vybraných základních školách jsem oslovila jednoho učitele – zástupce prvního stupně. Následující informace, které mi sdělili, se shodovaly.

1. až 3. třída má učivo dané dle vlastního školního vzdělávacího programu k dopravní výchově v předmětu Člověk a jeho svět z nakladatelství Nová škola. Dále od Besipu vlastní složku Chodec, která se skládá z kalendáře s obrázky, s pracovními listy a s obrázky ve formátu A3. Dopravní výchovu malinko zahrnuli i do předmětu Matematika, kde v geometrii při probírání geometrických útvarů (kruh, čtverec, trojúhelník, ...) děti dokreslují a správně vybarvují dopravní značky a jejich názvy (učebnice Prodos).

Žáci 4. a 5. třídy se prozatím řídí dle platných osnov Základní škola, kde se dopravní výchova probírá ve Vlastivědě (učebnice SPN). Od školního roku 2010/2011 najedou 4. ročníky výuku podle školního vzdělávacího programu v novém předmětu Člověk a jeho svět a o rok později to čeká i 5. ročníky. Od Besipu mají stejný materiál jako 1., 2. a 3. třídy, jen je tento materiál zaměřen na cyklistu a ne na chodce.

Učitelé využívají k výuce i starší nástěnné obrazy z minulého století.

Tak přece jen se děti něco málo o dopravní výchově ve škole učí, setkávají se s ní, většinou bohužel jen teoreticky.

Samotná znalost pravidel nezajišťuje dětem bezpečí. Děti často přesně citují daná pravidla, ale v provozu jednají riskantně. Proto je potřeba u dětí vypěstovat tzv. dopravní smysl (Límová, 2006, 5).

5.1.2 Výuka dopravní výchovy na SŠ

Výuka dopravní výchovy na středních školách samozřejmě závisí na typu a zaměření dané školy. Například ve Středním odborném učilišti zemědělském mají studenti možnost se s touto problematikou seznámit nejen teoreticky. Při svém studiu si mohou udělat řidičská oprávnění skupiny B, T, C. Dopravní pravidla a předpisy by tedy měli mít „v malíčku“. Řidičský průkaz, který obdrží, jim může samozřejmě ovlivnit výběr svého budoucího povolání, ale znalosti, které získají při dopravní výuce, upotřebí i v běžném životě, při řešení různých dopravních situací, konfliktů a budou se snažit v této oblasti orientovat. Ale co taková gymnázia, střední školy, učiliště zaměřená na jinou odbornou činnost? Zde už zřejmě záleží na jednotlivci, na jeho sebevzdělávání a na rodičích, na předávání jejich zkušeností a znalostí. Potíž je ale v tom, že rodič kolikrát nemá dětem co předávat. Nepovažuje tyto znalosti za důležité a potřebné k životu. Vychovává a vede své dítě jiným směrem, neklade nároky, nežádá vědomosti, nechává ho na pospas svému osudu.

5.1.3 Dopravní výchovy ve volnočasovém centru

Centrum, o kterém chci psát, je Dům dětí a mládeže Magnet Mohelnice (DDM Magnet). Za stejně důležitou činnost, kterou chci nyní popsat a vyzdvihnout v ní úsilí pedagogů a zaměstnanců DDM Magnet, považuji i práci ostatních podobných center, domů či organizací, které se věnují mimoškolní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže v oblasti dopravní výchovy.

Před třemi roky jsem do DDM Magnet nastoupila do pracovního poměru jako pedagog volného času. Má práce měla spočívat a spočívá ve vedení různých zájmových kroužků, v organizování akcí a tvorbě programů pro děti a mládež a zejména ve výuce dopravní výchovy dětí a mládeže. Dopravní výchova dětí a mládeže je totiž jednou z hlavních oblastí, kterou se DDM Magnet zabývá i díky tomu, že vlastní Dětské dopravní hřiště (DDH).

O činnosti a pracovní náplni v zájmových kroužcích jsem věděla již dříve z vlastních externích zkušeností, ale o vyučovacích metodách dopravní výchovy jsem neměla ani „páru“. Sama na sobě jsem poznala, jak těžká a složitá práce to je a jak je kolikrát smutné se dívat na děti, kterým vlastní bezpečí i bezpečí svých blízkých a kamarádů je lhostejné.

5.1.3.1 Historie Dětského dopravního hřiště (DDH) DDM Magnet Mohelnice

Nejprve trocha historie Dětského dopravního hřiště (DDH) v Mohelnici. DDH v Mohelnici bylo zřízeno v rámci tzv. „Akcí Z“, na kterých se podílelo mnoho dobrovolníků z města Mohelnice a blízkého okolí. Bylo otevřeno v roce 1973. O provoz na hřišti se staral jeden údržbář. Hřiště navštěvovaly děti se svými pedagogy a učiteli, kteří jim výuku a dozor zprostředkovávali sami. V odpoledních hodinách hřiště navštěvovali zákazníci, kteří si přišli vyzkoušet jízdu na nemotorových dopravní prostředcích. Byly to nejen děti a mládež, ale i jejich rodiče a ostatní veřejnost. V roce 1990 se o DDH začal starat Dům dětí a mládeže Magnet Mohelnice, který si vytvořil vlastní strategii provozu a dopravní výuky. Každým rokem se hřiště modernizovalo a doplňovalo o nové dopravní prostředky. Přistavila se i nová část budovy. V současné době je hřiště vybaveno maximálním možným počtem dopravní značek, signalizačním zařízením pro chodce i pro řidiče řízeným počítačovou technikou. Návštěvníci mají možnost si vyzkoušet jízdu na kole, šlapacím či elektrickém autíčku, trojkolce a čtyřkolce, pro předškolní děti jsou k dispozici i dětské kočárky, odrážedla, tříkolky a koloběžky. A areálu je umístěn automobil Škoda Fabia, ve kterém se nachází ukázky dětských autosedaček. Zájemci si zde trénují jejich správné upevnění a používání bezpečnostních pásů.

