

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Pedagogická fakulta
Ústav pedagogiky a sociálních studií

Kamil Doffek

VI. ročník – kombinované studium

Obor: Pedagogika – správní činnost

**DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO PŘEDPOKLAD SNÍŽENÍ
DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI**

Diplomová práce

Vedoucí práce: **RNDr. Evžen Růžička, CSc.**

Olomouc 2011

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a použil jsem jen uvedeníh pramenů a literatury.

V Olomouci dne 15. března 2011

.....

Děkuji panu RNDr. Evženu Růžičkovi, CSc. za cenné rady, čas a trpělivost při odborném vedení práce. Děkuji rodině za morální podporu po dobu studia.

Úvod.....	7
I TEORETICKÁ ČÁST	9
1 Obecně o dopravě a pravidlech silničního provozu.....	9
1.1 Historie dopravy.....	9
1.2 Dnešní doba a doprava.....	11
1.3 Vývoj pravidel silničního provozu.....	12
1.4 Vývoj sankčního systému.....	13
1.5 Vývoj trestního systému.....	14
2 Systém bezpečnosti silničního provozu České republiky	15
2.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v české republice.....	15
2.2 Úloha služby pořádkové a železniční policie v provozu na pozemních komunikacích.....	17
2.3 Jednotlivé organizační články „Pořádkové a železniční policie“.....	18
3 Současný stav na našich silnicích.....	22
3.1 Dopravní nehodovost v ČR.....	22
3.2 Nehody pod vlivem alkoholu.....	25
3.3 Příčiny dopravních nehod.....	27
3.4 Dítě jako účastník dopravní nehody.....	29
4 Dopravní výchova.....	32
4.1 Výuka dopravní výchovy	32
4.1.1 1. stupeň základní školy.....	33
4.1.2 Žáci prvního ročníku.....	34
4.1.3 Žáci 2. a 3. ročníku.....	35
4.1.4 Jízdní kolo a jeho popis.....	36
4.1.5 Nácvik dopravních situací.....	37
4.1.6 Žáci 4. a 5. ročníku.....	37
4.1.7 Druhý stupeň základní školy.....	38
4.2 Střední školy a učiliště.....	38
4.3 Dospělí – celoživotní vzdělávací proces.....	39
4.4 Senioři.....	40
5 Dopravní výchova v kurikulárních materiálech ve vzdělávacím programu Základní škola a Rámcovém	42

	vzdělávacím programu pro základní vzdělávání.....	
5.1	Vzdělávací program Základní škola a dopravní výchova.....	42
5.2	RVP pro základní vzdělávání z hlediska dopravní výchovy....	44
6	Mimoškolní akce zaměřené na prevenci dopravní nehodovosti.....	47
6.1	System dopravně výchovného působení.....	47
6.2	Speciální teoretická dopravní výchova ve školách a zařízeních.....	47
6.3	Celostátně vyhlašované akce.....	48
6.4	Dětská dopravní hřiště.....	49
7	První pomoc jako nedílná součást dopravní výchovy.....	50
7.1	První pomoc.....	50
7.2	Zásady první pomoci.....	51
8	Projekty podporující dopravní výchovu.....	57
8.1	Bezpečná cesta do školy.....	57
8.2	Bezpečné cesty do školy.....	58
8.3	The Action.....	59
8.4	Domluvme se.....	61
8.5	Nemyslíš, zaplatíš.....	62
9	Projekty policie podporující dopravní výchovu.....	63
9.1	Ajaxův zápisník.....	63
9.2	Zebra se za tebe nerozhledne.....	64
9.3	Jezdíme s úsměvem.....	65
9.4	Gentleman silnic.....	67
10	Besedy policistů ve školách.....	69
10.1	Příprava na besedu.....	69
10.2	Členění besedy.....	70
10.3	Příklady obsahu besed.....	71
10.4	Příklady formulace otázek.....	73
10.5	Metodické poznámky k organizaci a obsahu besedy.....	75
10.6	Shrnutí aktivit policistů při dopravní výchově dětí.....	76
II	VÝZKUMNÁ ČÁST.....	77
11	Dopravní test zaměřený na problematiku dopravní výchovy na I. stupni ZŠ.....	77

11.1	Podmínky výzkumu.....	77
11.2	Výzkum zaměřený na úroveň znalostí.....	77
11.2.1	Cíl, hypotézy a metody výzkumu – úroveň znalostí..	77
11.2.2	Analýza výzkumu a výsledky šetření.....	80
11.2.3	Závěry šetření.....	94
11.3	Statistické výsledky dotazníkového šetření.....	97
11.3.1	Cíl, hypotézy a metody výzkumu – rozdíly výsledků.	97
11.3.2	Analýza výzkumu a výsledky šetření.....	98
11.3.3	Závěry šetření - rozdíly výsledků.....	102
11.4	Závěr šetření a diskuse.....	103
	Závěr.....	104
	Literatura, prameny, elektronické odkazy.....	106
	Seznam příloh.....	110
	Anotace.....	114

ÚVOD

Pro svoji diplomovou práci jsem si vybral téma: „Dopravní výchova jako předpoklad snížení dopravní nehodovosti“, jelikož si myslím, že je tématem dnešní doby, kdy dopravní nehody a statistiky dopravní nehodovosti plní denně média a vnáší se tak i do našich životů. Většina z nás nad těmito informacemi mávne rukou, oboří se proti těmto informacím, ale jen do té doby, než se sami stanou oběťmi, účastníky nebo dokonce viníky dopravní nehody. Ve své práci jsem se zaměřil na vysvětlení jednotlivých pojmů, se kterými se v dopravě setkáváme, s údaji ze statistik, dále úrovně policejních činností zaměřených na prevenci, jakožto osvětu vzniku dopravních nehod a to jak u dětí, přes mládež, dospělé až po seniory. V souvislosti s problematikou dopravní nehodovosti a její prevence, došlo v České republice k výrazným změnám a zpřísnění na většině úrovní dopravy a to jak ke změně zákonů, tak i k úpravě sankcí. Je potřeba však podotknout, že žádný systém, ať je jakkoli nastaven a zrealizován, nebude účinný a nebude fungovat, dokud si každý z nás jednotlivě neuvědomí jednu základní věc a tou je, že každý musí s dodržováním pravidel začít nejprve u sebe. Taktéž je zřejmé, že žádný systém, ať je jakýkoli, není dokonalý a je třeba času a trpělivosti k jeho aplikaci v praxi. Statistiky hovoří o poklesu úmrtí v souvislosti s dopravní nehodovostí, ale čísla jsou v České republice na alarmující úrovni ve srovnání s jinými evropskými zeměmi. Vysoký počet dopravních nehod u nás pořád zaujímají dopravní nehody vzniklé v souvislosti s požitím alkoholických nápojů, ale především v poslední době i s požitím drog.

U Policie ČR pracuji jako inspektor na oddělení Pořádkové a železniční policie v Olomouci, a to již desátým rokem. Ve své činnosti se jako Pořádková a železniční policie spolupodílíme s Dopravní policií dohledem nad provozem na pozemích komunikacích a dalších souvisejících činnostech. Za dobu své policejní praxe jsem se setkal s velkým množstvím dopravních nehod, zastavil a kontroloval mnoho řidičů, kteří byli pod vlivem alkoholických nápojů a drog.

Diplomovou práci dělím na část teoretickou a praktickou. V teoretické části své diplomové práce se zabývám dopravou, systémem bezpečnosti silničního provozu České republiky, dopravní nehodovostí a dopravní výchovou. Zaměřuji se rovněž na zařazení dopravní výchovy do vyučovacího procesu a dopravní výchovou

v kontextu s Rámcovým vzdělávacím programem. Podrobněji se zabírám klíčovými kompetencemi a průřezovými tématy z hlediska dopravní výchovy. Rovněž věnuji pozornost prevenci a to jak ze strany státních organizací, tak i soukromých subjektů. Velkou část věnuji především preventivním projektům a metodice besed organizovaných Policií České republiky.

V praktické části se věnuji empirickému šetření na základních školách na Olomoucku. Výzkum je zaměřen na žáky sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol. Pomocí dopravních testů jsem zmapoval úroveň znalostí dopravní výchovy na základních školách na Olomoucku, abych pak výsledky šetření mohl vyhodnotit, porovnat a případně z nich vycházet při plánování dopravně preventivních akcí.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Doprava a pravidla silničního provozu

Dopravu všeobecně a pravidla silničního provozu u nás upravuje jeden z mnoha zákonů, který je z hlediska provozu na pozemních komunikacích jedním z určujících, jedná se o zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ale i v obecné rovině z hlediska provozu na pozemních komunikacích. Dopravu a pravidla provozu na pozemních komunikacích v České republice vymezují i ostatní zákony, nařízení a vyhlášky, pro nás bude jedním z hlavních dokumentů právě zákon č. 361/2000 Sb..

1.1 Historie dopravy

Vznik a vývoj dopravy je přímo spojen s rozvojem společnosti a vývojem společenskoekonomických formací. Už pravěký člověk si začal upravovat stezky, po nichž se dostal tam, kde našel lepší obživu a lepší příležitost k lovu. Odstraňoval překážky a přes bažiny a potoky kladl větve. Na větvích pravděpodobně i vlekl své úlovky a tento smyk se zřejmě stal zárodkem saní – jako jednoho z prvních primitivních dopravních prostředků. Krátké a kulaté kmeny používal nejprve jako válec, a když ho zkrátil, vzniklo kolo. Z vydlabaných nebo ohněm vypálených kmenů začal vyrábět kánoe. Nejjednodušší plavidla vyráběl svazováním kmenů či otepí na způsob voru, popřípadě využíval kožených měchů naplněných trávou nebo vzduchem.

Historie plavby a mořeplavby ve starověku ve středomořské oblasti, která se díky příznivým přírodním podmínkám stala kolébkou evropské civilizace. Nejstarší zprávy o dopravě se nám zachovaly z nejstarší evropské kultury – kultury minojské, podle archeologických nálezů z paláce Knósu na Krétě z 3. tisíciletí před n. l., zejména z údajů o válečných vozech a námořních lodích.

V období 5 000 až 2 000 let před n. l. byly lodě vybaveny pádly a veslaři seděli čelem ve směru jízdy. Později byla pádla nahrazena vesly a veslaři seděli opačně.

K řízení směru jízdy sloužila dlouhá vesla na zádi. První plavidla s plachtami se objevili asi 3 000 let před n. l. v Egyptě. Velké obdélníkové plachty umožňovali plavbu jen ve směru větru a Egypťané je ještě dostatečně neovládali. Postupně, asi 1 500 let před n. l. se pouštěli na daleké plavby podél afrického pobřeží veslice dlouhé až 60 m, s více než stočlennou posádkou.

V mnohém se však skutečnými dědici minoiské námořní říše stali Féničané. Jejich lodě s jednoduchou ráhnovou plachtou měly již pevnou kostru z kýlu a žebroví. Fénické galéry již kolem roku 1 000 před n. l. ovládly Středomoří a dovážely například až z Anglie.

Podle fénického vzoru začali v 1. tisíciletí před n. l. stavět galéry Řekové. Tyto lodě se odlišovali nejen délkou, ale především počtem řad veslařů sedících v patrech nad sebou. Nejjednodušší byly jednořadé monéry, rychlejší dvouřadé birémy a v 5. stol. před n. l. se rozšířili triéry se třemi řadami veslařů nad sebou.

V Červeném a Arabském moři, jako i v Perském zálivu se plavili arabské obchodní plachetnice dhan s lichoběžníkovými plachtami. Indové používali zejména patamary, štíhlé lodě s až třemi trojúhelníkovými plachtami.

V povodí čínských řek se po tisíciletí udrželi takzvaným džunky s bachratým trupem a s tupou zvednutou zádi. K jejich pohonu se zpočátku používali plachty, vesla byla jen pomocná. Směr plavby se již ovládal pákovým kormidlem na zádi. Ve 3. století před n. l. začali Číňané používat kompas.

V prvním tisíciletí před n. l. pomohl polynésanům k osídlení ostrovů v Tichém oceánu katamaran.

Největší válečné a obchodní lodě starověku začali stavět Římané. Jejich 60 m dlouhé obchodní koráby uvezly až 1000 t nákladu. Při manévrování používali jedno nebo dvě kormidlová vesla. Čtvercovou hlavní plachtu doplňovala menší plachta na šikmém stožáru na přídi. Hlavní hybnou silou však byly stále veslaři.

O původu vozů víme velmi málo. Jejich začátky se datují do období před 5 tisíci lety. Kolem roku 3 200 před n. l. Mezopotámci upravili kolo s plným diskem, vyrobené spojením tří prken, pro použití jednoduchých, říditelných vozů, které byly taženy zvířaty.

Jakmile byly k dispozici víceméně spolehlivé parní stroje, pokoušelo se je několik vynálezců využít jako pohonné jednotky v silničních vozidlech. Již v roce

1770 zkonstruoval francouzský inženýr Nicolas Cugnot tříkolový kočár na parní pohon.

Parní automobily se vyráběly i na počátku 20. stol. V roce 1906 dosáhl s takovým vozem bratří Stanleyů Američan Marriot světového rychlostního rekordu 205 km/h. Rozvoj automobilu nastal, až když německý inženýr Nikolaus Otto vynalezl v roce 1876 spalovací motor. V roce 1886 vyrábí Karl Benz benzínový motor a roku 1895 vynalézá Rudolf Diesel vznětový motor.

Dnes už je pro nás samozřejmost nastoupit například do autobusu a ani se nezamyslíme nad tím, jak dlouhou trasu musela doprava ujít (nebo spíše ujet) aby se dostala až na dnešní úroveň. (Ondříšková,I.; Konvičná,I.; Nenička,D., 2005, s. 8)

1.2 Dnešní doba a doprava

Ve dvacátém století zaznamenává rozvoj dopravy nebývalý rozmach. Tím se mění i životní styl většiny lidí. Dnes si jen velice těžko dokážeme představit život bez dopravních prostředků a komunikací. Nadzvuková letadla, vlaky pohybuující se na magnetickém polštáři, trajekty a obrovské nákladní lodě, osobní i nákladní automobily nabízející vysoce pohodlnou a bezpečnou jízdu – to vše máme k dispozici. Tyto dopravní prostředky jsou bezpochyby velkým přínosem pro celou společnost, ale na druhou stranu není možné opomenout vysokou míru znečištění životního prostředí na mnohých místech nejen naší republiky, zdevastovanou krajinu, spoustu nešťastných lidí, kterým vzala stavba dálnice nebo železnice rodný dům, ale především miliony mrtvých a zmrzačených lidí, jimž smrt nebo úraz přinesla právě doprava. Další miliony jsou těch, kteří přišli při dopravní nehodě o ty nejbližší a s psychickými následky se vyrovnávají celé roky. Hlavní roli v těchto negativních důsledcích i z důvodu procentuálního zastoupení hraje právě doprava po pozemních komunikacích. Ze statistických údajů můžeme zjistit, že dopravní nehody si ročně vyžádají několikanásobně větší počet obětí, než si vyžádají válečné konflikty.

Dnešní uspěchaný způsob života si však vyžaduje dopravu ve všech směrech. Je však nutné dělat vše, co je možné, pro dopravu především bezpečnější, ale

také ohleduplnější k přírodě a životnímu prostředí. Je nutné, aby byla doprava pro člověka, a ne člověk pro dopravu.

Rozhodující roli v dopravě hraje právě lidský faktor, a proto je dopravní výchova v dnešní době velice důležitým a složitým procesem. Proto, aby byla tato výchova účinná, musí se brát zřetel na mnoho skutečností. Především je důležitá znalost člověka, jeho vnitřních procesů a zákonitostí, čímž se zabývá psychologie.

1.3 Vývoj pravidel silničního provozu

Pravidla silničního provozu byla v poválečné historii v samostatném předpisu poprvé stanovena ve vyhlášce ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., s účinností od 1. 1. 1961. Tuto vyhlášku později nahradila opět vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., dále vyhláška 100/1975 Sb., a vyhláška 99/1989. Po této řadě vyhlášek vstoupil v účinnost zákon o silničním provozu s číslem 361/2000 Sb., který je ve znění pozdějších právních předpisů účinný až do dnešních dnů.

Do vydání tohoto zákona se vždy jednotlivé vyhlášky týkaly pouze pravidel silničního provozu a ostatní související oblasti měly vyhlášky vlastní. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, sdružuje několik částí a to samotná pravidla silničního provozu, dále část upravující řidičská oprávnění a řidičské průkazy, část o registru řidičů a část týkající se státní správy. Tento zákon byl od své účinnosti osmkrát novelizován a v roce 2004 byly zahájeny práce na jeho největší novele. Touto zásadní novelou byl zákon č. 411/2005 Sb., ze dne 21. září 2005, kterou si vyžádal nejen vstup České republiky do Evropské unie a s tím spojená nutnost implementace některých směrnic do právního pořádku České republiky, ale i stále se vyvíjející provoz na pozemních komunikacích. Bylo zde i zapracováno zavedení bodového hodnocení porušení řidičem, které bylo již připravováno od roku 1993, a současně byly do zákona navraceny některé instituty, které si vyžádalo uplatňování zákona v praxi, např. zadržení řidičského průkazu. Od zavedení této zásadní novely byl zákon o silničním provozu znovu již šestkrát novelizován.

V průběhu historie změn se pravidla silničního provozu měnila převážně v detailech. Docházelo zejména k upřesňování v souvislosti s vývojem

společnosti, komunikací a dopravních prostředků. Mezi tyto změny můžeme zahrnout například změnu rychlosti, kdy na počátku uvedeného období byla maximální povolená rychlost v uzavřené obci stanovena na 50 km/h, následovalo její zvýšení na limit 60 km/h, aby poté přišla úprava zpět na 50 km/h. Většina těchto změn je určena ke zvýšení bezpečnosti provozu a jejich účastníků.

1.4 Vývoj sankčního systému

Ruku v ruce s vývojem pravidel silničního provozu přichází i vývoj sankčního systému. Od 1. července 1961 se méně závažná porušení pravidel silničního provozu, která nejsou trestným činem, projednávala podle § 10 zákona č. 60/1961 Sb., o úkolech národních výborů při zajišťování socialistického pořádků.

Jmenovaným zákonem bylo pověřeným orgánům umožněno uložit přestupci sankci napomenutí, veřejnou důtku nebo pokutu do výše 500 Kčs, vedle těchto sankcí bylo možné ještě vyslovit propadnutí nebo zabrání věci. Prováděcí vyhláška umožňovala udělit i blokovou pokutu na místě např. orgánem Veřejné bezpečnosti, výše této sankce byla omezena maximální výší 100 Kčs. Tento zákon byl v oblasti přestupků proti silničnímu provozu za svého trvání doplněn v podstatě pouze jednou novelou. Tato novela upravila maximální výši pokuty v blokovém řízení u přestupku překročení nejvyšší povolené rychlosti na 200 Kčs. Výše uvedený zákon platil až do 1. července 1990, kdy vstupuje v účinnost a tím jej nahrazuje zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Zákon 200/1990 Sb., je účinný až do dnešních dnů. K dokreslení celé problematiky bych chtěl zdůraznit, že od svého vzniku byl tento zákon několikrát změněn a v souvislosti s přestupky z porušení pravidel silničního provozu se jednalo vesměs o zpřísnění postihu, případně o vyčlenění vybraného jednání do samostatné skutkové podstaty, se současným zájmem o přísnější postih tohoto jednání (např. nedovolené parkování na místě vyhrazeném pro vozidlo převážející osobu zdravotně postiženou).

1.5 Vývoj trestního systému

Porušením předpisů v silničním provozu, které ohrožují zájmy společnosti závažnějším způsobem než přestupky a naplňují skutkovou podstatu trestného činu, se zabýval zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon.

Tento zákon byl účinný od 1. ledna 1962 ve znění pozdějších právních předpisů až do 31. 12. 2009, kdy jej od 1. 1. 2010 nahradil zákon nový a to zákon číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník. Trestní zákoník upravil, vymezil a zpřísnil jednotlivá porušení pravidel ze strany účastníků silničního provozu.

2 SYSTÉM BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V ČESKÉ REPUBLICĚ

Po vstupu České republiky do Evropských společenství je jedním z úkolů státu učinit v oblasti silniční dopravy taková opatření, která povedou k citelnému snížení počtu dopravních nehod i jejich následků v nejbližších letech a to v souladu s Akčním programem bezpečnosti silničního provozu Evropské unie. Tento dokument byl zpracován na základě Bílé knihy EU: Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout, který schválila Evropská komise dne 12. srpna 2001. (Pavlíček, K.; Kopecký, Z., 2004. s. 10).

Základem harmonizace práva na úseku dopravy se v EU mají stát podpora účinnosti a jednotná interpretace a provádění legislativních norem EU, sjednocení výše pokut a podmínek pro odstavení vozidel a odnímání řidičských oprávnění, důslednější výměna informací o dopravních přestupcích a jejich pachatelích mezi členskými státy.

2.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v České republice

Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva. Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích.

Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu. Hlavním cílem Strategie do roku 2010 bylo snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002. Strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 28.

dubna 2004 č. 394. Po čtyřletém období plnění Strategie se ukázala jak velká pozitiva přijatých opatření, tak i rezervy, které jsou na úrovni všech subjektů a kterým je třeba věnovat zvýšenou pozornost. MD ČR – BESIP ve spolupráci se zástupci krajů a resortů, včetně nestátních neziskových organizací zpracovali Revizi a aktualizaci Strategie na období 2008 - 2010 (2012), která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 16. prosince 2008 č. 1584. Její platnost se předpokládá do doby, než bude vytvořena a schválena Strategie nová, která bude vycházet z připravovaného 4. Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu. V této strategii je kladen důraz zejména na působení lidského činitele, jehož selhání je příčinou téměř 98 % dopravních nehod v České republice. Další příčiny spočívají zejména ve špatném technickém stavu pozemních komunikací a vozového parku. Není divu, pokud si uvědomíme, že průměrné stáří osobních automobilů přihlášených v Centrálním registru vozidel bylo 13,65 roku k 27. 7. 2010.

Díličními úkoly Národní strategie jsou mimo jiné:

- snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě,
- snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog,
- zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy.

Na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu navazuje Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, který připravilo Ministerstvo vnitra České republiky. Jeho základním cílem je radikální snížení počtu usmrcených osob v provozu na pozemních komunikacích, těžkých následků dopravních nehod a počtu dopravních nehod. Zaměřen je především na intenzivní dohled na bezpečnost silničního provozu zejména v oblasti dodržování rychlostních limitů, řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu

a používání zadržných systémů. Resortní akční plán má být každoročně vyhodnocován. (<http://www.ibesip.cz>)

2.2 Úloha služby pořádkové a železniční policie v provozu na pozemních komunikacích

Jak jsem již výše zmínil, jsem příslušníkem pořádkové a železniční policie, chtěl bych názorně rozvrhnout jednotlivé organizační články a úkoly této složky policie. Chtěl bych podotknout, že organizace a povinnosti této složky policie je velmi rozsáhlé a náročné. Mnohdy a často v poslední době dochází k suplování za službu dopravní policie a to ne v důsledku její nečinnosti, ale v nedostatečném personálním obsazení v této složce policie. Pořádková policie je jednou ze základních služeb Policie České republiky. U služby pořádkové policie je zařazeno cca **19 200 příslušníků policie**. Jde o službu, která je **prakticky pilířem policie** a policisté zařazení k této službě jsou v přímém kontaktu s občany, orgány obce a právníckými a fyzickými osobami. Rozsah a charakter úkolů činnosti služby pořádkové policie k jejich zajištění v zásadě omezuje možnost užší specializace oproti jiným útvarům specializovaných služeb a činí to službu pořádkové policie v podstatě „**universální**“, což klade vysoké nároky na samotné příslušníky služby pořádkové policie v oblasti znalostí zákonů, vyhlášek, služebních předpisů, ale i na jejich fyzickou a psychickou připravenost. Vzhledem k již zmiňované universálnosti příslušníků pořádkové policie, je tato služba jakousi **základnou pro výběr policistů** do jiných specializovaných a odborných služeb policie, např. služba kriminální policie a vyšetřování.

Rozsah činnosti služby pořádkové policie:

- ochrana bezpečnosti osob a majetku,
- spolupůsobí při zajišťování veřejného pořádku a byl-li porušen, činí opatření k jeho obnovení,
- boj proti kriminalitě,
- přijímání, evidování a prošetřování oznámení osob,
- plnění úkolů v trestním, přestupkovém a správním řízení,
- **dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.**

2.3 Jednotlivé organizační články „Pořádkové a železniční policie“

Základními výkonnými organizačními články Policie České republiky s územně vymezenou působností, které jsou zřízeny k plnění základních úkolů služby pořádkové policie, jsou **Obvodní (místní) oddělení policie**, které vykonávají svou činnost především následujícími formami:

a) Dozorčí službou, která je vykonávána nepřetržitě, zajišťuje akceschopnost oddělení a navazuje na činnost operačního střediska okresního (obvodního či městského) ředitelství policie. Dozorčí službou je zajištěn nepřetržitý styk základních útvarů se státními orgány, organizacemi a občany, neboť dozorčí služba je zpravidla prvním místem, kam se obracejí se svými stížnostmi, žádostmi, podněty či oznámením o trestném činu.

b) Obchůzkovou službou vykonávanou v určených částech území obvodního (místního) oddělení, která je zaměřena zejména na dohled nad dodržováním veřejného pořádku, na ochranu bezpečnosti osob a jejich majetku, předcházení a zabraňování páčání trestné činnosti, odhalování trestných činů a přestupků, pátrání po osobách a věcech a provádění prvotních opatření na místě činu.

c) Hlídkovou službou, která je vykonávána v určitých úsecích nebo na stanovištích s cílem chránit bezpečnost osob a jejich majetku, předcházet a zabraňovat porušování veřejného pořádku a páčání trestné činnosti, zakročovat proti osobám dopouštějícím se protiprávního jednání, řeší přestupky a dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu a činí opatření při jeho porušení.

d) Procesní činností, která je zajišťována zejména plněním úkolů na úseku trestního, přestupkového a správního řízení a administrativní činností (výkon spisové služby, hlásná služba, vkládání dat do informačních systémů apod.).

e) Preventivní činností, spoluprací a součinností s dalšími orgány a organizacemi, jako např. orgány činnými v trestním řízení, některými správními orgány, obecními úřady a jejich orgány pro ochranu veřejného pořádku, např. obecní (městskou) policií apod.

Dalšími výkonnými články podílející se na plnění úkolů pořádkové policie jsou:

1. Oddělení hlídkové služby

- jsou zřízeny ve větších městech speciálně k plnění úkolů hlídkové služby.

a) Zásahové jednotky krajských ředitelství policie (KŘP)

- provádí služební zákroky především pod jednotným velením proti pachatelům zvláště závažné trestné činnosti,
- provádí prvotní opatření proti teroristům a únoscům
- mohou být využity také k ochraně a obnovení veřejného pořádku, záchranných akcích, v případech rozsáhlých živelných pohrom, katastrof a průmyslových havárií.

2. Pořádkové jednotky

a) Speciální pořádková jednotka krajských ředitelství policie (Praha, Brno)

- chrání bezpečnost osob a majetku, spolupůsobí při zajištění veřejného pořádku a bezpečnosti, k obnovení veřejného pořádku provádí zákroky pod jednotným velením tzv. „těžkooděnci“,
- podílí se na výkonu služby v případech mim. událostí, katastrof, průmyslových havárií, rozsáhlých pátracích akcí, plnění úkolů IZS,
- posilují výkon hlídkové nebo jiné služby v rámci bezpečnostních opatření.

b) Poříční oddělení

- zajišťuje ochranu veřejného pořádku, bezpečnosti osob a majetku na významných vodních plochách a vodních tocích; dohled nad dodržováním řádu plavební bezpečnosti a zákona o vodách.

c) Oddělení služební hipologie, oddělení služební kynologie

- podílí se na zajišťování ochrany veřejného pořádku, zejména v okrajových těžko dostupných místech, parcích, v rámci policejních opatření při konání shromáždění osob, fotbalových utkání, demonstracích, pochodech, pátrání po osobách a věcech.

d) Oddělení Metro

- zajišťuje ochranu veřejného pořádku, bezpečnosti a majetku ve vlacích a stanicích pražského metra.

e) Pohotovostní a eskortní oddělení

- poskytuje servisní služby pro jiné útvary PČR při provádění ostrahy policejních cel, provádí eskorty osob omezených na svobodě.

f) Pohotovostní motorizovaná jednotka

- provádí služební zákroky proti pachatelům trestných činů přímo na místě činu k jejich zadržení,
- provádí výkon motorizované a pěší hlídkové služby ve statutárních městech, zejména v jejich okrajových částech,
- posilují výkon klasické hlídkové služby,
- zajišťují převážně plnění úkolů z výjezdů na oznámení na linku 158 v Praze, Brně, Ostravě a Plzni,
- zajišťují výjezdy na signál centralizované ochrany objektů, které byly narušeny a zadržení pachatelů.

3. Specifika plnění úkolů na železnici

a) Hlídková a obchůzková služba je zaměřena především do prostor a vlaků, kde dochází k velkému soustředění cestujících a kde je potencionální nebezpečí narušení veřejného pořádku nebo páchání trestné činnosti; jedná se o preventivní působení, předcházení a odhalování kriminality.

b) Odhalování a objasňování trestné činnosti je zaměřeno na objasňování závažné trestné činnosti v železniční dopravě spáchané zejména neznámými pachateli, objasňování specifické trestné činnosti - krádeží zásilek přepravovaných po železnici a odhalování a objasňování latentní kriminality.

c) Doprovody vlaků osobní přepravy jsou zaměřeny zejména do vlaků mezinárodní přepravy a dalších vlaků, kde dochází nebo je nebezpečí, že může docházet k trestné činnosti, zejména krádeží ke škodě cestujících. Dále jsou doprovody vlaků osobní přepravy zaměřeny na takzvané rizikové spoje, kterými se přepravují účastníci diskoték, fanouškové fotbalových mužstev a účastníci různých srazů a setkání (například příznivci hnutí skinheads).

d) Doprovody a sledování zásilek je činnost zaměřená především na ochranu nebezpečných zásilek (jaderných materiálů, zbraní, výbušnin a dalšího vojenského materiálu a podobně) a dále zásilek, u kterých je nebezpečí, že dojde k jejich krádeži (například ucelené vlaky s osobními automobily).

Tuto činnost vykonávají převážně speciální útvary:

1. Oddělení železniční policie

- plní úkoly PČR zejména na úseku ochrany veřejného pořádku, bezpečnosti osob a majetku v železniční dopravě,
- v trestním a přestupkovém řízení,
- pátrání po osobách a věcech.

2. Oddělení doprovodu vlaků

- spolupůsobí při zajištění bezpečnosti a plynulosti železničního provozu,
 - provádí doprovody vlaků osobní přepravy a důležitých zásilek,
- podílí se na fyzické ochraně jaderného materiálu při jeho přepravě.
(<http://www.policie.cz>)

3 SOUČASNÝ STAV PROVOZU NA NAŠICH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Veřejnost je zřejmě dostatečně obeznámena se skutečností, že dopravní nehodovost má u nás obecně stoupající tendenci, včetně jejich v mnoha případech tragických následků. Jak bude níže uvedeno, v roce 2009 byl vývoj, v návaznosti zřejmě na nový silniční zákon, mírně klesající, ale tento trend nebude trvat věčně a to i vzhledem k tomu, že část řidičů, jak se říká, „otřepalo“, sankcí se již tolik neobávají a jejich způsob jízdy se vrací do dob před novelizací zákona. Nelze hledat vinu pouze v samotných řidičích, ale lze říci, že část viny leží i na státě s jeho dvojsmyslným výkladem zákonů a špatnou vynutitelností dodržování zákonných norem.

Příčinu nehodovosti lze nalézt v neukázněnosti účastníků silničního provozu. Vlivem bezohledného způsobu jízdy a narůstající agresivitě řidičů, častému přeceňování svých schopností a sil, a v neposlední řadě i alkoholu je stav na našich silnicích, takový jaký ho všichni dobře známe. Na silnicích jsou sice prováděny pravidelné i nepravidelné policejní dopravní akce a kontroly, došlo ke zpřísnění postihů řidičů za spáchání dopravních přestupků, ale toto zatím nevede ke kýženému efektu a většímu snížení statistických čísel, která sama hovoří o příčinách a následcích dopravních nehod.

3.1. Dopravní nehodovost v ČR

Od roku 1980 do roku 1999 docházelo k nárůstu počtu dopravních nehod. Tento stav byl způsoben hned několika skutečnostmi. První a tou nejzásadnější byla značný nárůst dopravního provozu. Na tuto situaci nezareagovaly dostatečně rychle zákony upravující provoz na pozemních komunikacích, což mělo za následek zcela nedostačující preventivní opatření ze strany státu a státních orgánů. Dalším skutečností byl špatný stav silnic s nedostatečnou kapacitou, což vyplynulo z nízkých investic do tohoto sektoru.

Po roce 2000 se situace trochu zlepšila a stabilizovala. Především díky preventivním programům, které měly zabránit hlavně neukázněnosti motoristů. Přes všechna opatření se naše republika již několik let drží mezi státy s nejhoršími výsledky v oblasti silničního provozu v porovnání se západními zeměmi i střední Evropou. Nebezpečnost na našich silnicích zvyrazňuje i ta skutečnost, že v průměru každé necelé 3 minuty byla Policii ČR nahlášena nehoda a v průměru každou 6,6 hodinu zemřel při nehodě člověk. Každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda přesahující jeden milión Kč.

V roce 2009 Policie ČR šetřila celkem 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3 536 těžce zraněno a 23 777 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 4 981,09 mil. Kč. V porovnání s rokem 2008 zaznamenáváme pokles u všech základních ukazatelů nehod.

Vývoj následků nehod v roce 2009 byl velmi příznivý, neboť zaznamenáváme významný pokles počtu usmrcených a zraněných osob a vysoký je i pokles počtu nehod, které lze především přisoudit legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody policii z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč. Počet nehod v roce 2009 je od roku 1990 nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod). Počet usmrcených v roce 2009 je nejnižší od roku 1990. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob a tzn., že počet usmrcených v roce 2009 je oproti roku 1994 nižší o 641 osob (tj. téměř o 44 %). Poprvé od roku 1990 se počet usmrcených „dostal pod hranici“ 900 osob. Počet těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší; nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob). Roční počet těžce zraněných se přiblížil k hranici 3 500 osob, kterou jen lehce překročil (o 36 osob). Počet lehce zraněných osob je za posledních 20 let 3. nejnižší. Nejvíce lehce zraněných bylo před 13 lety – v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob. Z porovnání jednotlivých období roku 2009 vyplývá, že počet usmrcených osob, v porovnání s rokem 2008, byl nižší ve všech čtvrtletích a nejpříznivější bilanci má třetí čtvrtletí (o 57 usmrcených osob méně).

V roce 2009 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut nehodu, každých 22 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,5 hodiny těžce. V průměru každých 10,5 hodiny zemřel při nehodě člověk.

Tab. 1: Nehody a jejich následky od roku 1990

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
1993	152157	1355	5629	26821
1994	156242	1473	6232	29590
1995	175520	1384	6298	30866
1996	201697	1386	6621	31296
1997	198431	1411	6632	30155
1998	210138	1204	6152	29225
1999	225690	1322	6093	28747
2000	211516	1336	5525	27063
2001	185664	1219	5493	28297
2002	190718	1314	5492	29013
2003	195851	1319	5253	30312
2004	196484	1215	4878	29543
2005	199262	1127	4396	27974
2006	187965	956	3990	24231
2007	182736	1123	3960	25382
2008	160376	992	3809	24776
2009	74815	832	3536	23777

Nejlepší výsledky Nejhorší výsledky

Zdroj: TESÁŘÍK, J.; SOBOTKA, P., 2010.

Z policejních statistik dále vyplývá alarmující zjištění, že řidiči věkového rozmezí 25 až 34 let se podílejí necelými 29 % na zaviněných nehodách a zhruba stejným podílem i na počtu usmrcených při těchto nehodách. Další více jak 1/5 nehod připadá na věkovou skupinu 35 až 44 let. V porovnání s rokem 2008 registrujeme více usmrcených prakticky jen u nehod zaviněných řidiči věkové kategorie nad 64 let (o 26 %). Nejvyšší závažnost byla u nehod zaviněných řidiči věkové skupiny nad 64 let (22,6 usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) a dále u věkové skupiny 21 až 24 let a 45 až 54 let, kde hodnota tohoto ukazatele představuje 14,3, respektive 14,2 usmrcených.

Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2009 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice – 604 nehod a zahynulo při nich 16 chodců, dalších 6 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace, 4 chodci zahynuli v důsledku špatného odhadu vzdálenosti (rychlosti) vozidla a blíže nespecifikovaného nesprávného chování chodce. (Tesařík, J.; Sobotka, P., 2010, s. 5 -18)

3.2 Nehody pod vlivem alkoholu

Dalším nezanedbatelným faktorem nehod zaviněných chodci je jejich vysoký počet způsobených pod vlivem alkoholu. Celkem 203 chodců, kteří zavinili dopravní nehodu, bylo pod vlivem alkoholu (tj. 15,6 % – téměř každý 6. chodec je viník nehody).

U nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu bylo celkem zaviněno 5725, při kterých bylo 123 osob usmrceno a 2658 zraněno. Po požití alkoholu dochází u účastníků dopravního provozu k různým reakcím, jak publikuje např. M. Přibyl (1998), kdy uvádí, že alkohol začíná působit na organismus až v určité době po jeho požití, a každá osoba má na požitý alkohol odlišnou reakci. Po požití stejného množství a druhu alkoholu bude více ovlivněna osoba s větší vrstvou podkožního tuku, tedy s menším podílem svalové hmoty. Při požití méně koncentrovaného nápoje je účinek alkoholu pomalejší, stejně jako při pití alkoholu po jídle. Lze také říci, že více alkoholické nápoje působí intenzivněji, ale po kratší dobu.