5.1.3.2 Současnost výuky dopravní výchovy na DDM Magnet Mohelnice

Dopravní výchova je zajišťována teoretickou a praktickou výukou na Dětském dopravním hřišti (DDH) a dále výukovými programy s využitím výpočetní techniky, pracovních listů a materiálů. DDH, jehož provoz DDM Magnet v Mohelnici zajišťuje, je zařízení s regionální působností. Nejdůležitější činností je zajišťování nejen teoretické, ale zejména praktické výuky. Výuka dopravní výchovy na DDM Magnet Mohelnice je rozdělena do tří výukových etap. Podzimní, zimní a jarní. Pro všechny školy v okrese je zpracován harmonogram, podle kterého mají dvakrát ročně zajištěn termín výuky na DDH. Výuka je zajišťována v dopoledních hodinách v pracovních dnech. Výukové programy jsou bezplatné, školy si hradí pouze dopravu. Domluva termínu, časového harmonogramu a potřebné informace se zřizují telefonním spojením,

elektronickým spojením nebo osobní návštěvou pracovníků DDM Magnet přímo ve školském zařízení při prezentaci činností DDM Magnet.

Rozdělení výukových programů dopravní výchovy na DDM Magnet:

- 1) pro 4. ročníky základních škol
- 2) pro speciální a zvláštní školy
- 3) pro 1.-3. ročníky základních škol
- 4) pro mateřské školy
- 5) pro 1. ročníky základních škol
- 6) pro 8. a 9. ročníky základních škol
- 7) pro 1. ročníky středních škol a odborných učilišť

5.1.3.3 Vzdělávací programy dopravní výchovy na DDM Magnet

5.1.3.3.1 Vzdělávací programy dopravní výchovy v zimním období

Kurzy dopravní výchovy pro mateřské školy

Tento program pro mateřské školy vychází z projektu „Dětství bez úrazů“. Pracovníci DDM Magnet si jej upravili a doplnili o část výuky z dopravní výchovy.

Cílem programu, který je určen pro věkovou skupinu 5. – 6.letých dětí, je prevence dětských úrazů. Děti se seznámí prostřednictvím her a soutěží s riziky úrazů a naučí se alespoň ty nejzákladnější metody ochrany. V rozsahu přibližně dvou hodin absolvují plnění úkolů na různých stanovištích:

- nebezpečí v dopravě
- nebezpečí doma
- nebezpečí venku

Na závěr si děti formou jednoduché soutěže zopakují a upevní získané poznatky o konkrétních nebezpečích a o tom, jak se před nimi chránit.

Kurzy v DDM Magnet

V budově Domu dětí a mládeže Magnet Mohelnice probíhají kurzy vždy v dopoledních hodinách v rozsahu dvou vyučovacích hodin. Program je určen pro jednu třídu, která se dělí do dvou pracovních skupin. Výuková témata jsou rozdílná dle věku dětí a jejich návštěvnosti. Programy zpracovávají pracovníci DDM Magnet a rok od roku je aktualizují, upravují, doplňují o

a) Kurz pro 1., 2. a 3. třídy ZŠ

Náplní kurzu je řešení modelových situací chodců v silničním provozu na osobním počítači, výuka základům první pomoci, seznámení se s dopravními značkami, shlédnutí a rozbor výukového filmu s dopravní tematikou

b) Kurz pro 4. třídy ZŠ

Náplní kurzu je řešení modelových situací cyklistu v silničním provozu na osobním počítači, výuka základům první pomoci, seznámení se s dopravními značkami, shlédnutí a rozbor výukového filmu s dopravní tematikou.

Kurzy na základních školách

Kurz probíhá vždy v dopoledních hodinách přímo na základní škole v rozsahu jedné vyučovací hodiny.

a) Kurz pro 1. a 2. třídu

Žáci se pomocí pracovních listů seznámí v roli chodců s dopravními prostředky, dopravními značkami a dopravními situacemi. Práce je zpestřena řešením různých kvízů, doplňovaček, omalovánek, ale také hrami a soutěžemi.

b) Kurz pro 3. třídu

Žáci řeší konkrétní úkoly silničního provozu s důrazem na správné vyhodnocení dopravní situace a zdůvodnění řešení. K dispozici mají obrázkový test, který je zaměřen nejen na chování chodců v silničním provozu, ale i začínajících cyklistů. Program lze doplnit shlédnutím výukového filmu s dopravní tematikou.

c) Kurz pro 4. třídu

Program je věnován k prohloubení znalostí některých témat z podzimní výuky na DDH, řešení složitějších křížovatek a je ukončen krátkým testem s vyhodnocením a zdůvodněním správných řešení.

d) Kurz pro 8. a 9. třídu

V programu se žáci seznamují s výkladem zákona 361/2000 Sb. – jízda na jízdním kole (§57, 58) alkohol, návykové látky + sankce (§5/2 a, b, c), řidičské průkazy a podmínky pro jejich získání (§81/3. 5, 15, 16, §83, 92) a s bodovým systémem (získání bodů a jejich odečet). Součástí programu je i vypracování vzorového testu s vyhodnocením a diskuse s dopravní tematikou.

Kurzy dopravní výchovy pro 1. ročníky středních škol

Tento kurz je rozdělen na dvě části:

- chodec a cyklista
- podmínky pro získání řidičských oprávnění, bodový systém, dopravní nehoda

Obsah jednotlivých částí v bodech:

Chodec a cyklista:

- prezenze, úvodní slovo k dopravní problematice
- dopravní nehodovost a účast chodců při nehodách
- účastníci silničního provozu, chodec, viditelnost chodce v silničním provozu, barvy oblečení a použití reflexních materiálů (jejich vliv na viditelnost chodce), správné přecházení po přechodu (způsoby, možné nebezpečí), přecházení mimo vyznačený přechod, chůze po stezce pro chodce a cyklisty
- jízdní kolo (povinné vybavení, doporučené vybavení), zdůraznění změn a novinek na trhu, které pomáhají zvyšovat viditelnost cyklisty v silniční provozu
- jízda na jízdním kole – zopakování základních pravidel pro cyklisty (správné způsoby jízdy, cyklista a přechod pro chodce...), přednost, kruhový objezd, zákaz používání telefonních a záznamových zařízení řidičem.
- brzdná dráha různých vozidel, bezpečná vzdálenost za vozidlem

Podmínky pro získání řidičských oprávnění, bodový systém, dopravní nehoda:

- vysvětlení důležitosti znalosti dopravních předpisů a jejich dodržování v souvislosti s budoucím povoláním, možnost přihlášení do autoškol
- bodový systém v praxi, získání bodů, jejich odečet
- záznam o dopravní nehodě, přivolání policie, blokové řízení
- diskuze

5.1.3.3.2 Vzdělávací programy dopravní výchovy pro žáky 4. ročníků

Výuka a výukové programy je prioritně zaměřena na žáky 4. ročníků. Zajišťujeme pro ně úvodní (podzimní) lekci a závěrečnou (jarní) lekci s přezkoušením z povinného 16-ti hodinového kurzu dopravní výchovy pro žáky 4.ročníků. Děti zde získají nejen teoretické základy pravidel silničního provozu, ale zejména praktické zkušenosti při simulovaných dopravních situacích přímo při jízdě na DDH. Po splnění podmínek děti obdrží průkaz cyklisty.