K nejdůležitějším projevům vlivu alkoholu na řidiče patří:

a) Snížení sebekritičnosti - řidič se mylně domnívá, že řídí mnohem lépe než obvykle a zpravidla u něho vzrůstá agresivita, což má za následek, že je ochoten více riskovat.

b) Prodloužení reakční doby - řidič ztrácí schopnost rozložit pozornost na

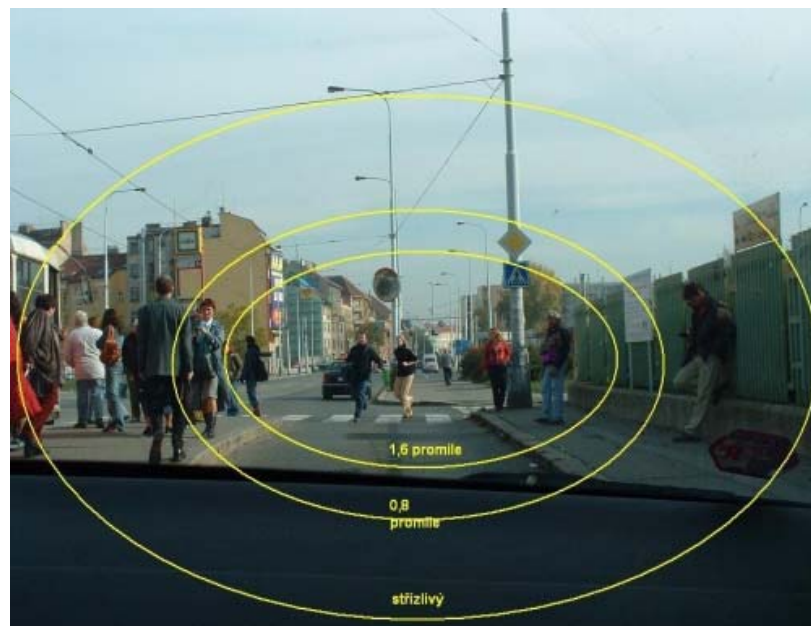
současné vnímání více jevů, jako je včasné řazení rychlostních stupňů, vedení vozidla po komunikaci, obsluhu ovladačů, sledování indikátorů, dopravního značení či provozu ostatních vozidel či chodců, apod.. Musí se soustředit především na vedení vozidla, a není proto schopen reagovat na situace, které jinak běžně a bez problémů zvládá.

c) Vliv na zrak - zorné pole, které je u střízlivé osoby skoro 180 stupňů, se vlivem alkoholu postupně zužuje, řidič je nucen soustředit pohled do úzkého prostoru jízdního pruhu před ním, přestává vnímat periferním viděním, což má za následek, že takřka nevidí dění na okrajích vozovky a v její těsné blízkosti a nemůže tedy na tuto situaci adekvátně reagovat. Současně je narušena i jeho schopnost odhadovat vzdálenost, rozměry a rychlost ostatních vozidel. Za šera a zvyšuje se citlivost na světlo, což má za následek časté oslnění od protijedoucích vozidel.

d) Únava a ospalost - řidič nevnímá příznaky, které signalizují únavu a za normálních okolností by jej jindy přiměly k přerušení jízdy. Snaží se dojet do určeného místa a usíná pak náhle za jízdy.

Jak uvádějí zahraniční studie (např. Krueger, SRN) alkohol za volantem zvyšuje nejenom agresivitu za volantem a přeceňování řidičských schopností, ale má i výrazný vliv na periferní vidění řidiče. Zvýšená míra alkoholu v krvi řidiče způsobuje takzvaný „tunelový efekt“ obdobný jako při jízdě vysokou rychlostí. Zorné pole řidiče se při zvyšující se hladině alkoholu v krvi, případně rychlostí, snižuje a řidič je schopný čím dál tím méně vnímat prostor před sebou. Jestliže střízlivý řidič je schopen vnímat celý prostor, řidič s 0,8 promile v krvi již necelé $\frac{3}{4}$ prostoru. Řidič se 1,8 promile v krvi již necelou třetinu. I když opilý řidič pojede pomalu, jeho zorné pole je snižené, a to je zdrojem potenciálních konfliktů a závažných dopravních nehod. (<http://www.domluvme-se.cz>)

Obr. 1: Pohled řidiče v různých fázích – bez alkoholu a po požití alkoholu.



Zdroj: <http://www.domluvme-se.cz/default.aspx?id=376&ido=93&sh=-1793122920>

3.3 Příčiny dopravních nehod

Existuje velké množství konkrétních příčin. Jako nejčastější příčina dopravních nehod je uváděno nerespektování pravidel silničního provozu. Jako hlavní příčina všech dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy, který se podílí na nehodovosti téměř ze 2/3 počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Mezi další příčiny dopravních nehod lze uvést nedání přednosti v jízdě, nepřiměřenou rychlost jízdy, nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné předjíždění a nesprávné otáčení nebo couvání. Další příčinou dopravních nehod je požití alkoholu před jízdou. Můžeme říci, že většina dopravních nehod je způsobena selháním lidského faktoru. Na nerespektování pravidel na pozemních komunikacích se nemalou měrou podílí agresivita.

Tab. 2.: Srovnání hlavní příčin dopravních nehod řidičů vozidel za rok 2008 a 2009

Hlavní příčina nehody rok 2008	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	23 187	15,7	432	47,3	-60
Nesprávné předjíždění	2.975	2,0	69	7,6	2
Nedání přednosti	28 625	19,4	137	15,0	16
Nesprávný způsob jízdy	92 551	62,8	275	30,1	-37

Hlavní příčina nehody rok 2009	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	15 348	22,8	368	48,7	-64
Nesprávné předjíždění	1.654	2,5	31	4,1	-38
Nedání přednosti	12 241	18,2	104	13,8	-33
Nesprávný způsob jízdy	37 977	56,5	252	33,4	-23

Zdroj: TESAŘÍK, J.; SOBOTKA, P., 2010.

Za dopravní situaci nelze jen obviňovat stát či státní orgány. Za většinou dopravních nehod stojí jen a jen samotní řidiči, přičemž nelze opomenout chování chodců a cyklistů. Z uvedených skutečností vyplývá, že výuce předmětu dopravní výchova na školách by se měla věnovat patřičná pozornost. Měla by se vyučovat již od prvního ročníku Základní školy, kdy se dítě začíná dostávat do různých dopravních situací postupně přes vyšší ročníky, kdy dochází k upevňování návyků až po střední školy, kde již získává první řidičský průkaz, a zde by již vypěstované návyky nemusel měnit k dosažení odpovědného a zkušeného účastníka silničního provozu. (Tesařík, J.; Sobotka, P., 2010, s. 5 -18)

3.4 Dítě jako účastník dopravní nehody

Každá dopravní nehoda, při níž je nějakým způsobem postiženo dítě, je daleko tragičtější, než nehoda dospělého. Nejenom proto, že dítě má před sebou celý život, ale i proto, že příčiny takové nešťastné události nemusí být vždy zcela přesně objasněny. Na čí straně je vina? Na straně dítěte, nebo řidiče? Ve srovnání s dopravní nehodovostí dospělých nemá tolik vzestupnou tendenci, ale ani tak to nejsou čísla (vezmeme-li v úvahu stále klesající počet narozených dětí) nikterak povzbuzující. Statistika dopravních nehod dětí a jejich následku se již radu let (ve srovnání s celkovou nehodovostí) nijak výrazně nemění. Zásahu na tom má určitě realizace řady programů dopravní výchovy určených dětem. Nejméně příznivý vývoj je tradičně u následku dopravních nehod spolujezdců. Tady je ovšem hlavní vina jednoznačně na dospělém – na řidiči.

Děti jako účastníky dopravní nehody dělíme na :

- a) Děti – chodci.
- b) Děti – cyklisté.
- c) Děti – spolujezdcí.

a) Děti - chodci

- úplně malé děti se v silničním provozu většinou nepohybují samy. Nikdo však nemá záruku, že dítě držící se za ruku matky nebo jiného dospělého se náhle nevytrhne. Proto by pro každého řidiče mělo jakékoliv dítě v blízkosti silnice signalizovat řidiči „Pozor!“. Ať se drží za ruku, je samo nebo ve skupince dalších dětí. Největší nebezpečí (a statistiky to potvrzují) hrozí dětem v období, kdy začíná nebo končí vyučování, a v jejich volném čase.

- malé děti mají oči v daleko nižší úrovni než dospělí, vidí tedy podstatně méně,
- geometrické tvary, které jsou podstatou dopravních značek, dítě chápe zhruba až od čtyř let věku,
- přesné a spolehlivé rozlišení barev lze od dětí vyžadovat až v pěti nebo šesti letech.

b) Děti - cyklisté

- začínající cyklisté jsou zpravidla postiženi častými samonehodami, tj. pády z jízdního kola, které bývají zaviněny nesprávným způsobem jízdy. K nim dochází při jízdě špatným terénem nebo na neudržované 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 jsme si připomněli u dětí – chodců. Řidič, který vidí malého cyklistu, by měl zvýšit pozornost a jet okolo něj co nejopatrněji.
- snaží se jet vždy po rovném povrchu, neočekávaně se vyhýbá všem nerovnostem (kolejím, ostrým hranám, vyježděným místům apod.).
- nemá rád zajížďky; i při malých vzdálenostech využívá různé zkratky, a to i v rozporu s pravidly provozu na pozemních komunikacích, nevnímá případné ohrožení sebe či jiných.
- technicky nezvládá jízdu do kopce, proto nedodržuje rovnou stopu jízdy.

c) Děti – spolujezdci

Téměř polovina dětí, které zahynuly při dopravní nehodě, byla spolujezdci v automobilu. V mnoha případech mohli rodiče, resp. řidič těmto tragédiím zabránit. Snad každý otec nebo matka, babička nebo dědeček vozí v automobilu své potomky. Ne každý si však uvědomuje, že i při těchto jízdách (ať jsou dlouhé nebo krátké) je nutné dodržovat určité důležité zásady. Nejdůležitější zásadou je připoutat se bezpečnostními pásy, respektive děti mladší 12 let (menší než 150 cm) převážet za použití zádržných systému (na sedadlech, která jsou povinně vybavena bezpečnostními pásy). Ze statistik dopravní nehodovosti dětí zcela jednoznačně vyplývá, že nejvíce dětí je postiženo právě jako spolujezdci v automobilu. A to přece jejich vina není, ani být nemůže. Zodpovědnost za tyto následky nehod mají zcela jednoznačně dospělí – řidiči. Rodiče často podlehnou žadonění dětí a alespoň na cestě mimo provoz dovolí dítěti sedět vedle řidiče bez zádržného systému. Ať už je k tomu vede pýcha rodičovská nebo řidičská či touha vyhovět dítěti, vždy tím dítě ohrožují. Situace na silnicích jsou nevypočitatelné

a každý řidič jistě ví, že se nemůže spoléhat jenom sám na sebe. I na tiché lesní cestě na něj může nečekaně vyrazit spěchající nákladák nebo lesní zvěř. Při náhlém a prudkém brzdění, nebo dokonce při čelním nárazu, je síla setrvačnosti tak veliká, že hrozí nebezpečí, že dítě prolétne čelním sklem vozidla. Pro dospělého tato situace již tak nebezpečná není. (Votruba, J., 2001, s. 6)

4 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

4.1 Výuka dopravní výchovy

Z pedagogického hlediska by prostřednictvím dopravní výchovy měly děti získat schopnosti obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu, měly by si uvědomit a pochopit nutnost partnerských vztahů, nutnost znát pravidla provozu na pozemních komunikacích, nutnost je dodržovat.

Z toho vyplývá, že dopravní výchova má svou část výchovnou a naukovou. Nauková část zahrnuje výběr pravidel provozu na pozemních komunikacích odpovídající věkové zvláštnosti dětí a s ním i další související poznatky, dotvářející pochopení vznikajících situací a správných reakcí na ně. Sem řadíme pochopitelně i odpovídající praktický výcvik.

Výchovná část obsahuje obecně dané působení na dítě s cílem vypěstovat u něj návyky dodržování etických norem chování vůbec, a tedy i chování v dopravě, jako její pasivní i aktivní účastník. Dopravní výchova je přípravou dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu. Dopravní výchova je však také přípravou dětí na jejich budoucí roli řidičů motorových vozidel.

Z dlouhodobého hlediska tento druhý úkol musíme chápat jako přednostní. Říká se „co se v mládí naučíš, ve stáří jako když najdeš“. A to platí i v dopravní výchově. Dítě si třeba hned nezapamatuje některou dopravní značku či přesné znění pravidel o přednosti v jízdě na křižovatce, ale mělo by už ve svém útlém věku pochopit, jak je důležité pravidla a zásady bezpečného chování dodržovat, poznat své partnery v dopravě, „mít je rád“, být k nim ohleduplný. A toto své chování považovat za přirozené, samozřejmé.

Dopravní výchova jako součást vzdělání každého občana je proces dlouhodobý, nepřetržitý. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé

vstoupí do provozu a končí vlastně až tehdy, kdy je člověk tohoto pohybu v provozu nucen se vzdát.

Dopravní výchova je důležitou odborností, která nesmí být opomíjena ani ve školách. Je systémem, jehož obsah, metody a formy charakterizují tyto cíle:

- pochopení dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými ustanoveními,
- formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích i k sobě samému (uvědomělá kázeň, ohleduplnost, zdvořilost, přesnost, rozhodnost, soustředěnost, vztah k hodnotám);
- pochopení dynamiky provozu na pozemních komunikacích a základních principů taktiky pohybu v něm;
- osvojení si zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích;
- pochopení příčin nesprávného chování a jednání chodců a řidičů, příčin dopravních nehod a jejich morálních, materiálních, sociálních a právních důsledků;
- seznámení se s technickými podmínkami bezpečného provozu (silnice, povrch a stav vozovek, vliv počasí na chůzi a jízdu, povinné vybavení a údržba vozidla),
- pochopení významu dopravy a jejího dalšího rozvoje v souvislosti s ochranou životního prostředí;
- osvojení si základních dovedností při poskytování první pomoci raněným při dopravní nehodě;
- pochopení funkce dopravní policie v provozu na pozemních komunikacích.

4.1.1 1. stupeň základní školy

První stupeň základní školy lze rozdělit do následujících skupin:

- a) žáci prvního ročníku
- b) 2. – 3. ročník

d) 4. – 5. ročník

Žáci základní školy by se měli naučit:

4.1.2 Žáci prvního ročníku

Výuka dopravní výchovy v prvním ročníku, by měla být zvláště důležitá a to vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o první výuku tohoto předmětu u dětí. Může mít velmi vážné dopady, při její výuce v dalších ročnících, jak uvádí kolektiv autorů (Kolektiv autorů, 2007. 25 s.), by se měli pedagogové zejména zaměřit na výuku těchto témat:

- bezpečná cesta do školy,
- chůze po chodníku, stezka pro chodce (seznámení žáků se způsobem využití stezek),
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu (nutné je zde zejména upozornit děti, že na přechodu pro chodce nemají přednost),
- význam světelných signálů pro chodce,
- schopnost rozeznat nebezpečná místa,
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky (například vstupování do vozovky za stojícím vozidlem),
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- užívání cyklistické přilby (povinnost vyplývající ze zákona),
- bezpečné chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy (vštěpovat toto pravidlo do podvědomí dětí již od útlého věku, aby se použití zádržných systému stalo pro ně v budoucnosti pravidlem k ochraně života a zdraví a ne nutným zlem),
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce),
- bezpečná místa pro hry dětí (sáňkování, lyžování),
- seznámení žáků se základy první pomoci a seznámení s tísňovými linkami (hasiči 150, záchranná služba 155, Policie ČR 158, integrovaný záchranný systém 112).

4.1.3 Žáci 2. a 3. ročníku

V dalším ročníku základní školy, by mělo u dětí docházet ke vštípení a zažití již dříve naučených zásad a témat z 1. Ročníku základní školy, a ke známým tématům by se měla přidávat nové témata:

- chůze po silnici (krajnice – vozovka), nebezpečná místa pro chůzi po silnici,
- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami,
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti,
- druhy hromadné dopravy,
- způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy,
- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu (nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní),
- zásady chování při jízdě v automobilu – zadržné systémy (opětovné informace k ochraně jejich života a zdraví),
- bezpečnostní přilba (opět nutnost vštěpovat, že se jedná o bezpečnostní pomůcku a ne nutnost ze zákona),
- doplňovat zásady správného chování chodce,
- upřesňovat místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán,
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy (upevňování již vštěpovaných zásad),
- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu,
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce (používání bezpečnostních prvků jako chrániče, helmy, rukavice),
- vozidla se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tyto signály,
- opakování způsobu přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění a možnosti první pomoci,
- opakování vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti,
- nemalou měrou by se měla pozornost věnovat výcviku základních dovedností na kole (údržba jízdního kola, jeho obsluha, co vše musí jízdní kolo splňovat a jeho povinné vybavení, nácvik teoretických situací). (Mizerová, B., 2006a, s. 14).

4.1.4 Jízdní kolo a jeho popis

Seznámení s jízdním kolem by mělo být jedním z hlavních pilířů v tomto věku, neboť spousta dětí, již plně využívá a jezdí na jízdním kole, a dítě by mělo být seznámeno nejen s tím, jak se na kole jezdí, ale i s jeho údržbou a povinnou výbavou podle zákona.

Obr. 3 : Jízdní kolo a jeho popis



Zdroj: TALIÁN, F., 2004. 56 s.

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. Boční odrazky na paprscích kol.
6. Zaslepení konců řídítek (zátkami, rukojeťmi, apod.).
7. Zakončení ovládacích páček brzd, měničů převodů a rychloupínačů nábojů kol musí být obaleno materiálem pohlcujícím energii.
8. Uzavřené matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo s krytkou konce náboje.
9. Přední světlomet svítící bíle na vzdálenost nejdále 20 m (může svítit přerušovaně, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena).
10. Zadní svítilnu červené barvy, která může svítit přerušovaně.

11. Zdroj elektrického proudu - dynamo nebo baterie s kapacitou pro svícení po dobu 1,5 hodiny bez přerušení. (Talián, F., 2004, s. 18)

4.1.5 Nácvik dopravních situací

Mezi další základní pilíře by měl patřit i základní nácvik dopravních situací a to nejlépe na dopravním hřišti pod dozorem zkušených pedagogů, kde by si děti osvojily, již získané teoretické znalosti. (Mizerová, B. 2006b, 20 s.)

K uvedenému můžou posloužit i malé testy, kde by děti vyhodnotily situaci, a odpověděly by na zadanou otázku.

4.1.6 Žáci 4. a 5. ročníku

Na závěr 1. stupně základní školy by již žáci měli mít dostatečně osvojena a zažita základní pravidla silničního provozu a jejich aplikaci:

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty,
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku atd.),
- zákonná povinnost používání bezpečnostní přilby.

Výše uvedené schopnosti a dovednosti je možné rozvíjet pomocí různých her, pozorování a soutěží. Lze využívat různé produkty, jako například publikace pro děti, rodiče, učitele (slabikář, učebnice, metodické pomůcky), plakáty, samolepky, reflexní předměty, video, PC hry, testy, PC programy, články v časopisech.

Velký význam je nutno klást na praktický nácvik získaných dovedností v rámci výcviku na dopravních hřištích, pod dozorem zkušené osoby, s možností zapojení rodičů.

4.1.7 Druhý stupeň základní školy

Na druhém stupni základní školy je nutné pokračovat v dopravní výchově s prohlubováním znalostí zákonných norem v rozsahu cyklisty a s opakováním učiva z prvního stupně ZŠ. Dále s problematikou mravního vědomí a mravního jednání jako základní podmínky bezpečné účasti v provozu na pozemních komunikacích (partnerské vztahy, ohleduplnost, zdvořilost, slušnost, kázeň, pomoc druhým, rozhodnost, soustředěnost, odpovědnost). V neposlední řadě je to i seznámení s úlohou dopravní policie při zajišťování plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dohledem nad provozem, řízením provozu, kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, kontroly technického stavu vozidel v provozu, projednávání přestupků proti pravidlům silničního provozu, vyšetřování dopravních nehod, dopravně inženýrské činnosti a podávání informací veřejnosti. Velmi důležité je další zdůrazňování významu používání bezpečnostních pomůcek (vyplývajících ze zákona. - cyklistické přilby) a používání reflexních materiálů zejména v době snížené viditelnosti.

V 9. ročníku by měl být zařazen nepovinný předmět „Dopravní výchova“ se zaměřením k možnosti získáním řidičského oprávnění „A1“, se seznámením s rozdíly ve způsobu jízdy mezi jízdním kolem a malým motocyklem a základními pravidly (používání přilby, brýlí, spolujezdci apod.).

K dispozici jsou nejrůznější metody a formy, které je nutno dokázat využít. Dopravní výchova může být klasicky vyučována v hodinách, ale také ve speciálních přednáškách spojených s praktickým nácvikem. Výuku lze zakomponovat do předmětů, Vlastivěda, Občanská nauka a Tělesná výchova.