- Tematický plán pro žáky 4. ročníků – podzimní část na Dětském dopravním hřišti

Teoretická část

- základní pojmy (účastník silničního provozu, chodec, řidič, cyklista, přechod pro chodce, snížená viditelnost, povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích)
- vyjíždění od okraje vozovky a z míst ležících mimo vozovku
- jízda vpravo, jízda ve skupině, zatavení
- jízdní pruh pro cyklisty a stezka pro cyklisty, silnice pro motorová vozidla
- zakázané způsoby jízdy
- nebezpečná místa, přednost vozidel s právem přednostní jízdy
- bezpečné jízdní kolo, povinné vybavení jízdního kola, cyklistická přilba
- zúžená místa, objíždění překážky, předjíždění
- chování na přejezdu pro cyklisty a přechodu pro chodce

- dopravní značky (rozdělení, základní značky)
- odbočování, řazení před křižovatkou, jízda křižovatkou a po kruhovém objezdu
- řízený provoz, dopravní nehoda

Praktická část

- seznámení s prostorem dětského dopravního hřiště (dopravní značky, nebezpečná místa, simulované chování cyklisty,...)
- praktický nácvik zejména těchto úkonů: správně připevněná cyklistická přilba, kontrola výbavy a stavu jízdního kola, rozjíždění od okraje vozovky, jízda vpravo, zastavení dodržování bezpečné vzdálenosti, objíždění překážky a předjíždění, odbočování, průjezd křižovatkou, jízda v jízdních pružích, respektování dopravních značek, jízda dle světelné signalizace, dodržování obecných povinností účastníka silničního provozu

- Tematický plán pro žáky 4. ročníků – jarní část na Dětském dopravním hřišti

Teoretická část

- seznámení se s průběhem a cílem závěrečného přezkoušení
- krátké opakování a shrnutí učiva (dle tematického plánu z podzimní části)
- písemný test (20 testových otázek společně s povinným vybavením jízdního kola)
maximální časový limit 30 minut

Praktická část

- seznámení s prostorem dětského dopravního hřiště (dopravní značky, nebezpečná místa, simulované chování cyklisty,...)
- rozdělení do skupin po 5 – 7 žácích, přidělení startovních čísel, kontrola cyklistické přilby, vydání dopravních prostředků a kontrola jejich vybavení a stavu
- pokyny pro jízdu po dětském dopravním hřišti
- jízda po dětském dopravním hřišti v časovém limitu cca 12 minut

Hodnocení

V průběhu jízdy po dětském dopravním hřišti sleduje a zaznamenává přestupky pedagogický pracovník DDM Magnet s důrazem především na tyto úkony: rozjíždění od okraje vozovky, zastavení na pokyn, jízda při pravém okraji, odbočování, průjezdy

křižovatkami, dodržování přednosti v jízdě, bezpečné předjíždění, celkové chování jako účastníka silničního provozu.

Po skončení teoretické i praktické části provede pedagogický pracovník závěrečné vyhodnocení a žáci, kteří splnili kritéria hodnocení obdrží „Průkaz cyklisty“

Kritéria při hodnocení žáků:

písemný test tolerance 6 chyb
vybavení jízdního kola tolerance 3 chyby
jízda po dopravním hřišti tolerance 6 přestupků

5.1.3.4 Dopravní soutěže a příležitostné akce na DDM Magnet

Mezi dopravní soutěže, které DDM Magnet zajišťuje ve spolupráci s BESIPEM, je „Dopravní soutěž mladých cyklistů“, kde probíhá každoročně kolo okrskové a případně je pověřeno i zajištěním kola regionálního pro Olomoucký a Moravskoslezský kraj. Tyto soutěže bývají nejrozsáhlejšími akcemi DDM Magnet, do kterých je zapojeno mnoho pedagogů, interních i externích pracovníků, obětavých pomocníků a členů všech složek záchranného integrovaného systému. Děti ve čtyřčlenných družstvech zde prochází stanovišti, plní úkoly a řeší různé dopravní situace. Setkávají se se zdravotníkem, jízdou zručnosti, dopravními testy a jízdou po DDH (dle předpisů a pravidel silničního provozu). Tyto akce mají dle odezvy zúčastněných soutěžících i doprovázejících pedagogů velmi dobrou úroveň.

Podobnou soutěží je „Cyklista roku“. Zde ovšem každý účastník bojuje sám za sebe. Tato soutěž je určena převážně pro děti ze 4. ročníků základních škol. Stanoviště, která musí absolvovat jsou opět složena ze základů první pomoci, jízdy zručnosti, dopravního testu a jízdy po DDH.

Příležitostné akce, které DDM Magnet zprostředkovává jsou například:

- Závodů na šlapacích autech
- Závodů na kolečkových bruslích
- Dopravní hřiště dětem

- Den dětí na dopravním hřišti
- Dopravní výlety zájmových kroužků na DDH
- Sportovní de pro děti (což patří mezi reklamní akce našich sponzorů, zejména firmy Siemens)

Provoz pro veřejnost (půjčování dopravních prostředků) je zpřístupněn každým rokem v období od měsíce května do konce srpna.

5.2 Výsledky

5.2.1 Děti předškolního věku

Z výše uvedených informací jsem převzala následující poznatky:

Malé dítě vidí svět jinak než dospělý. Rozsah jeho zorného pole je omezený jeho výškou, nezná-li ještě geometrické tvary, pochopí podstatu dopravních značek a jejich barevnost daleko později, podobně nerozlišuje ani levou a pravou stranu. Podle zvuku nepozná, odkud vozidlo přijíždí, neodhadne brzdovou vzdálenost, jeho pozornost je zaměřena ne vždy správným směrem. Proto k upevnění získaných vědomostí a dovedností je třeba neustálého opakování a případného doplňování. K metodám dopravní výchovy dle mého názoru bychom měly zařadit různé hry s dopravní tematikou, pohybové hry, hračky a modely dopravních prostředků, semaforů, dopravních značek, jednoduchá dopravní hřiště. Využít můžeme též dětské filmy, omalovánky, vystřihovánky s dopravní tematikou, v poslední době zejména her na počítači, internetu apod. Důležité však jsou zejména praktické hry a nácviky přímo v silničním provozu.