4.2 Střední školy a učiliště

Jako samostatnou kapitolu je nutné uvést výuku dopravní výchovy na středních školách a učilištích. Zde již záleží na samostatné odbornosti školy a na jejím zaměření. Je zcela zřejmé, že pokud se bude např. jednat o střední školy automobilové, zde bude dopravní výuka zařazena do řady různých předmětů. Na většině těchto škol, je do výuky zařazen výcvik držitele řidičského průkazu. Zde se

již žákům věnují odborníci, kteří jim vštěpují náležitosti spojené s řízením vozidel a tím i dopravní výchovu.

Je zde nutno uvést jiné střední školy, jako jsou např. umělecké školy, kde se dopravní výchova bude těžko implementovat do výuky. Toto záleží na každé škole, jak sama přistoupí k výuce předmětů dopravní výchovy, zda se spokojí s tím, co by žáci mohli umět se základní školy, nebo jim ke vzdělávání v této oblasti nějak pomohou. Minimální věcí jak ji mohou pomoci, je alespoň nabídka volitelného předmětu dopravní výchova, za pomoci zkušeného a vzdělaného pedagoga.

4.3 Dospělí – celoživotní vzdělávací proces

V rámci výuky dospělých osob, které již vlastní řidičský průkaz s určitým řidičským oprávněním, se setkáváme s povinným a dobrovolným absolvováním různých kurzů s dopravní tematikou. V souladu s příslušnými předpisy si musí povinně zvyšovat svou odbornou způsobilost řidiči z povolání (profesionálové). Dopravní výchova řidičů – amatérů se zakládá na dobrovolnosti.

Z dobrovolných kurzů jmenujeme:

- a) Kurz bezpečné jízdy.
- b) Škola smyků.
- c) Kondiční jízdy nabízené autoškolami.

Do dopravní výchovy jako celoživotního vzdělávání jsou v některých státech EU zařazeny i kurzy pro řidiče, kteří opakovaně způsobili dopravní nehodu. Další rizikovou skupinou jsou řidiči začátečníci, kteří se po získání řidičského oprávnění chystají vstoupit do motorizovaného světa a kterým v této obtížné době není nabídnuta pomocná ruka ve formě následného výcviku a profesionální rady zkušeného učitele.

4.4 Senioři

Senioři mají v dopravní výchově zvláštní zastoupení. Představují totiž významnou skupinu lidské populace, která se na dopravě účastní. Tato účast, především v roli řidičů motorových nebo nemotorových vozidel, je z části ještě aktivní. Avšak ve větší míře se senioři na dopravě podílejí pasivně. To znamená jako spolujezdci nebo chodci, kteří dopravní prostor ke svému pohybu cíleně nevyhledávají. Využívají ho z nějaké potřeby. Ať už v jakékoliv roli, jsou vždy účastníky silničního provozu a významně se podílejí na vytváření jeho bezpečnosti. Ve stále houstnoucí silniční dopravě se strmě zvyšuje pravděpodobnost kolizí. Roste tak podíl každého jejího účastníka na míře její bezpečnosti, a tedy i úspěšnosti. Pro naše účely má největší význam hodnotit takto skupinu lidí z hlediska věkového. Přestože naše předpisy stanovují povinnost první lékařské prohlídky už v šedesáti letech, považujeme za seniory osoby, jejichž věk je vyšší než 65 let. K tomuto hodnocení se přiklání většina renomovaných psychologů a i významné statistiky často tuto věkovou hranici uvádí. Byť je to velmi individuální, lze u člověka po šedesátce právě vlivem věku zaznamenat významné změny organizmu, které mají zásadní vliv na jeho chování v dopravě.

Pokusme si některé vlivy krátce připomenout. Z pozitivních vlastností jsou to jednoznačně bohaté životní zkušenosti, znalosti a praxe, mající vliv na správné hodnocení situace a způsob, jak zareagovat. Vlastnosti vyplývající z věku, které bohužel negativně ovlivňují chování seniorů v dopravě, jsou především způsobeny horším zrakem, sluchem, sníženou pohyblivostí, bolestmi pohybového aparátu, zvýšenou únavou, sníženou schopností koncentrace, pomalejšími reakcemi a různými nemocemi, charakteristickými pro stáří. Velký význam má i udržování fyzické a duševní kondice. K té duševní kondici jednoznačně řadíme i udržování potřebných aktuálních znalostí měnících se ustanovení pravidel silničního provozu.

Hned na začátku jsme uvedli, že senioři jsou významnou skupinou lidské populace. Jen v Evropě tvoří osoby ve věku nad 65 let 13 % obyvatelstva a všechny seriózní studie předpokládají, že v následujících padesáti letech se

podíl seniorů v populaci zvýší na 30 %. To souvisí se zvyšujícím se věkem, kterého se senioři dožívají. V České republice dosahují muži v průměru 74 let a ženy 80 let života. Za posledních dvacet let je to nárůst o pět let. Tomu odpovídá i posouvání hranice věku odchodu do důchodu. Podívejme se na tyto věkové údaje do české statistiky. Bez pochyb lze přijmout závěr, že při zvyšujícím se podílu počtu seniorů v populaci dojde i ke zvětšení podílu seniorů při účasti v dopravě. Procesy v dopravě se ale stále vyvíjejí, a co platilo před lety, dnes neplatí. Jestliže ve druhé polovině minulého století bylo využívání auta seniory spíše sporadické, v první polovině tohoto století se jeho využívání stává denní potřebou. Počet aktivních řidičů-seniorů strmě roste. Neexistuje tedy okamžik, kdy by si člověk v určitém věku mohl říci, teď už se nemám čemu učit, všechno znám a nic mě nepřekvapí. Pro zvyšování bezpečnosti dopravy a zlepšování dopravních statistik nehodovosti musí preventisté pracovat se všemi účastníky silničního provozu, a tedy i se seniory. Přirozeně, že způsob jejich výchovy a obsah jim předávaných informací se bude lišit např. od dětí, které svět teprve poznávají. (Límová, L., 2006, s. 65)

5 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V KURIKULÁRNÍCH MATERIÁLECH VE VZDĚLÁVACÍM PROGRAMU ZÁKLADNÍ ŠKOLA A RÁMCOVÉM VZDĚLÁVACÍM PROGRAMU PRO ZÁKLADNÍ VZDĚLÁNÍ

5.1 Vzdělávací program Základní škola a dopravní výchova

V době tvorby školních vzdělávacích programů se skýtá možnost zařadit dopravní výchovu do kurikula základního vzdělávání v duchu horizontálních i vertikálních vztahů. Dosavadní uplatňovaný vzdělávací program „Základní škola“ usiluje o to, aby žáci v průběhu devítileté školní docházky získali kvalitní základy moderního všeobecného vzdělávání. Odpovídá na otázku, co by měli žáci poznat z hlavních oblastí lidské kultury a jakými dovednostmi by měli být vybaveni, aby mohli dále pokračovat ve svém vzdělávání, dorozumívat se s lidmi a uplatnit se v životě.

Vzdělávací cíle programu jsou rozčleněny na cíle poznávací a s nimi spjaté dovednosti a kompetence žáků a na cíle hodnotové, orientované k formování osobnostních rysů a mravních vlastností žáků. Ve vzdělávacím programu Základní škola není učivo rozděleno do jednotlivých ročníků, ale do jednotlivých témat, která záleží na invenci učitele, jakým způsobem se jednotlivým námětům věnuje, o prostoru, kam probírané učivo zařadí.

Stručný souhrn témat s dopravní výchovou v učebních osnovách programu základní školy

Prvouka

Jsem školák:

- bezpečná cesta do školy a ze školy, činnost chodce v silničním provozu,
- bezpečný příchod do školy a odchod ze školy podle dopravních značek a světelné signalizace

Co by měl žák umět:

- dojít (doprovít se) do školy bezpečně, nejkratší cestou a zpět.

Domov:

- místo pro hry, nejbližší stanice hromadné dopravy, pošta (telefon), zdravotní zařízení.

Co by měl žák umět:

- přiměřeně svému věku se chovat na ulici, hřišti, v parku, v dopravních prostředcích.

Naše obec:

- hromadná a osobní doprava, nejčastější dopravní značky v obci, světelná signalizace, důležitá telefonní čísla 150, 155, 158.

Co by měl žák umět:

- znát dopravní značky v obci a bezpečně cestovat bez přestupu do nepřliš vzdáleného místa.

Věci a činnosti kolem nás:

- jak lidé cestují – kola, auta, vlaky, autobusy, tramvaje, metro.

Lidé a technika:

- odhadování rychlosti dopravních prostředků.

Co by měl žák umět:

- chápat nebezpečí nevhodného chování v dopravě (ve funkci chodce, cyklisty, spolujezdce, pasažéra),
- ošetřit drobná poranění (odřeniny, drobné řezné rány).

Člověk a zdraví:

- bezpečné chování v různých prostředcích, sám na ulici, sám v dopravních prostředcích,
- policie a její význam při ochraně lidí.

Co by měl žák umět:

- dojít v případě potřeby do nejbližšího zdravotnického zařízení, přivolat telefonem první pomoc,
- poskytnout první pomoc při drobném poranění a krvácení; znát způsob sebeochrany před nakažením krví,
- znát umístění obvazového materiálu, gumových rukavic – doma i ve škole.

Výchova ke zdraví

Zdraví, osobní hygiena, režim dne, první pomoc:

- úrazy dětí, zásady poskytování první pomoci, základy obvazové techniky,
- nácvik přivolání lékařské pomoci,
- ošetřování běžných poranění, úrazů.

Osobní bezpečí:

- uplatňování odpovědného chování chodce při přesunech a činnostech žáků mimo budovu školy,
- procvičování způsobů tísňového volání,
- vytipování nebezpečných míst a situací.

Co by měl žák umět:

- chránit své zdraví dodržováním základních hygienických zásad, některých zdravotně preventivních opatření a uplatňováním zdravého způsobu života (za pomoci rodičů a učitele),
- poskytnout první pomoc u lehčích poranění a ovládat základní obvazovou techniku.

Tělesná výchova

- jízda na kole – nasedání, sesedání, jízda v přímém směru, zatáčení, odbočování, brzdění, zastavení,
- základní pravidla silničního provozu, jízda na kole, horském kole.
(<http://www.vuppraha.cz.>)

5.2 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání z hlediska dopravní výchovy

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (dále jen RVP ZV) je dokument, který navazuje na dosavadní vzdělávací programy používané v základní škole a podle nově vzniklých potřeb je dotváří. RVP ZV obsahuje dlouhodobé cíle, soubor obecných kompetencí, vymezuje pojetí oblastí vzdělávání, cíle a obsah jednotlivých oblastí a oborů vzdělávání a výsledky v podobě očekávaných kompetencí. Uvádí zásady, podle kterých má škola zpracovávat vlastní vzdělávací program, i podmínky pro evaluaci školy. RVP ZV je

pro školy východiskem pro tvorbu učebního plánu, pro vlastní výběr předmětů a jejich strukturaci, pro formulaci vlastních dlouhodobých cílů i pro návrh konkrétního způsobu jejich realizace v období základního vzdělávání. Stanovuje v obsahu vzdělávání nezbytné učivo v jednotlivých oborech vzdělávání (podle charakteru oblasti vzdělávání i činnosti žáků) vedoucí k získání očekávaných kompetencí (dovedností, vědomostí, hodnot, postojů).

Vzdělávací oblast „**Člověk a jeho svět**“ je jedinou částí RVP ZV, která je koncipována pouze pro 1. stupeň základního vzdělávání. Tato komplexní oblast vymezuje vzdělávací obsah týkající se člověka, rodiny, společnosti, vlasti, přírody, kultury, techniky, zdraví a dalších témat. Vzdělávací obsah tématu oblasti „**Člověk a jeho svět**“ je členěn do **pěti tematických okruhů**. Propojováním tematických okruhů je možné vytvářet v ŠVP různé varianty vyučovacích předmětů a jejich vzdělávacího obsahu.

Místo, kde žijeme:

- okolní krajina (místní oblast, region) – zemský povrch, rozšíření půd, rostlinstva a živočichů, působení lidí na krajinu a životní prostředí,
- důraz kladen na dopravní výchovu, praktické poznávání místních a regionálních skutečností.

Lidé kolem nás:

- základy vhodného chování a jednání mezi lidmi, principy demokracie,
- základní globální problémy, problémy konzumní společnosti, globální problémy přírodního prostředí.

Lidé a čas:

- orientace v čase – kalendáře, letopočet, režim dne,
- současnost a minulost v našem životě.

Rozmanitost přírody:

- země jako planeta sluneční soustavy,
- rozmanitost i proměnlivost živé i neživé přírody, rostliny, houby, živočichové, znaky života, životní potřeby a podmínky,
- rovnováha v přírodě,

- vliv lidské činnosti na přírodu, ochrana přírody a životního prostředí, likvidace odpadů, živelné pohromy, ekologické katastrofy.

Člověk a jeho zdraví:

- lidské tělo, biologické a fyziologické funkce a potřeby člověka, vývoj jedince, základy lidské reprodukce,
- partnerství, rodičovství, základy sexuální výchovy,
- péče o zdraví, první pomoc,
- odpovědnost člověka za své zdraví a bezpečnost i za zdraví jiných lidí,
- bezpečné chování v různých životních situacích, včetně mimořádných událostí,

Potřebné vědomosti a dovednosti získávají tím, že pozorují názorné pomůcky, sledují konkrétní situace, hrají určené role a řeší modelové situace. Předmětem prolínají průřezová témata, zejména enviromentální výchova a dále výchova demokratického občana. (<http://www.vuppraha.cz>)

6 Mimoškolní akce zaměřené na prevenci dopravní nehodovosti

6.1 Systém dopravně výchovného působení

Protože se část dopravní výchovy týká praktického využití, téměř každý učitel bude usilovat o to, aby se dopravní výchova neprobírala ve školních lavicích. První kontakt začíná při první vycházce s dětmi, aniž by děti vnímaly skutečnost, že se něco učí. I když lze mnohé z dopravní výchovy realizovat obměnami různé situace, přece jen jsou většinou děti v roli pasivního pozorovatele dopravních situací, nebo je zažívají jako chodci a nikdy ne individuálně. Nezastupitelnou roli tak hrají u dětí i učitelů oblíbená dopravní hřiště.

Praktický výcvik na dopravním hřišti zprostředkovaný s institucemi, které spolupracují se školami, je pro výuku v aktivním pojetí nenahraditelný. Splňuje nejen nároky autentického učení, ale i zdokonalování praktických činností a dovedností, a žáci se také mohou nejpřirozenějším způsobem dozvědět, jaké úrovně dosáhli, dochází k přirozené autoevaluaci.

6.2 Speciální teoretická dopravní výchova ve školách a zařízeních

Speciální teoretická dopravní výchova ve školách a zařízeních, kterou provádějí policisté, ať už státní (Policie ČR) nebo městští strážníci (Městská policie), pracovníci autoškol, dětských dopravních hřišť, by měla obsahovat tato témata :

- dopravní značky v okolí školy a bydliště,
- význam dopravní signalizace a pokynů policistů,
- chůze po chodníku a po silnici, kde není chodník,
- přecházení vozovky (nadchod, podchod, světelná signalizace, přechod pro chodce a mimo ně),
- význam používání cyklistické přilby,
- vybavení jízdního kola,
- zákazy vstupu chodců (dopravní značka),
- jízda na kole – od kdy, kde?

- předjíždění, vyhýbání se překážce,
- odbočování vpravo, vlevo, řazení do jízdních pruhů,
- řešení situací na křižovatkách.

(Votruba, J., 1995, s. 20)

K tomu jsou určeny pomůcky: videokazety (Bezpečně na kole, Partneři, Anička to už zná, Je nás pět, Na dvou kolech bez motoru), soubory makrodiapozitivů, testové otázky, plakát s dopravními značkami apod.

Oddělení BESIP (Bezpečnost silničního provozu) je součástí Ministerstva dopravy. Definiuje řešení silniční bezpečnosti na celostátní úrovni, koordinuje činnost subjektů státní správy i samosprávy, nestátních neziskových organizací, podnikatelských subjektů, škol, vědeckých institucí, podporuje aktivity na místní úrovni, realizuje preventivní komunikační aktivity včetně kampaní, podílí se na zabezpečování dopravní výchovy dětí, zabezpečuje zahraniční vztahy.

Pro efektivní spolupráci s partnery byla zřízena Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu, jejímž sekretariátem je oddělení BESIP. (<http://www.ibesip.cz>)

6.3 Celostátně vyhlašované akce

Celostátně vyhlašované akce :

1. Výtvarná soutěž „ Děti, pozor, červená!“

Soutěž je určena 4 - 15letým dětem, je vyhlašována ve dvouletých intervalech. Cílem soutěže je podpořit zájem dětí o problematiku dopravy a bezpečnosti silničního provozu a přispět k jejich správnému dopravnímu myšlení.

2. Rozhlasový program základů chování a jednání v silničním provozu – „Zlatá zebra“.

Tento program vyhlašuje Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu a Český rozhlas ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a s dalšími orgány a organizacemi. Program je určen pro 1. stupeň

ZŠ, ve dvou kategoriích, 1. kategorie – 2. - 3. ročník ZŠ, 2. kategorie – 4. - 5. ročník ZŠ.

Cílem programu je poukázat na závažnost nutnosti dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, shrnout zásady bezpečného chování a jednání a podpořit vzájemnou spolupráci škol, policie a rodičů při dopravní výchově.

Dopravní soutěž mladých cyklistů

Soutěž je určena žákům 4. - 8. ročníků ZŠ, má svá školní, okresní a regionální kola, celostátní finále a vyvrcholení pak na mezinárodních soutěžích. Cílem této soutěže je podněcovat a zvyšovat zájem dětí o dopravní výchovu a motorismus, ověřovat znalosti cyklistů, jejich dovednosti v uplatňování pravidel silničního provozu a v technice jízdy, v provádění jednoduchých oprav jízdního kola a v ošetření zraněného, přispívat ke zvýšení efektu dopravní výchovy ve školách, ke správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování dopravní nehodovosti dětí. (Votruba, J., 1995, s. 23)

6.4 Dětská dopravní hřiště

Jednou z neúčinnějších forem dopravní výchovy je výcvik a někde i výuka na dětských dopravních hřištích. I dopravní výchova má svou praktickou část – aplikaci pravidel provozu – a tu lze nejlépe, bez jakýchkoliv nebezpečí okolního provozu, realizovat na dopravním hřišti. Těch je u nás okolo stovky a většina z nich vyvíjí v rámci příslušné oblasti své působnosti systematickou dopravně výchovnou činnost. Mnohá z nich se díky svému speciálnímu vybavení, přístupnosti, organizačním schopnostem pracovníka hřiště stala skutečnými centry dopravní výchovy dané oblasti. Na dopravních hřištích především probíhá výcvik žáku 4 - 6. ročníku – výcvik cyklisty, a to tak, aby každý žák této věkové kategorie absolvoval ucelený několikafázový výcvik. Někde kapacita a umístění hřiště umožňuje i výcvik chodců (dětí předškolního věku, 1. – 3. ročník), popřípadě výcvik ve zdokonalování jízdy na kole (7.– 9. ročník). (Kolektiv, 2001, s. 13)

7 První pomoc jako nedílná součást dopravní výchovy

7.1 První pomoc

Je definována jako soubor jednoduchých úkonů a opatření, která při náhlém ohrožení nebo postižení zdraví člověka omezují rozsah a důsledky tohoto ohrožení či postižení. Většinou se jedná o laickou první pomoc před příjezdem Zdravotnické záchranné služby, nebo jiného kvalifikovaného odborníka. Poskytnout první pomoc je povinen každý, pokud tím neohrozí svoje zdraví či život. (<http://cs.wikipedia.org>)

Poskytnout první pomoc je povinen každý. Poskytnout první pomoc nemusíme pouze v případech, kde by šlo o život zachránce nebo jiné osoby.

Neposkytnutí první pomoci je podle zákona číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník, trestným činem, kde tuto povinnost upravuje ustanovení § 150 a ustanovení § 151.