5.2.2 Dopravní výchova v rodině

Je obecně známo, že dítě je ovlivňováno zejména rodinou. Rodiče se tedy mohou z velké části podílet na dopravní výchově svého dítěte hlavně tím, že oni sami budou dodržovat pravidla silničního provozu. Půjdou tak dětem příkladem.

Je ale mnoho dalších věcí, na které by se rodiče měli zaměřit, soustředit svou pozornost při dopravní výchově dětí. Zde uvedu pár příkladů:

- připoutání dětí v dopravním prostředku
- používání přilby
- nacvičování přecházení vozovky na vyznačených místech, přechodech pro chodce
- přecházení na červenou
- zajistit dětem bezpečný prostor pro hry, trvat na zákazu her na ulici a nebezpečných místech
- procvičování znalosti levé a pravé strany

- dbát na soustředění se při chůzi - vrážení do lidí, dodržení chůze po pravé straně chodníku, netvoření skupinek na chodníku, nebezpečí při přelézání zábradlí
- procvičovat barvy na semaforech, geometrické tvary – význam dopravních značek
- seznámit děti s úlohou policistů
- používání podchodů a nadchodů
- postupně vést děti k samostatnosti
- dbát na správném chování ve veřejném dopravním prostředí
- trvat na dodržování pravidel silničního provozu
- upozornit na možnost dopravních nehod a jejich trestných důsledků
- seznámit je s podmínkami získání řidičského průkazu
- seznámení se základy první pomoci

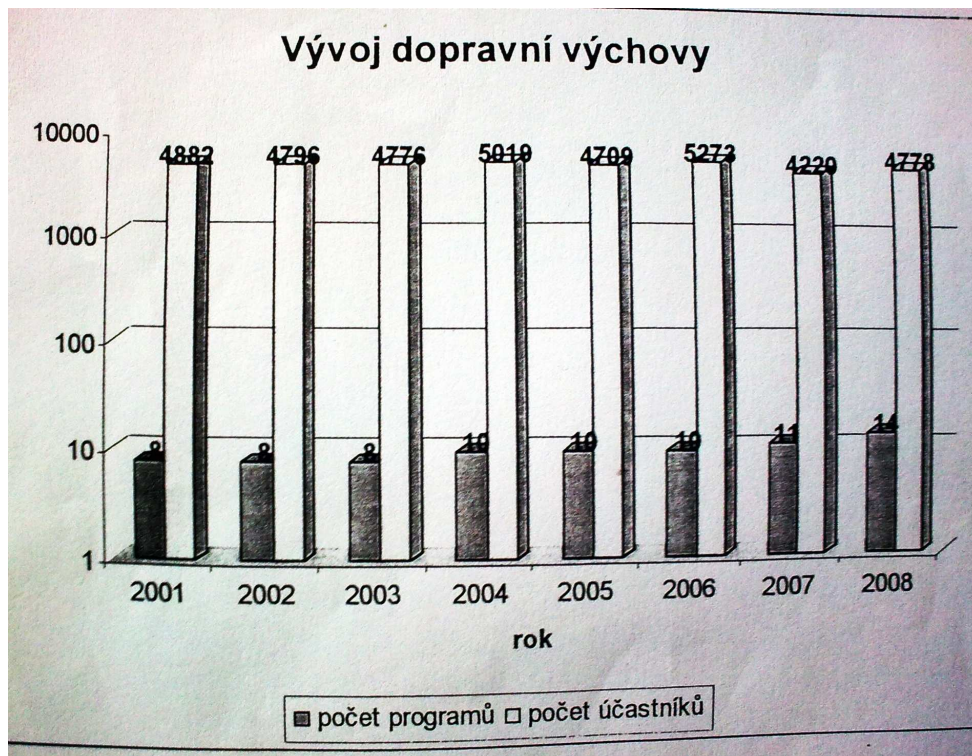
5.2.3 Dopravní nehody dětí a adolescentů

Každoročně umírá v Evropě v důsledku dopravních nehod 32 000 osob mladších 25 let, přičemž polovina osob mladších 15 let umírá jako chodci, většina z věkové skupiny 15 – 24 let umírá na motocyklech nebo v osobních automobilech (<http://www.ibesip.cz>).

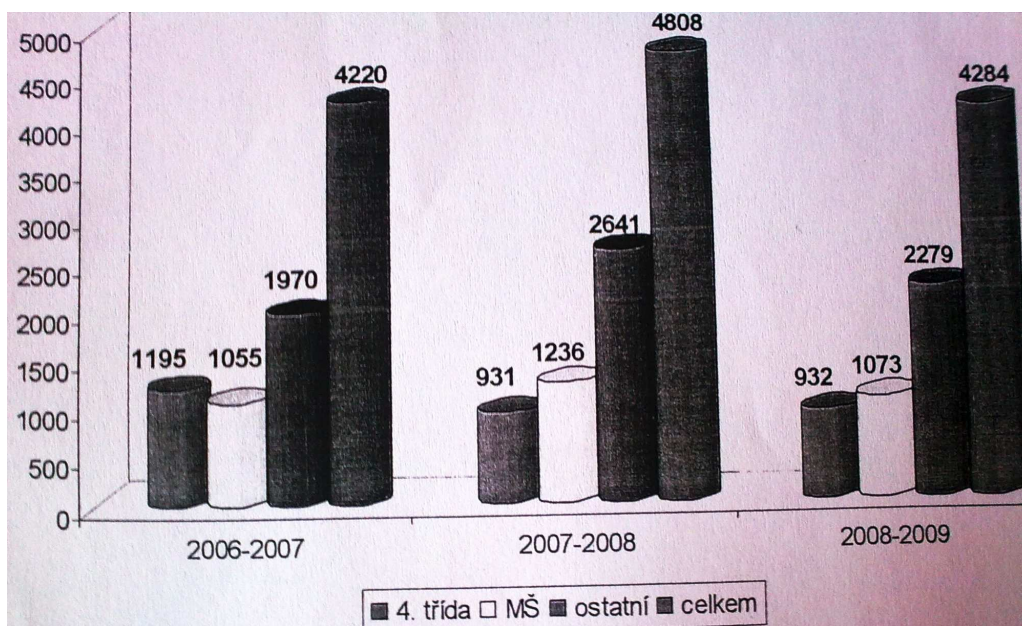
Děti, adolescenti a též senioři patří mezi skupinu nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích. Tento fakt je způsoben jednak jejich věkem, ale také tou skutečností, že se většinou účastní silničního provozu jako chodci či jako cyklisté a právě v této pozici jsou zranitelnější než například řidiči nákladních automobilů.