§ 150 Neposkytnutí pomoci

1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.

2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti. (zákon č. 40/2009 Sb.)

7.2 Zásady první pomoci

- Musíme zachovat klid, zbavit se strachu, orientovat se v místě a čase.
- Několik sekund přemýšlet, pak koordinovaně a rozvážně jednat; vypneme motor.
- Zabezpečíme místo nehody (trojúhelníkem, výstražnými světly).
- Snažíme se získat pomoc zastavením kolemjedoucích, zajistíme tísňové volání (volání pomoci).

Obr. 4: Zabezpečení místa nehody



Zdroj: <http://www.zdrav.cz>

Při volání pomoci (bezplatné telefonní číslo 155) uvádíme:

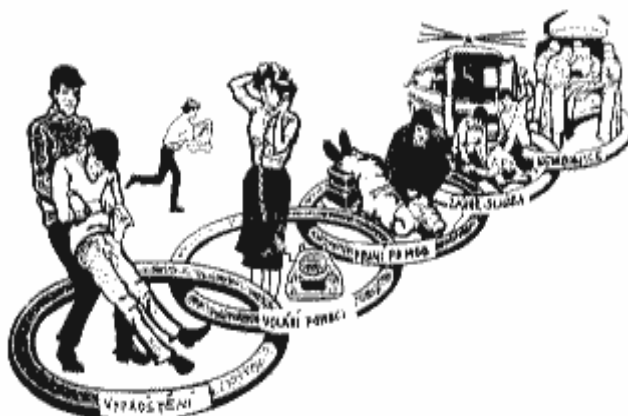
- Kde se nacházíme (místo, ulice, křižovatka, orientační bod v terénu, kolikátý km dálnice apod.).
- Co se stalo (srážka vozidel, vzdálenost od silnice, sráz apod.).
- Kolik je zraněných a jaký je jejich přibližný stav (Děti? Je potřeba vyproštění?).
- Kdo volá (své jméno, příp. telefon, odkud je voláno; kdo pomáhá, příp. zdravotní kvalifikace).

Záchranný řetězec

Je systémem návaznosti a spojitosti záchranných úkonů a výkonů k záchraně zraněného. Úspěšnost záchrany a její konečný efekt je závislý na každém jeho

článku. Nezasáhneme-li první my, občan, bude marná sebedokonalejší činnost záchranné služby a lékařů. V prvních článcích rozhodujeme o životě a smrti.

Obr. 5: Záchranný řetězec



Zdroj: <http://www.zdrav.cz>

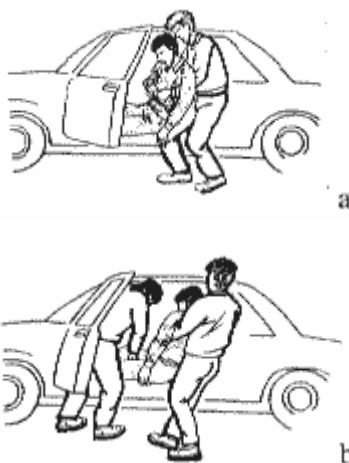
Vyproštění a orientace

- Volání záchranné služby (tel. 155 bez mince).
- Základní (laická) první pomoc.
- Činnost rychlé lékařské pomoci.
- Pomoc a léčení v nemocnici.

Vytažení z vozu, uložení zraněného:

Zraněným pohybujeme (táhněte ho) vždy jen v ose jeho těla směrem k hlavě. Při vyprošťování z vozidla uchopíme zraněného zezadu pod oběma pažemi za zdravé předloktí, položíme si ho na sebe na pokrčené stehno a táhneme ven (Rautekův hmat) obr. 6a, b.

Obr. 6a, b: Vyprošťování zraněného.



Zdroj: <http://www.zdrav.cz>

Způsob vyprošťování zraněného z automobilu (Rautekovým manévrem):

- a) uchopíme zezadu za přeložené předloktí,
- b) vytažení zraněného z vozidla:
 - Zraněného tahem položíme na rovné a chráněné místo (na deku, igelit apod.) mimo vozovku.
 - Zásadně pomáhejme především těm, kteří nevolají o pomoc a jsou v bezvědomí.
 - Hledáme zraněné v okolí vozu.

Sejmutí přilby u motocyklistů:

- Zvedneme hledí přilby, aniž bychom zvedali (bezvědomým) hlavu do předklonu.
- Rozepneme řemen pod bradou a uchopíme pod čelistí přilbu ze stran - viz obr. 7a.

- Nyní pozvolna táhněte přilbu dozadu k vlasaté části hlavy a sejměte ji - viz obr. 7b.

Obr. 7a: Uvolnění přilby.

Obr. 7b: Jeden zachránce přidržuje krk zraněného a druhý tahem v ose těla snímá přilbu.



Zdroj: <http://www.zdrav.cz>

Orientační vyšetření poraněných:

- Nejprve si všimněte, zda zraněný silně nekrvácí (prosáklý oděv, ohmatání zadní části hlavy a zátylku, spodní části těla).
- Zjistíte-li to, ihned stavíte krvácení (viz Krvácení a jeho zastavení).
- Bezvědomí zjistíte, když zraněný nereaguje na důrazný podnět (hlasité - oslovení, štípnutí do pokožky apod.).
- Dýchání zraněného zjistíte poslechem jeho dechu u úst a pohledem na hrudník, zda se zvedá - viz obr. 8.

Obr. 8: Pohledem na hrudník a poslechem zjistíte, zda nemocný dýchá.



Zdroj: <http://www.zdrav.cz>

- Činnost srdeční (tep) zjistíte pohmatem svými prsty po straně krku poraněného, na krkavici - viz obr. 9.

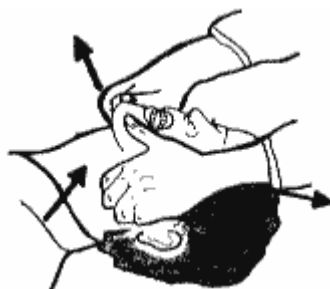
Obr. 9: Pohmatem prsty po straně krku poraněného (na krkavici) zjistíte činnost srdce (tep).



Zdroj: <http://www.zdrav.cz>

Nedýchá-li zraněný, zakloníte mu lehce hlavu, předsunete dolní čelist, otevřete ústa a ubezpečíte se, zda jsou dýchací cesty volné. Popř. odstraníte překážku v ústech (umělý chrup, zvratky, zapadlý jazyk). Sledujte, jestli se nemocný tímto trojitým manévrem nadechne - viz obr. 10.

Obr. 10: Ústa a dýchací cesty zkontrolujeme trojitým manévrem - prsty obou rukou uchopíme dolní čelist, mírně zakloníme hlavu, dolní čelist předsuneme a otevřeme ústa.



Zdroj: <http://www.zdrav.cz>

- Má-li zraněný volné dýchací cesty a přesto nedýchá, zahájíme dýchání z úst do úst (z plic do plic).
- Nejistíme – li zároveň tep na krkavici (krční tepně), zahájíme oživování (kardiopulmonální resuscitace). (<http://www.zdrav.cz>)

8 Projekty podporující dopravní výchovu

8.1 Bezpečná cesta do školy

Bezpečná cesta do školy je název projektu společnosti Nadace Bezpečná Olomouc. Tento projekt je zaměřen na problematiku dopravní výchovy, jelikož dopravních nehod s účastí dětí stále přibývá, a proto chce Nadace Bezpečná Olomouc tímto projektem přispět k zastavení tohoto rostoucího trendu.

Spoluprací s Policí České republiky, Městskou policií Olomouc, jednotlivými školami na území města i se statutárním městem Olomouc jako zřizovatelem škol, chce Nadace Bezpečná Olomouc děti více připravit na dopravní provoz a jeho pravidla.

Hlavním cílem projektu je naučit děti chovat se v dopravním prostředí bezpečně a tím výrazně snížit počet dopravních nehod s účastí dětí a dále rozšířit programy prevence na nejmladší děti. Projekt má za cíl naučit děti všímat si okolí, vnímat dopravní prostředí a orientovat se v něm, vytvořit správné návyky při pohybu na silnicích a v dopravě, seznámit děti s možným nebezpečím a rizikovými oblastmi a vést je k opatrnosti.

Projekt Bezpečná cesta do školy probíhá v několika fázích. Ta první je zaměřena na první stupeň základních škol. Jedná se o rozdávání omalovánek s bezpečnostní tematikou. V jednotlivých obrázcích jsou zobrazeny základní pravidla bezpečnosti při pohybu dětí ve městě, v blízkosti silnic i přímo v dopravním provozu nebo ve volném čase dětí. Děti si tak příjemnou a přirozenou formou tato pravidla osvojují. Omalovánky se stávají nejen vyplněním volného času, ale mají především preventivní účinek.

Další fází projektu je realizace velká bezpečnostně preventivní akce, na které se prezentují všechny složky integrovaného záchranného systému - Policie České republiky, Městská policie Olomouc, Zdravotnická záchranná služba a Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje, Hanácký paraklub, kynologové a další. Návštěvníci, si mohou vyzkoušet své dovednosti a znalost pravidel silničního provozu na dopravním hřišti, dále měření rychlosti mobilním radarem, shlédnout ukázky kynologů, ukázky policejního zásahu, simulace dopravní nehody

a záchranné akce zdravotníků i hasičů a seznámit se s technickým vybavením jednotlivých složek. Děti budou mít možnost zúčastnit se mnoha zajímavých soutěží o atraktivní ceny. Dospělí si mohou vyzkoušet znalosti pravidel a silničního zákona, dechový test na alkohol a mnohé další.

Nedílnou součástí tohoto projektu je také rozdávání samoovinovacích reflexních pásků, které si mohou chodci i cyklisté jednoduše připevnit na svůj oděv a stávají se tak velmi dobře viditelnými za soumraku a zvláště v noci. Nejvíce mnohdy tragických nehod chodců se stává právě v noci, tyto reflexní pásky mnohonásobně zvyšují viditelnost chodce i cyklisty a snižují tak riziko nehody. (<http://www.nbo.cz>)

8.2 Bezpečné cesty do školy

Hlavní město Praha ve spolupráci s občanským sdružením „Pražské matky“ a „Oživení“ vyhlásilo program s názvem „Bezpečné cesty do školy pro rok 2010“.

Program probíhá pod záštitou 1. náměstka primátora hl. m. Prahy JUDr. Rudolfa Blažka a ve spolupráci s občanskými sdruženími Pražské matky a Oživení. V minulých letech byl tento program úspěšně odzkoušen na více než dvou desítkách pražských škol.

Cílem programu je zvýšení dopravní bezpečnosti v okolí škol, zapojení škol a žáků do hledání nebezpečných lokalit v jejich okolí, zvýšení povědomí žáků a rodičů o pravidlech dopravního chování, podpora udržitelné dopravy (chůze a jízdy na kole) a zdravého životního stylu, zvýšení zájmu žáků i rodičů o dění v okolí škol, snížení provozu v okolí škol a tím i zlepšení životního prostředí v okolí škol.

Projekt je založen na práci s dětmi, které do mapek okolí školy vyznačují místa, kde se necítí bezpečně. Při práci s dětmi nad jednotlivými mapami pak vznikne souhrnná mapa okolí školy se seznamem nebezpečně vnímaných lokalit. Na základě této mapy a seznamu je zpracována dopravní studie navrhuující opatření k odstranění nebezpečných míst a zklidnění dopravy v okolí školy. Tato studie pak slouží jako podklad pro další kroky, jejichž konečným

cílem je realizace návrhů obsažených ve studii (v delším časovém horizontu než doba trvání projektu).

Součástí práce s dětmi je i vypracování školního plánu mobility, který popisuje, jak se děti dopravují do školy, jak by se dopravovat chtěly, a návrh opatření a aktivit, kterými škola ovlivní dopravní chování dětí. Škola může tedy v rámci projektu sama navrhnout a uskutečnit opatření podporující bezpečnou, zdravou a udržitelnou mobilitu a začlenit aktivity spojené s uskutečňováním projektu do svých výukových i rozvojových plánů.

Projekt tak představuje příležitost nejen pro zvýšení dopravní bezpečnosti v okolí školy, ale také pro zavedení aktivní dopravní a ekologické výchovy, která vede děti – zejména při dlouhodobější práci s nimi - k odpovědnému dopravnímu chování a návykům. (<http://www.prazskematky.cz>)

Obr. 11: Logo projektu „Bezpečné cesty do školy“.



Zdroj: <http://www.prazskematky.cz/>

8.3 The Action

The Action je specifický emotivní projekt, zaměřený především na mladé a začínající řidiče. Cílem projektu je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Boj proti rychlé nebo nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů jsou dalšími sděleními, která působí na cílovou skupinu.

Jde o první preventivní projekt v České republice, který pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem.

Bezstarostný svět, který mladí lidé znají z televize, reklam, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Pomocí moderních uměleckých prostředků a dějových zvrátů je divák vtažen do příběhu a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Divák je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou provázet účastníky dopravní nehody po zbytek jejich života.

Při realizaci projektu The Action se také poprvé na jednom pódiu setkávají zástupci tří hlavních složek IZS (Integrovaného záchranného systému), které se podílejí na likvidaci následků dopravních nehod (policisté, hasiči a zdravotničtí záchranáři). Průběh multimediální show nabízí silný emotivní prožitek a seznamuje diváky s reálnými dopady dopravní nehody na oběť, ale také na další osoby v jejím okolí. Forma preventivního působení, kterou používá projekt The Action je velmi specifická. Nesnaží se poučovat o tom, jak se má účastník silničního provozu chovat. Účinkující neurčují divákům pravidla chování. Závěr si vytváří každý sám.

Bezplatná představení jsou organizována především pro studenty středních škol a žáky 9. ročníků základních škol. Vstup je zdarma. Představení trvá cca 60 minut.

Premiéra se uskutečnila 10. prosince 2004. Představení The Action k 1. 9. 2008 vidělo přes 76 000 diváků z celé republiky.

Projekt The Action dovezla v roce 2004 agentura EuroNet.CZ ve spolupráci s Ministerstvem dopravy - BESIP do České republiky z Holandska, kde již tento projekt několik let úspěšně preventivně působí na mladé začínající řidiče. Autorská práva k projektu vlastní holandská společnost ITC. Česká verze byla realizačním týmem po konzultacích s odborníky upravena a rozšířena tak, aby odpovídala mentalitě českých teenagerů a mladých lidí a mohla je tak lépe oslovit. Exklusivní licenční práva pro Českou a Slovenskou republiku a dalších 10 nových členských zemí EU vlastní do roku 2015 agentura EuroNet.CZ.

Projekt je neziskový a potřebné náklady jsou kryty částečně příspěvkem Ministerstva dopravy a ze soukromých finančních zdrojů. (<http://www.theaction.cz>)

Obr. 12: Inscenační tým projektu The Action.



Zdroj: <http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>

8.4 Domluvme se

Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí (Designated Driver, EUROBOB, Capitaine de Soirée). Projekt DOMLUVME SE! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem propagovaným i frontmany skupin Divokej Bill, Tři sestry, Chinaski a Wanastowi Vjegy je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol“. (<http://www.ibesip.cz>)

Obr. 13: Ilustrační plakát kampaně „Domluvme se“.



Zdroj: <http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221>

8.5 Nemyslíš, zaplatíš!

Jedná se o nejnovější celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřenou na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny dopravních nehod. Cílem kampaně je osvěta v oblasti silniční dopravy – výpovědi obětí, nehody, mapa nehodových míst, blogy, simulátor jízdy pod vlivem alkoholu, marihuany, halucinogenů, amfetaminů, při telefonování, při spěchu, agresí jízda, rady odborníků a podobně. Kampaň je uváděna v médiích a to ve formě reklamy anebo na internetu. (<http://www.nemyslis-zaplatis.cz>)

9 Projekty policie podporující dopravní výchovu

9.1 Ajaxův zápisník

Pro práci nejen s dopravní tematikou vydala Policie ČR pracovní sešity pro žáky druhých a třetích ročníků. Autorkou je Blažena Kašparová, Policie ČR OŘ Sokolov.

Pracovní sešit provází žáky celým školním rokem. Publikace je velmi pěkně zpracovaná a děti s ní rády pracují. Za každý splněný úkol, děti dostanou od vyučujícího razítko Ajaxe, policejního psa, který je provází celým pracovním sešitem. Každý měsíc děti probírají určité téma, např. ochrana před zlodějem, šikana, drogy aj. Nejvíce se však zaměřuje na úkoly související s dopravní výchovou.

2. ročník

- Pracovní sešit je členěn na měsíce.
- V září se děti seznámí s prací Policie ČR; poznávají uniformy, policejní hodnosti, techniku a různé služby policie.
- Říjen je věnovaný tématu DV – chodec; děti správně odpovídají na otázky o pohybu na komunikacích, jak se mají oblékat při špatné viditelnosti, jak přecházet vozovku, určují dopravní značky, poznávají a učí se pokynům policistů.
- V březnu se zabývají tématem DV – cyklista; děti doplňují kdy, a kde mohou jezdit samy na kole po vozovce, ve kterých místech musí být opatrné, učí se povinné vybavení jízdního kola, správné a nesprávné chování cyklisty.

3. ročník

- Pracovní sešit již není členěn na měsíce a děti jej doplňují v průběhu školního roku.
- Začínají kapitolou DV – cyklista – chodec a v tomto ročníku už autorka počítá s určitými znalostmi dětí.

- Úkoly, které žáci řeší, jsou obdobné jako ve druhém ročníku, jsou však složitější.

Na konci každého školního roku jsou nejlepší žáci vyhodnocováni, dostávají diplom a věcné ceny. Zároveň na závěrečné vyhodnocení přijde mezi děti „živý Ajax“ a ukáže dětem, jak pracuje. (Kašparová, B., 2001. 83 s.)

Obr. 14: Ajaxův zápisník.



Zdroj: KAŠPAROVÁ, B., 2001.

9.2 Zebra se za tebe nerozhledne

Jedná se o preventivní projekt zaměřený na chodce a další účastníky silničního provozu. Probíhá dvakrát ročně v rozsahu jednoho týdne po celém území České republiky, na začátku školního roku a v jeho druhé polovině.

Cílem projektu je preventivně působit na chodce a další účastníky silničního provozu, zejména pak osvojovat dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky, odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.

Zebra radí:

- Vozovku přecházej na přehledném místě, pokud je v blízkosti přechod pro chodce, použij ho!
- Do vozovky smíš vstoupit po bezpečném rozhlédnutí. **Pravidlo zní: 3x se rozhlédni: vlevo, vpravo, vlevo a rychle přejdi!**
- Vždy si počínej tak, aby řidič měl šanci zastavit vozidlo před přechodem pro chodce!
- Do vozovky vstupuj, až když vozidla bezpečně zastaví, nikdy nevbíhej před jedoucí vozidla!
- Preventivní projekt "Zebra se za Tebe nerozhledne" je realizován ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra České republiky.

Úloha policistů v tomto preventivním projektu spočívá v tom, že provádí kontrolu a sledují způsob přecházení vozovky na přechodech pro chodce v blízkosti škol. Poté žáka či studenta osloví a zhodnotí jeho způsob přecházení vozovky. Všichni oslovení žáci a studenti dostanou od policistů drobný dárek, například rozvrh hodin nebo kartičku se symbolem přechodu pro chodce a obrázkem zebry (viz. obr. 17). (<http://www.policie.cz/>)

Obr. 17: Kartička s obrázkem zebry.



Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

9.3 Jezdíme s úsměvem

Policie České republiky ve spolupráci s Českou pojišťovnou, a. s. realizují již od roku 2005 společný preventivní projekt, který je zaměřený na zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Základem dopravně-preventivní aktivity je dopravní akce, při níž se na hodnocení chování řidičů podílejí i děti z vybraných základních škol. Řidiči za své chování v silničním provozu po zhodnocení policisty dostávají od školáků obrázek usměvavého nebo zamračeného autíčka.