Na internetových stránkách jsem našla několik příkladů statistik a tabulek dopravních nehod v různých časových etapách. Tato čísla jsou nejen smutná, ale především alarmující a varující a bohužel stále aktuální. Člověku z toho až mrazí v zádech (<http://www.ibesip.cz> <http://www.mdcr.cz>).

5.2.4 Tabulky, statistiky

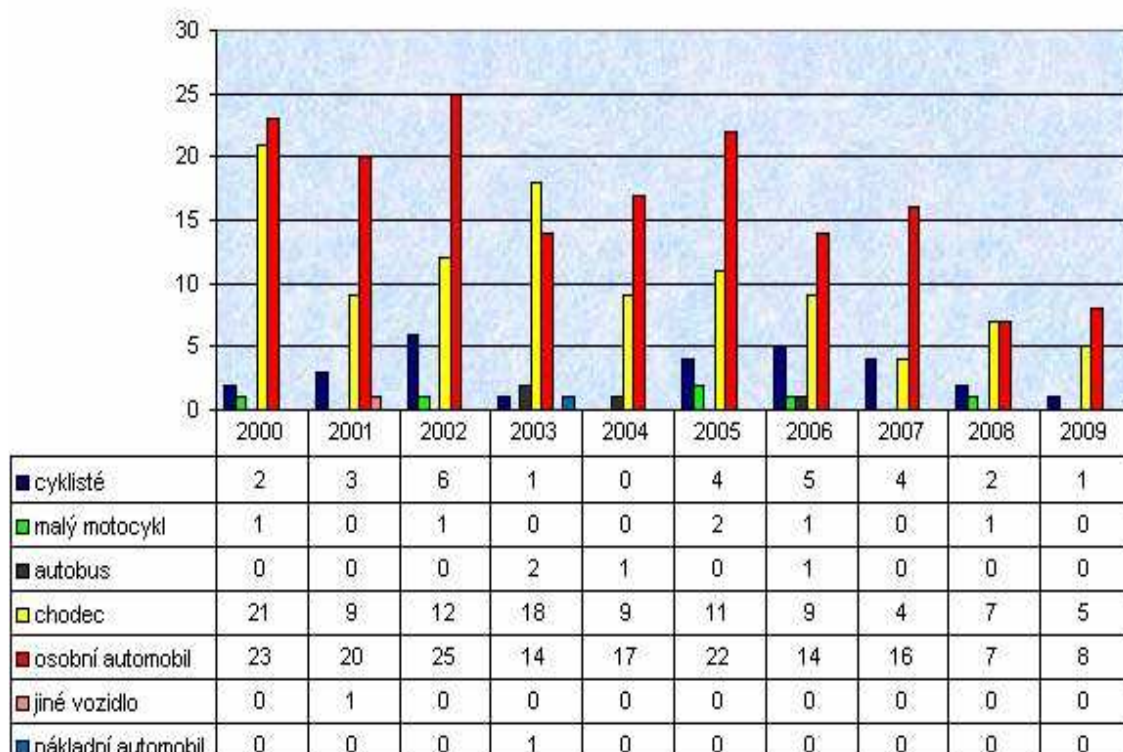


Obrázek 1. Vývoj dopravní výchovy na DDM Magnet Mohelnice



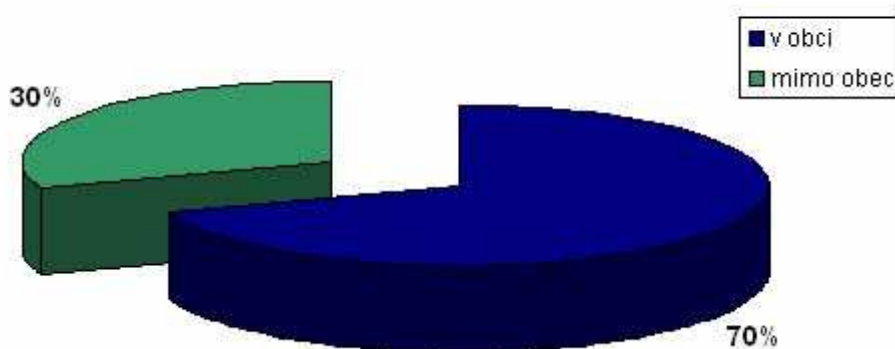
Obrázek 2. Vývoj počtu účastníků výukových programů dopravní výchovy v DDM Magnet Mohelnice

Usmrcené děti 2000 - 2009



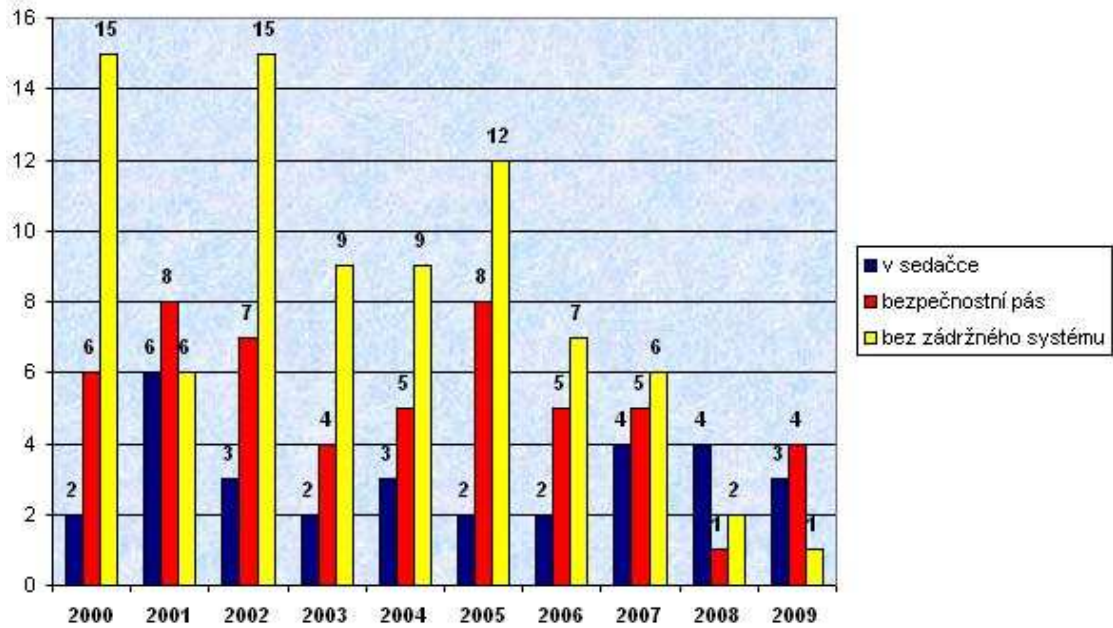
Obrázek 3. Usmrcené děti 2000 – 2009 (<http://www.ibesip.cz>, 2010)