Dopravně-preventivní akce je prováděna v rámci každého územního odboru po dobu jednoho týdne ročně. Rozvržení jednotlivých týdnů a stanovišť zajišťují krajští koordinátoři prevence společně se zástupci pojišťovny, kteří akci mediálně prezentují, čímž se zvyšuje její celkový účinek.

Před preventivní akcí obdrží vybrané školy od pojišťovny omalovánku autíčka a pastelky. Přípravu autíček, tj. jejich vymalování, zajišťují žáci v průběhu vyučovací hodiny. Z bezpečnostního důvodu při dopravní kontrole předávají autíčko jednotlivým řidičům pouze dva žáci, kteří se během akce střídají v rámci celé třídy.

Obr. 18: Účastníci preventivního projektu Jezdíme s úsměvem.



Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-jezdime-s-usmevem.aspx>

Do projektu jsou zapojeni nejen žáci a jejich učitelé, ale také policisté vybavení radarem pro měření rychlosti projíždějících aut. Akce probíhá tak, že policejní hlídky s radarem měří na předem vybraných místech, například

v blízkosti školy, u přechodů pro chodce, v místech se sníženou rychlostí nebo na jiných nebezpečných místech. Informace o rychlostech předávají hlídce, která řidiče zastavuje a děti řidiče „odměňují“. Když řidič jel podle předpisů, je odměněn obrázkem usměvavého autíčka od dětí a děti mu poděkují naučeným způsobem: "Děkujeme Vám pane řidiči, že dbáte na naši bezpečnost a nepřekračujete rychlost". Pokud se řidič dopustil nějakého přestupku, pak dostane obrázek zamračeného autíčka a děti ho poprosí o dodržování dopravních předpisů: "Prosíme Vás pane řidiči, abyste příště nejel tak rychle. My tudy chodíme každý den do školy, tak na nás prosím, dávejte pozor. Děkujeme...". Pokud se řidič dopustí vážnějšího dopravního přestupku, tak je od Policie ČR sankcionován obvyklým způsobem.

Tato akce je často mediálně zveřejňována, protože mediální podpora zvyšuje efektivnost celé akce. Řidiči, kteří od dětí dostanou zamračené autíčko a jsou tím označeni za špatné řidiče, se mohou za své chování stydět a uvědomit si, že svých chováním ohrožují děti. (<http://www.policie.cz/>)

9.3 Gentleman silnic

Projekt „Gentleman silnic“ vznikl v roce 2004 ve spolupráci Policie ČR a České pojišťovny a jak již název napovídá, směřuje do oblasti bezpečnosti silničního provozu. Záchrana lidského života je profesní záležitostí lékařů, záchranářů a dalších tzv. pomáhajících profesí. Ne vždy je takový profesionál při dopravní nehodě ihned k dispozici, proto mnohdy pomáhají těžce zraněným sami účastníci silničního provozu. Cílem projektu je všimnout si a ocenit právě tyto „gentlemany silnic“, kteří neváhají a svou včasnou pomocí zachrání život a zdraví člověka.

Historicky první ocenění získal v prosinci 2004 řidič z Albrechtic na Novojičínsku, který s obdivuhodnou odvahou vytáhl z havarovaného hořícího auta sedmnáctiletého chlapce a v poslední chvíli mu tak zachránil život. Oběť a ochotní „Gentleman“ dosud zachránili více než dvě desítky lidských životů.

Dne 11. března se v České pojišťovně v Pardubicích uskutečnilo předání jubilejního 50. titulu Gentlemana silnic, který uděluje Česká pojišťovna a Policie České republiky lidem, kteří se významně zasloužili, o záchranu lidského života po

dopravní nehodě. Jubilejní ocenění, předal nejvyšší zástupce České pojišťovny generální ředitel Ivan Vodička a Policie České republiky policejní prezident Oldřich Martinů paní Pavlíně Bidlové z Pardubicka, která pomáhala začátkem letošního roku u dopravní nehody nedaleko Hradce Králové, kde řidič osobního vozidla narazil do kamionu. Mladá žena zastavila u havarovaných vozidel a vzhledem ke svému těhotenství chtěla požádat o pomoc řidiče projíždějících vozidel. Bohužel projíždějící řidiči byli naprosto lhostejní a tak nakonec pomohla těžce zraněné tříčlenné posádce sama. Její příkladný přístup k nenadálé situaci, do které se dostala a její nezištná pomoc zraněné posádce vozu byla oceněna certifikátem GENTLEMAN silnic a hodinkami, které, jak připomenul generální ředitel České pojišťovny, budou odpočítávat čas do narození očekávaného miminka. Vyprávění nastávající maminky o celé situaci po příjezdu k dopravní nehodě bylo oceněno potleskem. Příjemné setkání teprve se sedmou ženou z celkové padesátky oceněných gentlemanů silnic se uskutečnilo za velkého zájmu sdělovacích prostředků, kterého je v tomto případě jistě na místě.

Samotné předávání titulu je slavnostní akt, při kterém je za účasti médií, zástupců Policie ČR a České pojišťovny předáván certifikát „Gentlemana silnic“ a hodnotný dárek v podobě značkových náramkových hodinek. Projekt byl pozitivně přijat Evropskou chartou bezpečnosti silničního provozu. Tato iniciativa Evropské komise si klade za cíl snížit ve státech EU do roku 2010 počet obětí dopravních nehod na polovinu. (<http://www.policie.cz/>)

10 Besedy policistů ve školách

Dětem nejnámější a velice oblíbenou formou dopravní výchovy jsou návštěvy policistů ve škole a besedy s nimi. Tyto besedy mají nesporný význam nejen pro vlastní vzdělávací přínos, ale mohou navozovat i správný vztah k policistům. Uniforma ve škole budí respekt, je to pro děti velká událost. To, co řekne policista, si dítě zpravidla zapamatuje déle, než sebelépe metodicky připravená slova učitele. Zůstává v něm i déle varování z mnoha příkladů nešťastných událostí v silničním provozu.

Starší zkušení policisté volí při besedách mnohokrát osvědčené postupy. Jenom oni však do škol nechodí. Zde jsou některé zásady jak se na besedy připravovat, jak je naplňovat, jak při nich postupovat, čeho se vyvarovat.

10.1 Příprava na besedu

Zásadním a nezbytným předpokladem pro úspěšně vedenou besedu je předchozí konzultace s třídním učitelem. To se týká především obsahu celé besedy, zjištění, co žáci znají, ale i potřeby alespoň orientačně se seznámit s kvalitami žáků ve třídě. Policista po dohodě s třídním učitelem si upřesní témata, o kterých bude se žáky besedovat.

Policista by se rovněž měl detailně seznámit s charakterem dopravních situací v nejbližším okolí školy, v obci. Měl by znát nebezpečná místa, zvláště pro chodce a cyklisty. Měl by být informován o plánovaných, respektive potřebných úpravách silničních komunikací pro zajištění bezpečnější a plynulejší dopravy v obci.

Důležitým argumentem při besedě na jakémkoliv dopravně výchovné téma je statistika dopravní nehodovosti. Besedující proto musí znát základní statistické údaje – počty usmrcených a raněných dětí v celostátním měřítku a pokud možno i základní čísla o dopravní nehodovosti dětí v příslušném místě (městě, okrese, kraji), konkrétní případy, příčiny, důsledky. Je dobré zjistit od třídního učitele, zda některý z žáků třídy již má nějakou „zkušenost“ z dopravní nehody (sám byl účastníkem nebo ji viděl či zažil jako spolujezdec apod.).

Je-li to z časových důvodů možné, doporučujeme, aby policista před besedou nenápadně pozoroval chování a jednání dětí jako chodců a cyklistů v blízkosti školy. Získá tak prakticky nevyčerpatelný zdroj inspirace, o čem může při besedách hovořit, přičemž vychází především z chyb, kterých se děti jako chodci a cyklisté dopouštějí. (A vůbec přitom nezáleží, jedná-li se o chyby z neznalosti nebo záměrné.).

10.2 Členění besedy

Každá beseda je svým způsobem unikátní útvar. Přesto však je žádoucí dodržet určité zásady, které zpřehlední její obsah. Především je nutno dodržet stanovený čas – vyučovací jednotka ve škole má 45 minut a vymezit si úvodní a závěrečnou část.

Úvodní část besedy

Policista se musí představit (hodnost, jméno, funkce, pracovní zařazení) a motivovat své vystoupení, navodit atmosféru vzájemné důvěry, stanovit zásady průběhu besedy (je nutno udržet kázeň).

Vlastní beseda

Průběh této části je závislý na konkrétním obsahu besedy, doporučujeme zásadně problematiku pravidel silničního provozu členit, nepřebíhat od jednoho problému k druhému, využívat možností praktického znázornění (na tabuli, mezi lavicemi), popř. i rozbor videoprogramů.

Závěrečná část besedy

Ponechat čas přibližně 5 - 15 minut na dotazy žáků, vyžadovat, aby dotazy navazovaly na tematiku, o které bylo besedováno, striktně zamítat dotazy, které se netýkají bezpečnosti provozu resp. pravidel provozu na pozemních komunikacích (např. kriminalistiky, výzbroje apod.). Délku této části lze odhadnout podle aktivity, kterou žáci v průběhu besedy projevovali.

10.3 Příklady obsahu besed

1. - 2. ročník:

- chůze po chodníku, chůze po silnici (co je krajnice, vodící čáry), chůze více chodců ve skupince, dvou chodců vedle sebe, míjení, předcházení. spolujezdec v automobilu, bezpečná místa pro hry v obci (zima, léto), dopravní značky zakazující vstup chodců, obytná zóna, pěší zóna;
- samostatná chůze po chodníku a po silnici, nebezpečná místa na silnici, přecházení vozovky (výběr vhodného místa, zebra, semafor, podchod nebo nadchod), způsob přecházení mezi zaparkovanými automobily, jízda na dětských „dopravních prostředcích“ (dětské jízdní kolo – povinnost užívání cyklistické přilby, kolečkové brusle, skateboard), některé výstražné dopravní značky;
- prostředky hromadné přepravy osob, chování při čekání, jízdě a vystupování, přecházení po vystoupení, přecházení na nástupní ostrůvek, přecházení železničních přejezdů, označení zastávek a železničních přejezdů.

3. ročník:

- význam dopravních značek a jejich rozdělení (stručně v obecných rysech), příklady, obecné zásady pro umístování jednotlivých druhů dopravních značek (vzdálenost od míst, která označují), vozidla s právem přednosti jízdy, dopravní nehody, dopravní značky – Nemocnice, První pomoc, Telefon, Policie;
- jízdní kolo – podmínky způsobilosti cyklisty (věk, duševní a fyzická způsobilost, zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost předpisů o provozu na pozemních komunikacích), druhy jízdních kol (specifické účely), problémy jízdy na kole v provozu (nutnost udržovat neustále rovnováhu, menší viditelnost i za světla, podceňování cyklistů ze strany řidičů motorových vozidel aj.), povinnost užívání cyklistické přilby;
- opakování obsahu besed z 1. a 2. ročníku.

4. - 6. ročník:

- jízda vpravo, úkony při vyjíždění od okraje vozovky (zdůrazňovat ohlédnutí) a při zastavování, dávání znamení o změně směru jízdy, kam cyklisté nesmějí vjíždět (dopravní značky), vyhýbání se protijedoucím vozidel, vjíždění na silnici, jízda po krajnici, zúžení vozovky;
- objíždění překážek, předjíždění (předjíždění zprava), cyklista je předjížděn, rychlost jízdy, značení na vozovce, nebezpečná místa v silničním provozu pro cyklisty (dopravní značky), jednosměrný provoz, vozidla s právem přednostní jízdy;
- odbočování, řazení před křižovatkou, přednost v jízdě na křižovatce, dopravní značky, svislé i vodorovné vyznačující způsob řazení před křižovatkou a přednost v jízdě, řešení situací;
- opakování obsahu besed z 3. ročníku.

7. - 9. ročník:

- opakování obsahu besed ze 4. - 6. ročníku (na základě předchozího zjištění znalostí žáků);
- problematiky mravního vědomí a mravního jednání jako základní podmínky bezpečné účasti v provozu na pozemních komunikacích (partnerské vztahy, ohleduplnost, zdvořilost, slušnost, kázeň, pomoc druhým, rozhodnost, soustředěnost, odpovědnost);
- úloha dopravní policie při zajišťování plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích: dohled nad provozem, řízení provozu, kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, kontroly technického stavu vozidel v provozu, projednávání přestupků proti pravidlům silničního provozu, vyšetřování dopravních nehod, vedení evidence motorových vozidel a řidičů, dohled nad výcvikem řidičů v autoškolách, zkoušky žadatelů o řidičské průkazy, dopravně inženýrská činnost, podávání informací;

- malý motocykl - podmínky získání řidičského průkazu „AM“–„A1“, rozdíly ve způsobu jízdy mezi jízdním kolem a malým motocyklem, základní pravidla (používání přilby, brýlí, spolujezdci apod.).

10.4 Příklady formulace otázek

Problematika chodce

Po které straně chodníku se chodí? Kolik chodců může jít po chodníku vedle sebe? Jak mohou chodci zdržovat provoz na chodníku? Po které straně se chodci na chodníku míjejí? Po které straně se chodci na chodníku předcházejí? Kudy jsou povinni jít chodci na silnici, kde je chodník veden jenom po jedné straně? Jak jsou označeny cesty určené pouze chodcům? Jak jsou označena místa, kam je vstup chodcům zakázán? Po které straně silnice, kde není chodník, se chodí? Proč je stanovena povinnost chodit po levém okraji silnice? Smí jít chodec po krajnici? Jaké nebezpečí hrozí chodcům na silnici při míjení se nebo předjíždění vozidel? Kolik chodců smí jít po silnici vedle sebe? Jak si mají chodci počínat při procházení nebezpečnými a nepřehlednými místy? Kterými značkami mohou být na silnici nebezpečná místa označena? Smíš si hrát v obytné zóně? Smíš si hrát v pěší zóně? Smíš v obytné zóně jezdit na dětském jízdním kole (není ti ještě 10 let)?

Jak jsou vyznačeny přechody pro chodce? Jak mohou (ale nemusí) být řidiči upozorněni na přechod pro chodce? V které části přechodu se přechází? Jaký je postup při přecházení vozovky? Mají chodci přednost při přecházení vozovky na vyznačeném přechodu před vozidly? Kdy může chodec přecházet mimo vyznačený přechod? Jak lze poznat vhodné místo pro přecházení vozovky? Jak mohou být označena místa, kde je přecházení vozovky obzvláště nebezpečné? Jakými způsoby se nesmí vozovka přecházet? Co znamenají jednotlivé signály na semaforu pro chodce? Smíš dokončit přecházení, jestliže zhasne zelené a rozsvítí se červené světlo? Mají chodci při přecházení na křižovatce přednost před odbočujícími vozidly? Jak poznáš vozidla s právem přednostní jízdy? Jak se při přecházení zachováš, uslyšíš-li přijíždět vozidlo s právem přednostní jízdy? Kdy se nesmí vstupovat na železniční přejezd?

Problematika cyklisty

Od kolika let smíš samostatně bez dozoru jezdit na kole v provozu? Kde smíš jezdit, jestliže ti ještě není deset let? Musíš mít při jízdě na kole cyklistickou přilbu? Které součásti jízdního kola patří k povinnému vybavení? Které dopravní značky označují místa, kam je cyklistům vjezd zakázán? V které části vozovky se jezdí? Proč musí cyklisté jezdit při pravém okraji vozovky? Kolik cyklistů smí jet na silnici vedle sebe? Smí cyklista při vyjíždění od okraje vozovky ohrozit jiná vozidla? Jaký je postup při vyjíždění od okraje vozovky? Co musí cyklista udělat, dříve než zastaví u okraje vozovky? Jakým způsobem se dává znamení o změně směru jízdy paží? Po které straně se míjejí protijedoucí vozidla? Které dopravní značky upravují přednost v jízdě při projíždění zúženými místy? Musíš dát přednost chodcům, kteří přecházejí po „zebře“?

Co může být překážkou provozu? Co musí cyklista udělat dříve, než začne objíždět překážku? Jaký je postup při objíždění překážky? Jaký je postup při předjíždění? Kdy je zakázáno předjíždění? Kde je zakázáno předjíždění? Jak se musí chovat cyklista, který je předjížděn? Kdy je možno předjet vozidlo zprava? Jak poznáš, že vozidlo, které jede právě před tebou, brzdí?

Jaký je postup při odbočování vpravo? Jak a kdy se při odbočování dává znamení o změně směru jízdy? Jakou povinnost má cyklista vůči chodcům, kteří přecházejí ulici, na kterou odbočuje? Jaký je postup při odbočování vlevo? Jak a kdy se při odbočování vlevo dává znamení o změně směru jízdy? Kterým vozidlům je cyklista při odbočování vlevo povinen dát přednost v jízdě? Jak se míjejí protijedoucí vozidla, která na křižovatce současně odbočují vlevo? Jak jsou označeny křižovatky, kde je zakázáno odbočování vlevo nebo vpravo? Jak jsou označeny ulice s jednosměrným provozem?

Jaký význam pro cyklistu mají jednotlivé signály na semaforu? Platí dopravní značky označující hlavní a vedlejší pozemní komunikaci, jestliže je na křižovatce řízený provoz? Které dopravní značky označují hlavní a vedlejší pozemní komunikaci? Jakými pravidly se řídí přednost v jízdě na křižovatce hlavní a vedlejší pozemní komunikace? Kde musí cyklista zastavit na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“? Jakým základním pravidlem se řídí přednost v jízdě na křižovatce silnic nerozlišených dopravními značkami?

10.5 Metodické poznámky k organizaci a obsahu besedy

Ve zvolené tematice přecházet vždy od konkrétního k abstraktnímu, k zobecnění pravidla, proto co nejvíce využívat příkladů dopravních situací z nejbližšího okolí školy, z obce a chování dětí v nich; „méně je mnohdy více“, soustředit se na menší okruh problémů, nesnažit se „probrat“ všechna pravidla (to je úkolem školy);

Snažit se střídat v rámci besedy různé metody – otázky, odpovědi, krátké vysvětlení, demonstrace s využitím dětí jako figurantů (vozidla, chodci) mezi lavicemi, dle možnosti využívat tabule a některé další názorné pomůcky (obrázky dopravních značek, znázornění dopravních situací), malé soutěže (ústní, písemné);

Výklad, resp. „povídání“ o pravidlech zásadně přizpůsobovat chápání dětí, nepoužívat striktně citace některých ustanovení, a to i za cenu drobných nepřesností (semafor, zebra, znamení rukou, červená, přednost zprava atd.);

Besedovat zásadně jen s jednou třídou (přibližně 30 dětí), beseda v tělocvičně pro celou školu nebo i jen několik tříd není vhodná;

Monotematické zaměření besedy pouze na význam dopravních značek není žádoucí, lze naopak hovořit o dopravních značkách umístěných v blízkosti školy, v obci, konkretizovat jejich význam a způsob reakce na ně – chodci a řidiči (cyklisti), výklad dopravních značek zařazovat pouze k objasňování příslušných ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích;

Neustále připomínat etické zásady pohybu v provozu, vzájemná slušnost, ohleduplnost, zdvořilost, jejichž respektování je stejně důležité jako dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích;

Vracet se k již probrané tematice (navazovat na obsah předchozí besedy), například problematiku cyklisty doplnit občas o některé zásady chůze;

Údaje o dopravní nehodovosti podávat úměrně k chápání dětí, statistické údaje uvádět v příkladech (15 = polovina třídy, 200 = polovina školy, celá škola a podobně).

10.6 Shrnutí aktivit policistů při dopravní výchově dětí

Osobní působnost:

- besedy s dětmi,
- přednášky pro rodiče,
- instruktáže pro učitele,
- spolupráce při výuce a výcviku na dětském dopravním hřišti,
- vedení dopravních kroužků ve školách a v domech dětí a mládeže,
- vlastní preventivně-dopravní akce.

Organizační činnost:

- pomoc při zajišťování přístupových tras ke školám,
- dopravní soutěž mladých cyklistů (organizační štáb, rozhodčí),
- výtvarná soutěž „Děti, pozor, červená!“ (členství v hodnotící komisi),
- regionální dopravně výchovné akce a soutěže.

Spolupráce:

- členství v aktivech – komisích BESIP,
- členství v kabinetech dopravní výchovy. (Kolektiv, 2001, s. 19)

II VÝZKUMNÁ ČÁST

11 Dopravní test zaměřený na problematiku dopravní výchovy na II. stupni ZŠ

Cílem dopravního testu bylo vyvodit závěr o tom, na jaké úrovni vědomostí se nachází znalosti dopravní výchovy u žáků druhého stupně základní školy. Mým cílem bylo zjistit, zda existují rozdíly znalostí dopravní výchovy mezi jednotlivými ročníky druhého stupně základní školy a zda existují vědomostní rozdíly v dopravní výchově mezi chlapci a děvčaty.

11.1 Podmínky výzkumu

Výzkum byl prováděn v sedmém, osmém a devátém ročníku základních škol, konkrétně se jednalo o Fakultní základní školu Olomouc, ZŠ Tererovo náměstí, se sídlem Olomouc, Helsinská č. 8 a Základní školu a gymnázium města Konice, se sídlem Konice, Tyršova č. 609.

Celkem se výzkumu zúčastnilo 184 žáků, z toho 83 hochů a 101 dívek. Předmětem zájmu výzkumu se stali žáci sedmého, osmého a devátého ročníku, jimž byly rozdány testy pro začínající cyklisty.

11.2 Výzkum zaměřený na úroveň znalostí

11.2.1 Cíl, hypotézy a metody výzkumu – úroveň znalostí

Jak již bylo uvedeno, jedním z cílů dopravního testu bylo zjistit, jakou úroveň znalostí o problematice dopravní výchovy mají žáci sedmých, osmých a devátých ročníků na základní škole v Olomouci a Konici. Na základě vyhodnocení a provedené analýzy výsledků dotazníkového šetření je možné vypracovat dopravně výchovný projekt, který by mohl vést k zlepšení situace a ke zvýšení úrovně znalostí a dovedností žáků základních škol v rámci dopravní výchovy.

Formulace výzkumného problému:

1. Znalí žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, jakou povinnost má cyklista před jízdou?
2. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, po které straně pozemní komunikace jezdí jako cyklisté?
3. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, ve kterém jízdním pruhu se jezdí na pozemní komunikaci o dvou a více jízdních pruzích mimo obec?
4. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, v jakých případech nesmí jako řidiči vjet na železniční přejezd?
5. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, zda mohou jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky?
6. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, v jakém případě mohou vstoupit na přechod pro chodce?
7. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, jakým způsobem smějí jet jako cyklisté po pozemní komunikaci?
8. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, za jakých podmínek smějí jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci?
9. Znalí žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku způsob jízdy na jízdním kole?
10. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, zda mohou za jízdy vést druhé jízdni kolo, či psa?
11. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, za jakých podmínek mohou vézt na jednomístném jízdním kole jinou osobu?
12. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, způsob a podmínky užití ochranné přilby u cyklisty mladšího 18 let?
13. Znalí žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku povinné vybavení jízdniho kola?
14. Rozumí žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku světelným signálům na křižovatkách?
15. Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, kdy se dává znamení o změně směru jízdy na jízdním kole?

Vlastním šetřením by měly být ověřeny tyto pracovní hypotézy:

H1: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, jakou povinnost mají jako cyklisté před každou jízdou.

H2: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, po které straně pozemní komunikace jezdí jako cyklisté.

H3: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, ve kterém jízdním pruhu se jezdí na pozemní komunikaci o dvou a více jízdních pružích mimo obec.

H4: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, v jakých případech nesmí jako řidiči vjet na železniční přejezd.

H5: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, zda mohou jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky.

H6: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, v jakém případě mohou vstoupit na přechod pro chodce.

H7: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, jakým způsobem smějí jet jako cyklisté po pozemní komunikaci.

H8: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, za jakých podmínek smějí jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci.

H9: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají způsob jízdy na jízdním kole.

H10: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, zda mohou za jízdy vést druhé jízdní kolo, či psa.

H11: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, za jakých podmínek mohou vézt na jednomístném jízdním kole jinou osobu.

H12: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, způsob a podmínky užití ochranné přilby u cyklisty mladšího 18 let.

H13: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají povinné vybavení jízdního kola.

H14: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku rozumí světelným signálům na křižovatkách

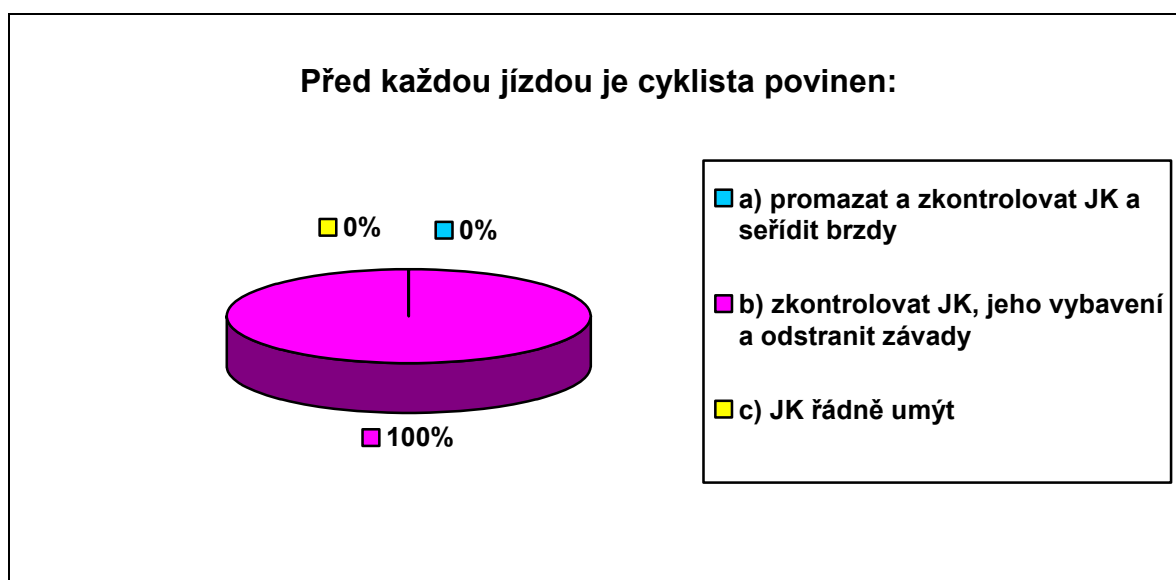
H15: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, kdy se dává znamení o změně směru jízdy na jízdním kole.

Pro zpracování daného tématu a ověření hypotéz byl použit výzkumný nástroj:

- dopravní test pro začínající cyklisty (viz. příloha č. 1).

11.2.2 Analýza výzkumu a výsledky šetření

Otázka č. 1 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, jakou povinnost má cyklista před každou jízdou?

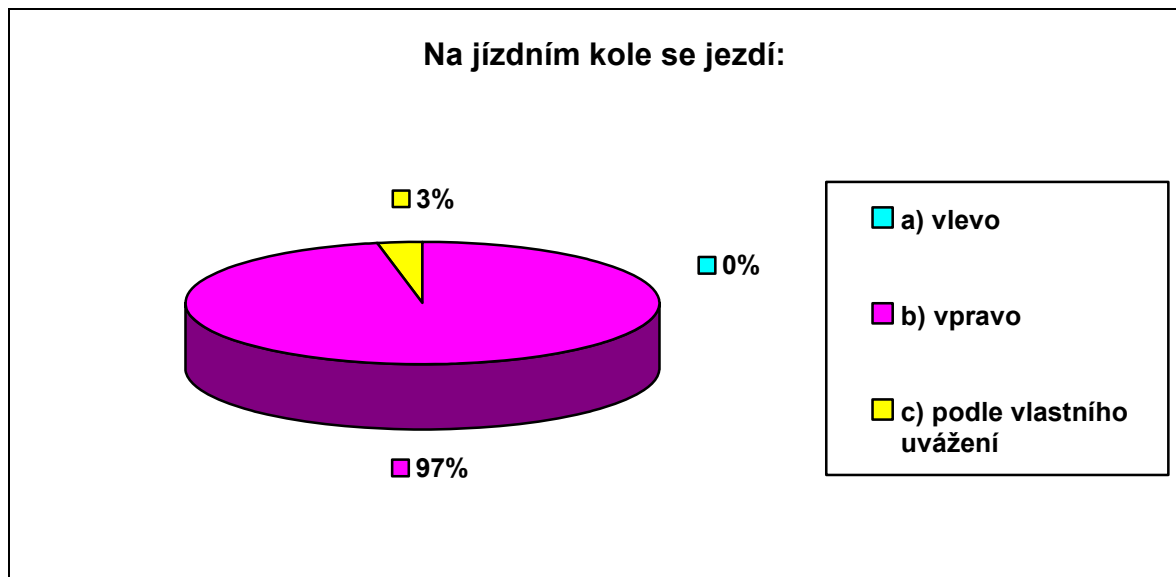


Graf č. 1: Znárodnění odpovědí co musí cyklista provést před jízdou.

Z grafu vyplývá, že 100 procent žáků odpovědělo správně, tzn., že jízdní kolo před každou jízdou zkontroluje každý cyklista. Ani jedna ze zbývajících nesprávných alternativ nezískala více jak 1 procento. Tyto výsledky jsou velice uspokojivé. Domnívám se, že žáci vědí, jaké mají povinnosti před každou jízdou.

Hypotéza H1: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, jakou povinnost mají jako cyklisté před každou jízdou, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 2 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, po které straně pozemní komunikace jezdí jako cyklisté?

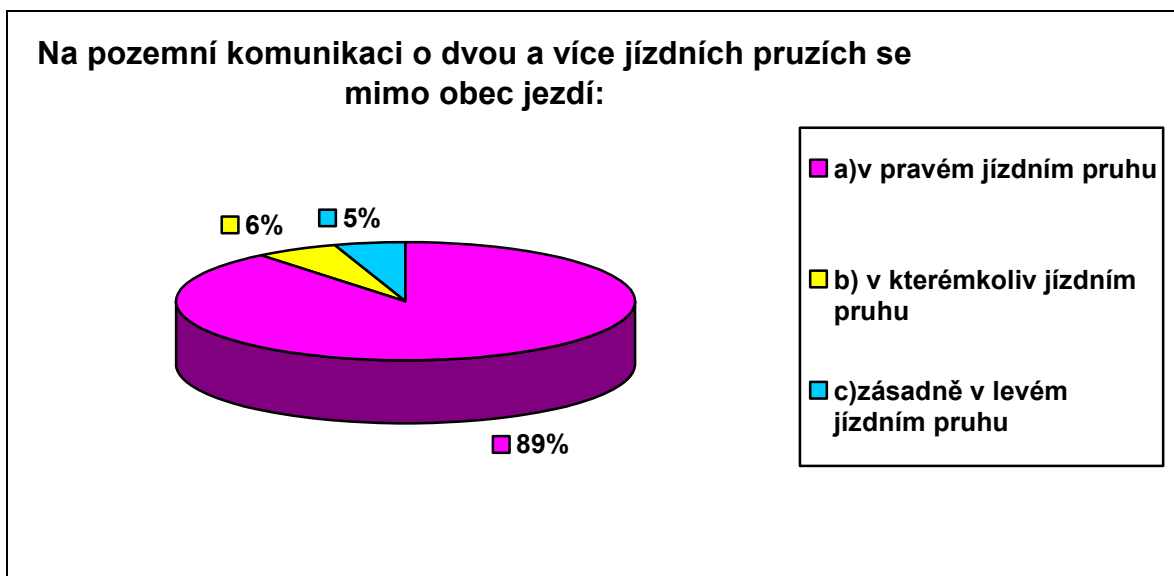


Graf č. 2: Směr jízdy na jízdním kole.

Z grafu vyplývá, že 97 procent dotázaných žáků odpovědělo správně, což je velmi upokojivé zjištění, zbývající 3 procenta žáků odpověděla chybně. Tyto výsledky jsou velmi uspokojivé. Domnívám se, že žáci ví po které straně pozemní komunikace směřjí jezdit na jízdním kole.

Hypotéza H2: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, po které straně pozemní komunikace jezdí jako cyklisté, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 3 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, ve kterém jízdním pruhu se jezdí na pozemní komunikaci o dvou a více jízdních pruzích mimo obec?

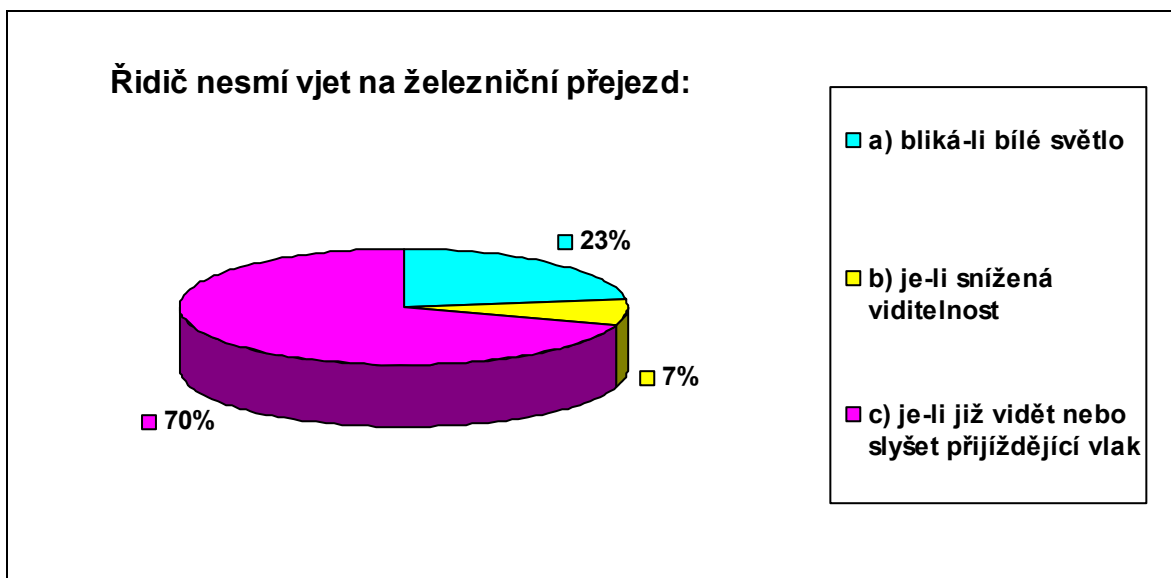


Graf č. 3: Znalost jízdy v jízdnicích pruzích.

Z grafu vyplývá, že 89 procent dotázaných žáků odpovědělo správně. Chybně odpovědělo 11 procent žáků, což je možná způsobeno těžší otázkou. Tyto výsledky jsou velmi uspokojivé.

Hypotéza H3: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, ve kterém jízdnicím pruhu se jezdí na pozemní komunikaci o dvou a více jízdnicích pruzích mimo obec, **hypotéza se nepotvrdila.**

Otázka č. 4 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, v jakých případech nesmí jako řidiči vjet na železniční přejezd?



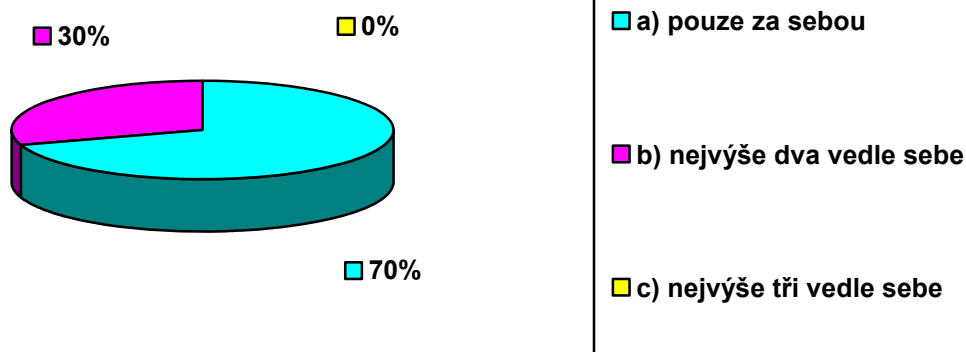
Graf č. 4: *Ověření znalosti, kdy smí řidič vjet na železniční přejezd.*

Z průzkumu vyplývá, že celkem 70 procent z dotázaných žáků ví, v jakých případech nesmí vjet na železniční přejezd. 30 procent dotázaných žáků však neví, v jakých případech nesmí vjet na železniční přejezd. S výsledkem odpovědí na tuto otázku jsem spokojený. Ukázalo se totiž, že žáci ví, za kterých situací mohou vjet na železniční přejezd.

Hypotéza H4: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, v jakých případech nesmí jako řidiči vjet na železniční přejezd, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 5 zněl: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, zda mohou jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky?

Chodci smějí jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky:

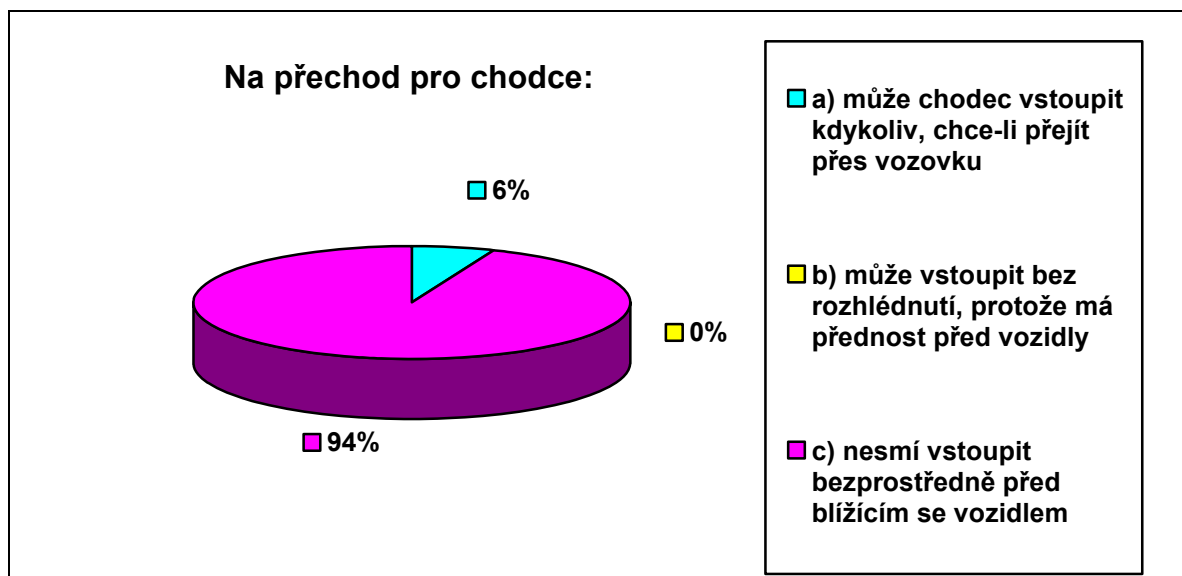


Graf č. 5: *Ověření znalosti způsobu chůze okrajnici nebo při levém okraji vozovky.*

Z tohoto grafu je na první pohled patrné, že 70 procent dotázaných žáků neví, jakým způsobem mohou jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky. Pouze 30 procent dotázaných žáků ví, zda mohou jít po krajnici anebo při levém okraji vozovky. Tyto výsledky nejsou uspokojivé. Domnívám se, že žáci způsob chůze po krajnici nebo při levém okraji vozovky neznají, jelikož se jim tato problematika plete se způsobem jízdy na kole.