Usmrcení chodci podle místa dopravní nehody, ČR, 2008



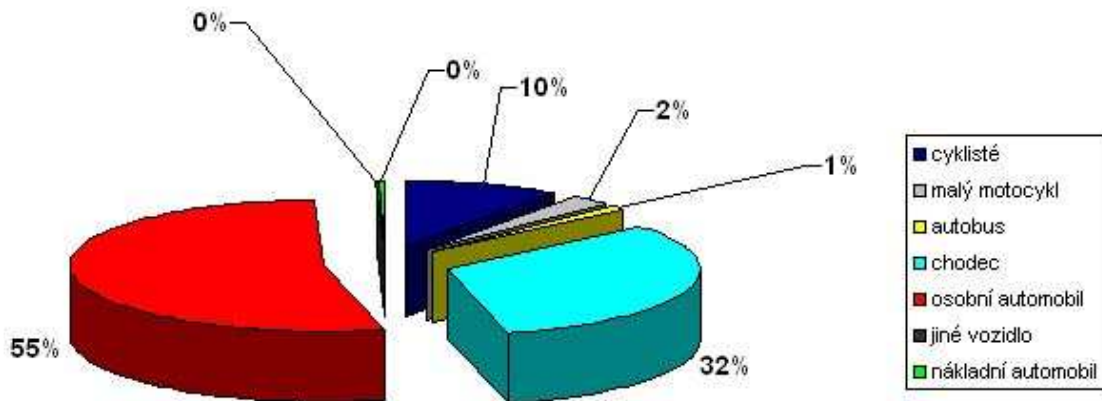
Obrázek 4. Usmrcení chodci podle místa dopravní nehody v ČR v roce 2008 (<http://www.ibesip.cz>, 2010)

Usmrcené děti v osobním automobilu, 2000 - 2009



Obrázek 5. Usmrcené děti v osobním automobilu v letech 2000 – 2009 (<http://www.ibesip.cz>, 2010)

Podíl druhu účastníka na usmrcení dětí - celkem děti 2000 - 2009



Obrázek 6. Podíl druhu účastníka na usmrcení dětí celkem za období 2000 – 2009 (<http://www.ibesip.cz>, 2010)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	celkem dětí 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

Tabulka 1. Usmrcené děti za období 2000 – 2009 (<http://www.ibesip.cz>, 2010)

Víte, že v roce 2005 bylo 46% dětí – chodců usmrceno za zhoršené viditelnosti?

	Zhoršená viditelnost	Nezhoršená viditelnost
Usmrceno	46,00%	54,00%
Těžce zraněno	21,00%	79,00%

Tabulka 2. Počet usmrcených dětí – chodců (<http://www.ibesip.cz>, 2010)

Nehody od roku 1990		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Usmrceno		1173	1194	1395	1355	1473	1384	1386	1411	1204
Těžce zraněno		4519	4833	5429	5629	6232	6298	6621	6632	6152
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Usmrceno		1322	1336	1219	1314	1319	1215	1127	956	1109
Těžce zraněno		6093	5525	5493	5492	5253	4878	4396	3990	3936

Tabulka 3. Nehody od roku 1990 (<http://www.ibesip.cz>, 2010)

Dopravní nehody s účastí chodců a dopravní nehody zaviněné chodci v roce 2008 – základní fakta

- V roce 2008 při dopravních nehodách zahynulo v České republice celkem 210 chodců, dalších 815 chodců bylo těžce zraněno a 3 028 lehce zraněno.
- Téměř 70% (přesně 69,5 %) chodců bylo usmrceno v obci.
- Zahynulo 7 dětí chodců, 95 jich bylo těžce zraněno a 732 zraněno lehce; s výjimkou 1 dítě, všechny děti byly usmrceny v obci.
- Chodci zavinily celkem 1 477 nehod, přičemž nejvíce nehod zavinili muži (588), dále děti (512) a na posledním místě ženy (309). Zbytek připadá na skupiny chodců. Při těchto nehodách bylo 37 osob usmrceno, 202 těžce zraněno a 1 118 zraněno lehce.
- Nejvíce dopravních nehod bylo chodci zaviněno na území hlavního města Prahy.
- 122 chodců zemřelo mimo obec ve večerních a nočních hodinách.
- Chodci pod vlivem alkoholu zavinili 203 dopravních nehod, při kterých bylo 19 osob těžce zraněno a 165 osob zraněno lehce.
- Děti chodci zavinily 512 dopravních nehod a byly při nich usmrceny 3 děti a dalších 439 osob bylo zraněno.

6. Závěr

Z hlediska dopravní situace nároky na dítě neustále stoupají. I nejmenší dítě se stává účastníkem silničního provozu, který může v určitých dopravních situacích pro něj představovat vážné nebezpečí, i přestože se v předškolním věku na ulici pohybuje většinou v doprovodu dospělé osoby.

Z výsledků mé analýzy a pozorování vyplynulo, že děti předškolního věku (na rozdíl od dospělých) jsou schopny přijmout větší množství informací, uchovat je v paměti a vytvořit si patřičné návyky. Dětský mozek je mnohem aktivnější, a proto je včasný začátek s výukou dopravní výchovy velmi důležitý.

V první třídě základní školy se u něj předpokládají správné základy chování v určitých dopravních situacích, které do něj vložila rodina společně pak s mateřskou školou. Cílem všech, kteří se tedy podílejí na výchově dítěte, by mělo být vypěstování odpovědných, spolehlivých a ohleduplných návyků u dítěte v každé dopravní situaci. A záleží už na každém zvlášť, jak tuto úlohu zvládne, jakou zvolí formu výuky a strategie.

Jak je z výsledků patrné, dopravní výchova není samostatným vyučovacím předmětem na základních školách. I přes velkou snahu pedagogů není možné se dopravní výchově věnovat tak pečlivě a v tak velkém rozsahu, jak je tomu možné ve volnočasových a mimoškolních aktivitách.

Práce pedagogů a zaměstnanců DDM Magnet je v oblasti dopravní výchovy velmi pestrá, zejména díky využívání DDH. Jelikož se dopravní výchovou zabývají již od roku 1973, jejich zkušenosti jsou bohaté. Jsou nuceni učit se stále nových pravidel, nařízení, dodatků, paragrafů a zákonů, aby dětem i dospělým nabízeli kvalitní informace. Proto i výuka se zkvalitňuje, modernizuje, přizpůsobuje. Což pro mnohé učitele ZŠ, zvláště pro ty, kteří ani nevlastní řidičský průkaz, je nadlidský výkon.

Od roku 2006, kdy jsem se stala zaměstnancem v DDM Magnet Mohelnice, jsem měla možnost pozorovat děti a jejich pedagogy při návštěvách DDH a dopravních výukách v DDM Magnet a na přednáškách na ZŠ. Bohužel jsem si nevedla žádné statistické záznamy, kterými bych na tomto místě mohla doložit své následující domněnky.

Děti, které absolvovaly se svými pedagogy kurzy na DDM Magnet a DDH pravidelně, byly rok od roku pohotovější, bystřejší a snadněji si poradily s různými

dopravními situacemi, i když jen v simulovaném prostředí DDH. Velký posun jsem zaznamenala převážně u dětí mohelnických ZŠ, pro které bylo a je výhodou umístění DDH i budovy DDM Magnet v jejich blízkosti. Učitelé tudíž mají možnost využívat DDH a dopravní kurzy v maximálním rozsahu. Dokladem je například umístění na stupních vítězů při dopravních soutěžích, ale zejména přezkušování dětí ze 4. ročníků. Děti z mohelnických škol odcházejí s mnohem lepšími výsledky a bodovým ohodnocením než děti z okolních škol přilehlých měst a vesniček. Mezi těmito dětmi je vždy větší pravděpodobnost, že někdo odjede bez obdržení průkazu cyklisty. Příkladem je i sledovaná ZŠ Loštice. Pro žáky ze ZŠ Loštice jsou dopravní testy a zejména zkušební jízda na kole dle pravidel silničního provozu po DDH v porovnání s žáky mohelnických škol velmi těžkou zkouškou. Zde je vidět, že pouze teorie nestačí. Děti jsou schopny se naučit řadu informací, ale je pro ně důležité si tyto informace ověřit a vyzkoušet v praxi.

Ti žáci ZŠ, kteří se svými pedagogy nevyužijí žádný dopravní kurz či program s dopravní tematikou, mají v rámci základního vzdělávání vymezen prostor na výuku dopravní výchovy v průměru 2 vyučovací hodiny za rok. V opačném případě to činí 15 a více hodin ročně. To samozřejmě záleží na výběru programu či kurzu, který DDM Magnet dětem nabízí.

Velkou roli při výchově dětí hrají samozřejmě rodiče. Jejich snaha, zájem, možnosti. V jejich rukou je moc nastartovat, spustit program, zvolit směr. Volnočasové centrum má spoustu výukových programů, kterými dítě může projít za podpory rodičů a školského zařízení, které navštěvuje a získat tak důležité informace do budoucího života.

7. Souhrn

Rozvoj civilizace jde stále kupředu. Počet dopravních prostředků stoupá, ovládáme nejen pozemní komunikaci, ale i vzdušné prostory, zasahujeme do vesmíru. Chceme mít všechno snadné, lehčí, rychlejší, modernější. Nadáváme na velké nároky, které jsou kladeny na naše děti, ale neuvědomujeme si, že ty nároky si vytváříme sami. Proto by mělo být pro nás prioritou na tento náročný svět naše děti pořádně připravit – obrnit je. Myslím si, že o otázce dopravní výchovy se začíná hovořit stále častěji. Sdělovací prostředky nás denně bombardují novými zprávami. Mnozí hledají nové cesty, jak výchovu dopravní výchovy zdokonalit, zefektivnit, abychom byli všichni s jejími výsledky stále více spokojeni. Mimo jiné i školství prochází velkými změnami a doufejme, že k lepšímu. A to je dobré znamení. Přejme si tedy, aby toto společné úsilí nás všech přineslo dobré výsledky a mnoho šťastných chvil na cestách.

8. Summary

Development of civilization is moving forward constantly. Number of vehicles increases, we control not only the road but air space too, we inroad to space. We want everything to be easy, lighter, faster, newer. We swear to the great demands which are placed upon our children, but we do not realize that we create this demands. Therefore, it should be a priority for us to prepare our children to this difficult world – steel them. I think, the issue of traffic education is becoming more and more to talk. The media bombard us with new messages daily. Many are seeking new ways to improve traffic education, streamline it to our satisfy with it's results. Among others, educational system is undergoing large changes and hopefully for the better. And it is a auspice. So lets wish for to this collectice effort will bring good results and many happy moments on the roads.

9. Referenční seznam

- Dvořáčková, H., a kol. (1990) *Stůj ,Pozor,Volno*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství
- Heinrichová, J., (2006). *Bezpečná cesta do školy*. Centrum dopravního výzkumu.
- Kořenářová, L., a kol. (2003) *Dopravní výchova pro 4.a 5. ročník ZŠ 1. díl chodec*. Praha Fortuna
- Kořenářová, L.,a kol. (2003) *Dopravní výchova pro 4.a 5. ročník ZŠ 2. díl cyklista*. Praha Fortuna
- Límová, L., (2006). *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Univerzita Karlova. Nakladatelství Karolinum.
- Mazal, F., (2007). *Hry a hraní pohledem ŠVP*. Olomouc: Nakladatelství Hanex
- Nováková, Z., (2007) *Bezpečnost a ochrana zdraví na školách – školní pracovní úrazy*. Olomouc: Univerzita Palackého.Slepičková, I., (2005). *Sport a volný čas*. Praha: Nakladatelství Karolinum.
- Talián, F., a kol.(1998) *Pravidla silničního provozu pro chodce a pro cyklisty*.Praha:Fortuna
- Voskovec, J., Pour, J., & Štika, J., (1970). *Mládež a silniční doprava*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Voskovec, J., Pour, J., & Štika, J.,(1981). *Psychologie bezpečné jízdy*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Votruba,J., Seidl, A., (1991) *Testové otázky*. MV ČR BESIP Votruba,J., (1970). *Na dvou kolech*. Praha: Naše vojsko.
- Votruba,J., (1993). *Dopravní soutěž mladých cyklistů*. Praha: Fortuna.Mazal, F., (2007). *Hry a hraní pohledem ŠVP*. Olomouc: Nakladatelství Hanex
- <http://www.detstviбезurazu.cz/>
- <http://www.ibesip.cz>
- <http://www.jaktodelaji.cz/clanek/detstvi-bez-urazu>
- <http://www.mdcz.cz>
- <http://www.nf-senior.cz/vitejte/dulezite-informace>
- http://www.urazneninahoda.cz/index_old.php
- <http://www.wikipedia.org>

10. Přílohy

Příloha č.1: Historie Dětského dopravního hřiště



Příloha č.2: Současnost Dětského dopravního hřiště





Příloha č.3: Ukázka testových otázek pro žáky 4.ročníků ZŠ



Dům dětí a mládeže Magnet, Mohelnice
Spartakiádní 8, 789 85 Mohelnice
tel., fax: 583 431 813
e mail: ddm.mohelnice@rps.cz
url: www.sweb.cz/ddm.mohelnice

Zkouška cyklisty - testové otázky

<p>1. Účastníci provozu na pozemních komunikacích jsou</p> <p>a) chodci a řidiči vozidel, jezdci na zvířatech, spolujezdci a cestující se za účastníky provozu nepovažují</p> <p>b) pouze řidiči motorových a nemotorových vozidel, chodci a spolujezdci se za účastníky provozu nepovažují</p> <p>c) osoby, které se přímo účastní provozu, např. řidič, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti apod.</p>	<p>7. Při odbočování vlevo se musí cyklista zařadit</p> <p>a) co nejbližší k pravému okraji vozovky</p> <p>b) co nejdál vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy</p> <p>c) vpravo nebo vlevo, podle hustoty provozu</p>
<p>2. Cyklisté smějí jet</p> <p>a) nejvýše dva vedle sebe, jeli jich více než deset</p> <p>b) jen jednotlivě za sebou</p> <p>c) počet cyklistů jedoucích vedle sebe není stanoven</p>	<p>8. Cyklista, který vede jízdní kolo po pozemní komunikaci (silnici)</p> <p>a) musí užít pravé krajnice neb pravého okraje vozovky</p> <p>b) musí užít levé krajnice nebo levého okraje vozovky jako chodec</p> <p>c) užije levé nebo pravé krajnice dle svého uvážení</p>
<p>3. Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci (silnici) na pozemní komunikaci (silnici) je cyklista povinen</p> <p>a) dát přednost vjíždě mimo jiné všem vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci (silnici)</p> <p>b) dát přednost jen vozidlům jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava</p> <p>c) dát přednost jen motorovým vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci (silnici)</p>	<p>9. Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“</p> <p>a) nesmí cyklista přejíždět, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění zakového místa na pozemní komunikaci (silnici)</p> <p>b) smí cyklista přejíždět jen při předjíždění</p> <p>c) smí cyklista přejíždět kdykoliv, tato značka platí jen pro řidiče motorových vozidel</p>
<p>4. Cyklista, který dává znamení o změně směru jízdy upažením</p> <p>a) ponechává upažení po celou dobu jízdního úkonu</p> <p>b) dává znamení jen před započítím jízdního úkonu</p> <p>c) dává znamení jen na křižovatce řízené semaforem</p>	<p>10. Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dát</p> <p>a) jen za snížené viditelnosti</p> <p>b) vždy při brždění</p> <p>c) vždy, když mění směr jízdy</p>
<p>5. Je-li cyklista předjížděn</p> <p>a) musí vždy zpomalit</p> <p>b) musí vždy zastavit na krajnici</p> <p>c) nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit v předjíždění</p>	<p>11. Cyklista při objíždění překážky, vybočujdi ze směru jízdy, dává znamení o změně směru jízdy upažením vlevo. Než tento úkon provede</p> <p>a) musí se ohlédnout vlevo, zda neohrozí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích</p> <p>b) nemusí se ohlédnout, stačí že rychle ukáže změnu směru jízdy</p> <p>c) není povinen sledovat provoz za sebou</p>
<p>6. Použit ochrannou přilbu schváleného typu a mít rádně nasazenou a připevněnou na hlavě je povinen za jízdy</p> <p>a) každý cyklista bez ohledu navěk</p> <p>b) každý cyklista mladší 18 let</p> <p>c) pouze děti mladší 10 let při jízdě na pozemní komunikaci (silnici)</p>	<p>12. Cyklista před přechodem pro chodce je povinen</p> <p>a) vždy zastavit u každého přechodu označeného svislou dopravní značkou</p> <p>b) umožnit chodci, který je na přechodu nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky</p> <p>c) použít zvukového výstražného zařízení aby mu chodci uvolnili cestu</p>

Příloha č.4: Testovací kartička a průkaz cyklisty pro žáky 4. ročníků

BESIP

Kategorie:
Kolo:

TESTOVÉ OTÁZKY – ŘEŠENÍ

JMÉNO: _____
 TRÍDA: _____
 Start. číslo: _____ ŠKOLA: _____ Čas: _____
 Bodů: _____

1	a	b	c	11	a	b	c
2	a	b	c	12	a	b	c
3	a	b	c	13	a	b	c
4	a	b	c	14	a	b	c
5	a	b	c	15	a	b	c
6	a	b	c	16	a	b	c
7	a	b	c	17	a	b	c
8	a	b	c	18	a	b	c
9	a	b	c	19	a	b	c
10	a	b	c	20	a	b	c

SPRÁVNOU ODPOVĚĎ VÝRAZNĚ OZNAČ
podle vzoru: ✕



Příloha č.5: Pomocná výuková kartička - Vybavení jízdního kola

Vybavení jízdního kola

Doporučené vybavení
blatníky, zvonek, chránič řetězu

Povinné vybavení

1. dvě na sobě nezávislé účinné brzdy
2. přední odrazka bílé barvy
3. zadní odrazka červené barvy
4. oranžové odrazky na obou stranách pedálů
5. oranžové odrazky na paprscích kol
6. zaslepení konců řídítek (zátkami, rukojeťmi)
7. zakončení ovládacích páček (brzdy, měniče převodu) musí být obaleny materiálem pohlcujícím energii
8. matice nábojů kol, pokud nejsou křížové nebo rychloupínací, musí být uzavřené

Povinné vybavení za snížené viditelnosti

9. vpředu světlomet bílé barvy
10. vzadu svítlna se zadním obrysovým světlem červené barvy
11. zdroj elektrického proudu (dynamo, baterie)

Příloha č.6: Ukázky výukových materiálů na DDM Magnet Mohelnice