Hypotéza H5: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku nevědí, zda mohou jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 6 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, v jakém případě mohou vstoupit na přechod pro chodce?

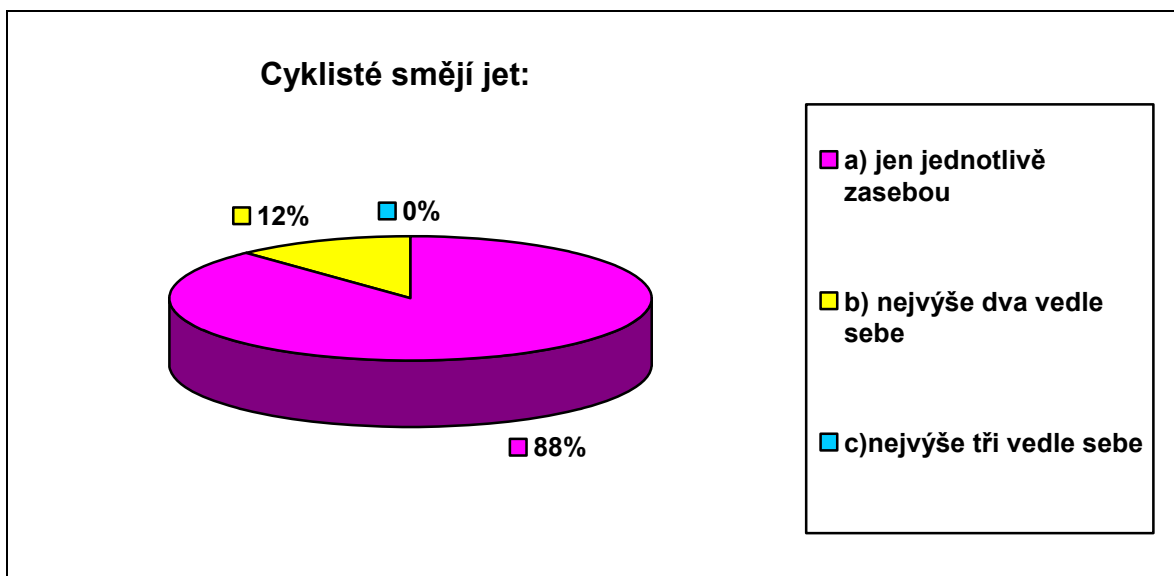


Graf č. 6: Znalost vstoupení na přechod pro chodce.

Z grafu vyplývá, že 94 procent dotázaných žáků odpovědělo správně. 6 procent dotázaných žáků odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou velmi uspokojivé. Toto je možná dáno tím, že podmínky vstupu na přechod pro chodce jsou žákům při výuce dopravní výchovy dostatečně vysvětleny.

Hypotéza H6: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, v jakém případě mohou vstoupit na přechod pro chodce, **hypotéza se nepotvrdila.**

Otázka č. 7 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, jakým způsobem musí jet jako cyklisté po pozemní komunikaci?

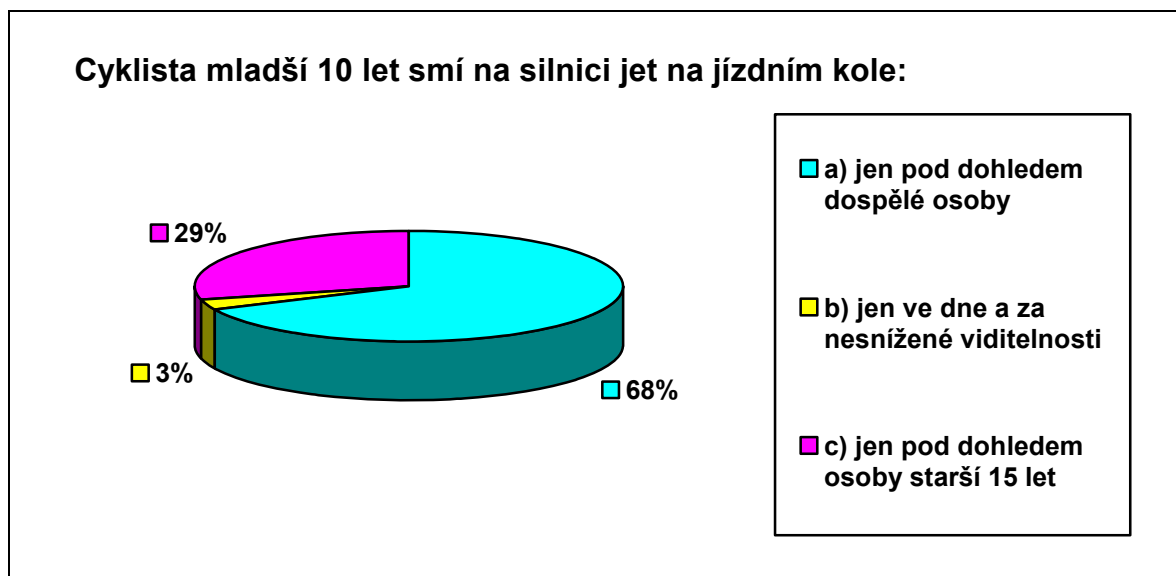


Graf č. 7: Znalost způsobu jízdy.

Z grafu vyplývá, že 88 procent žáků odpovědělo správně a 12 procent žáků odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou velmi uspokojivé. Domnívám se, že žáci způsob jízdy znají. Může se jim plést s problematikou způsobu chůze, jak jsem uvedl výše.

Hypotéza H7: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, jakým způsobem směji jet jako cyklisté po pozemní komunikaci, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 8 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, za jakých podmínek mohou jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci?

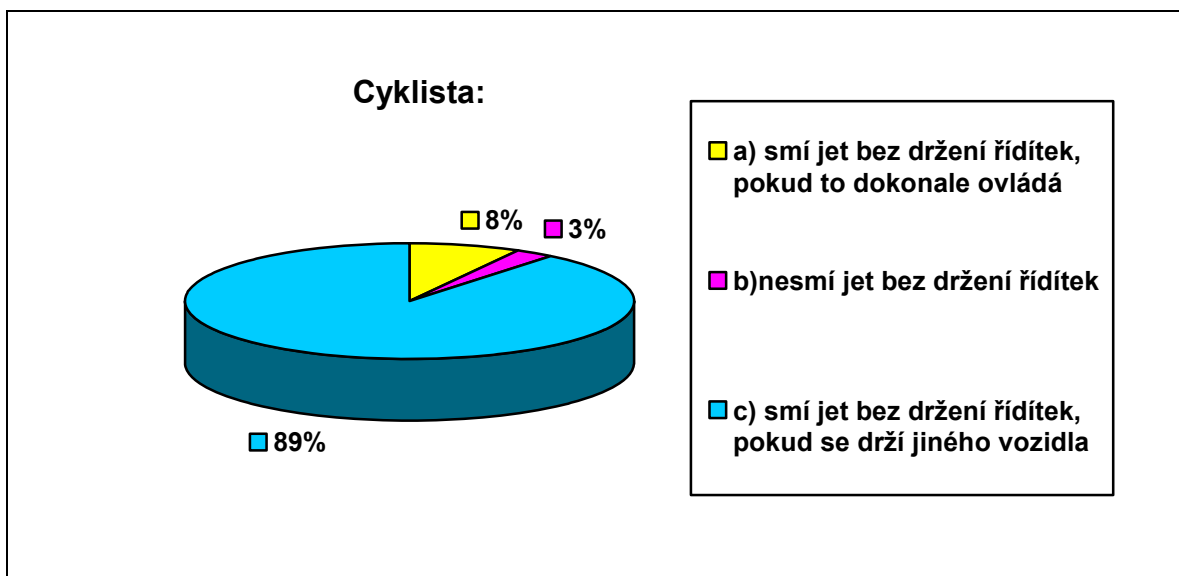


Graf č. 8: Znalost podmínek, za jakých smějí jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci.

Z uvedeného grafu vyplývá, že pouze 29 procent žáků uvedlo správnou odpověď. 71 procent respondentů odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou neuspokojivé. Je to dno tím, že podmínky jízdy na jízdním kole jsou žákům nedostatečně vysvětleny při výuce dopravní výchovy a také, tím, že dotazovaní žáci jsou starší a nepřikládají význam podmínce přítomnosti osoby starší 15 let.

Hypotéza H8: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, za jakých podmínek smějí jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 9 zněla: Znají žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku způsob jízdy na jízdním kole?

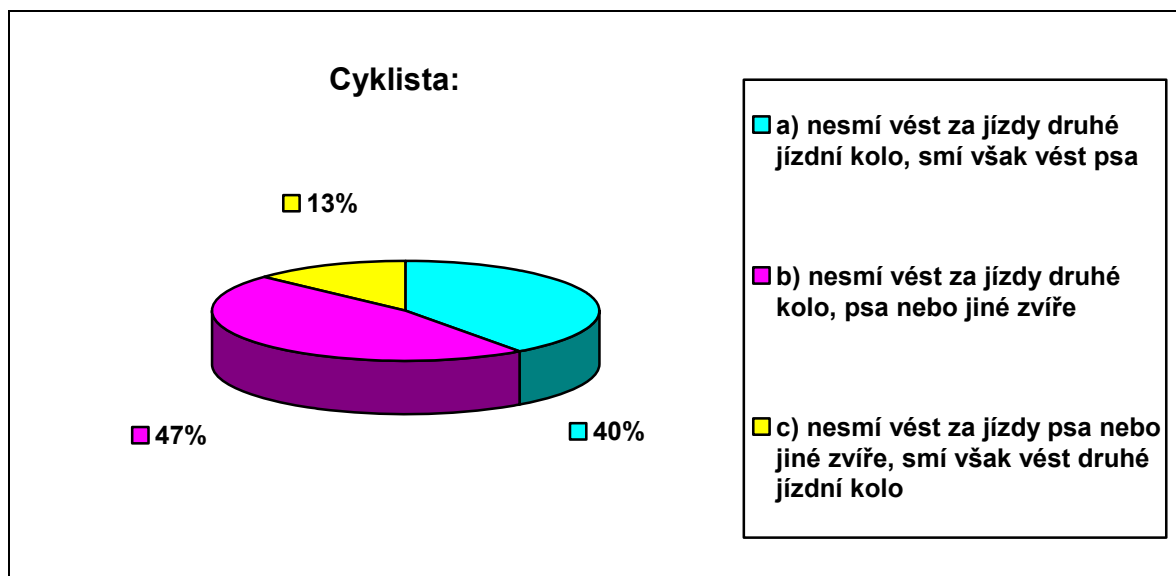


Graf č. 9: Znalost způsobu jízdy na jízdním kole.

Z grafu vyplývá, že pouze 3 procenta dotázaných žáků odpovědělo správně a 97 procent z nich odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou velmi neuspokojivé. Je to dáno tím, že způsob jízdy není žákům dostatečně vysvětlen v rámci dopravní výchovy. Je to dáno také tím, že žáci v tomto směru experimentují a zkouší způsoby jízdy na jízdním kole.

Hypotéza H9: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají způsob jízdy na jízdním kole, **hypotéza se nepotvrdila.**

Otázka č. 10 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, zda mohou za jízdy vést druhé jízdní kolo, či psa?

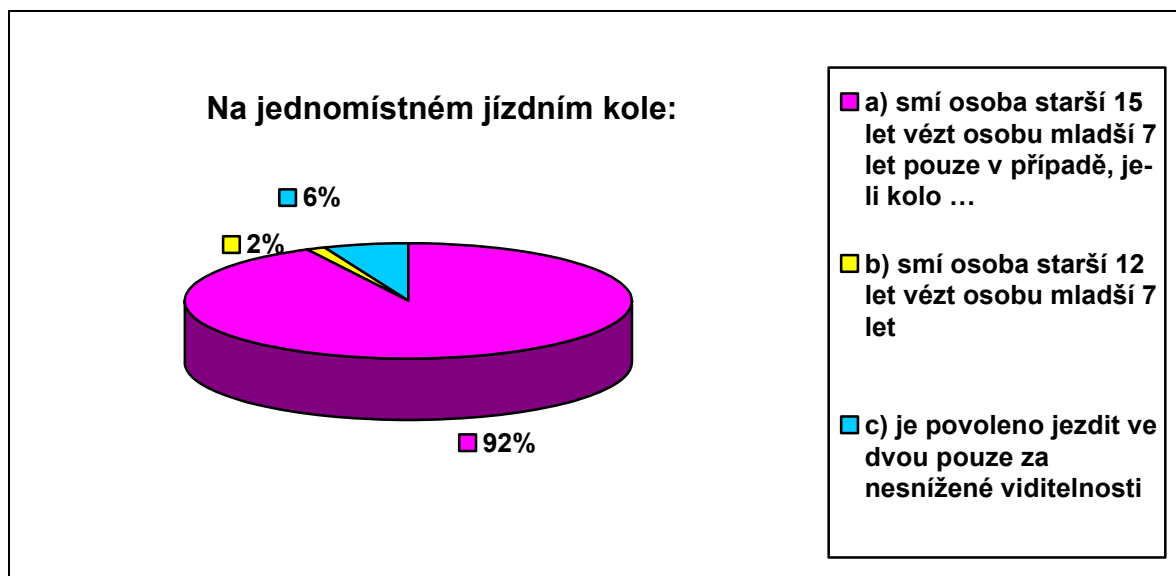


Graf č. 10: Znalost vedení či vodění psa za jízdy.

Z grafu vyplývá, že 47 procent žáků odpovědělo správně a 53 procent respondentů odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou neuspokojivé. Toto je možná dáno tím, že problematika povinností cyklisty není žákům dostatečně vysvětlena v hodinách dopravní výchovy.

Hypotéza H10: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, zda mohou za jízdy vést druhé jízdní kolo, či psa, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 11 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, za jakých podmínek mohou vézt na jednomístném jízdním kole jinou osobu?

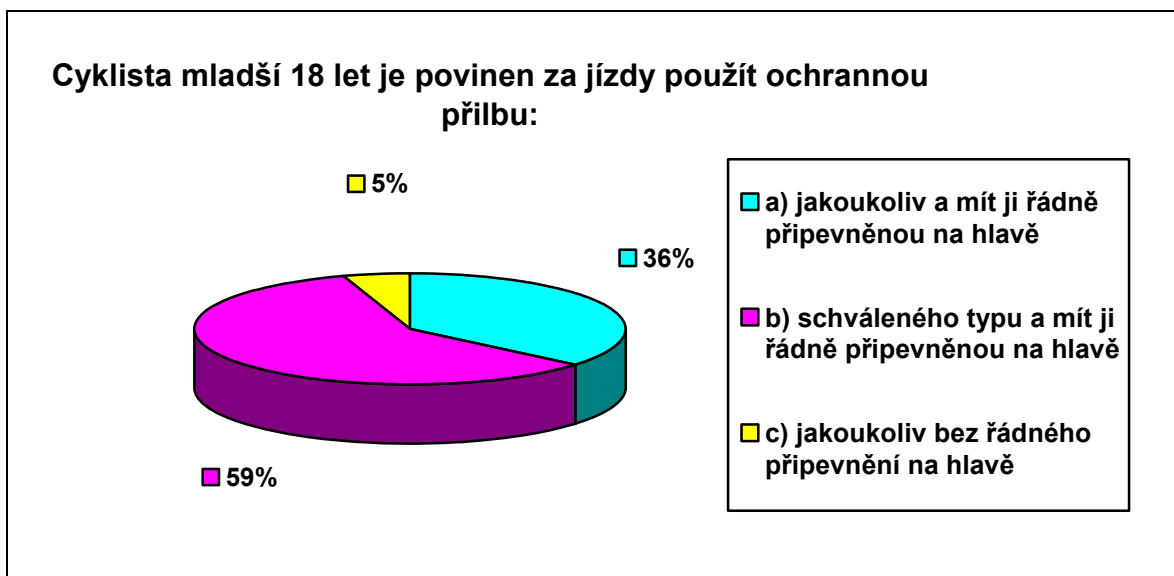


Graf č. 11: *Znalost přepravy jiných osob.*

Z grafu vyplývá, že 92 procent žáků odpovědělo správně a 8 procent žáků odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou velmi uspokojivé. Je to možná dáno tím, že žákům je v hodinách dopravní výchovy dostatečně vysvětleno, za jakých podmínek se může vézt na jednomístném jízdním kole jiná osoba.

Hypotéza H11: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, za jakých podmínek mohou vézt na jednomístném jízdním kole jinou osobu, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 12 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, způsob a podmínky užití ochranné přilby u cyklisty mladšího 18 let?

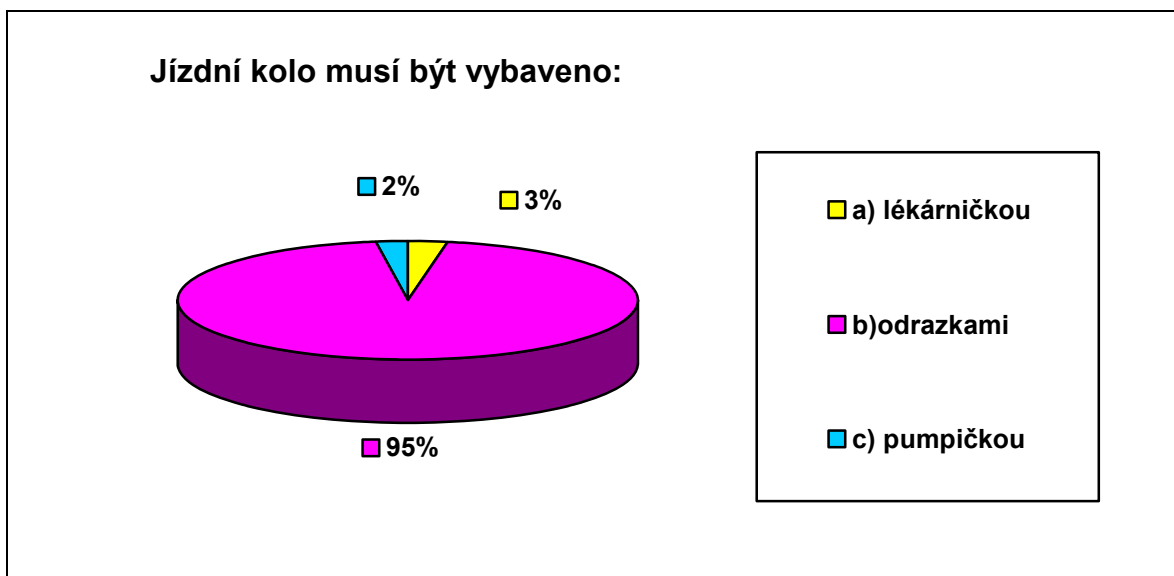


Graf č. 12: Použití ochranné přilby při jízdě na jízdním kole.

Z grafu vyplývá, že 59 procent žáků odpovědělo správně a 41 procent respondentů odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou uspokojivé. Je to dáno tím, že povinnost použít ochrannou přilbu schváleného typu a mít ji řádně připevněnou na hlavě, je žákům dostatečně vysvětleno v hodinách dopravní výchovy, žáci však vnímají tuto povinnost jako zbytečnou. Podle zákona číslo 361/2000 Sbírky je od 1. července 2006 povinnost nošení ochranných přileb na pozemních komunikacích pro cyklisty do 18 let.

Hypotéza H12: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají, způsob a podmínky užití ochranné přilby u cyklisty mladšího 18 let, **hypotéza se nepotvrdila.**

Otázka č. 13 zněla: Znají žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku povinné vybavení jízdního kola?

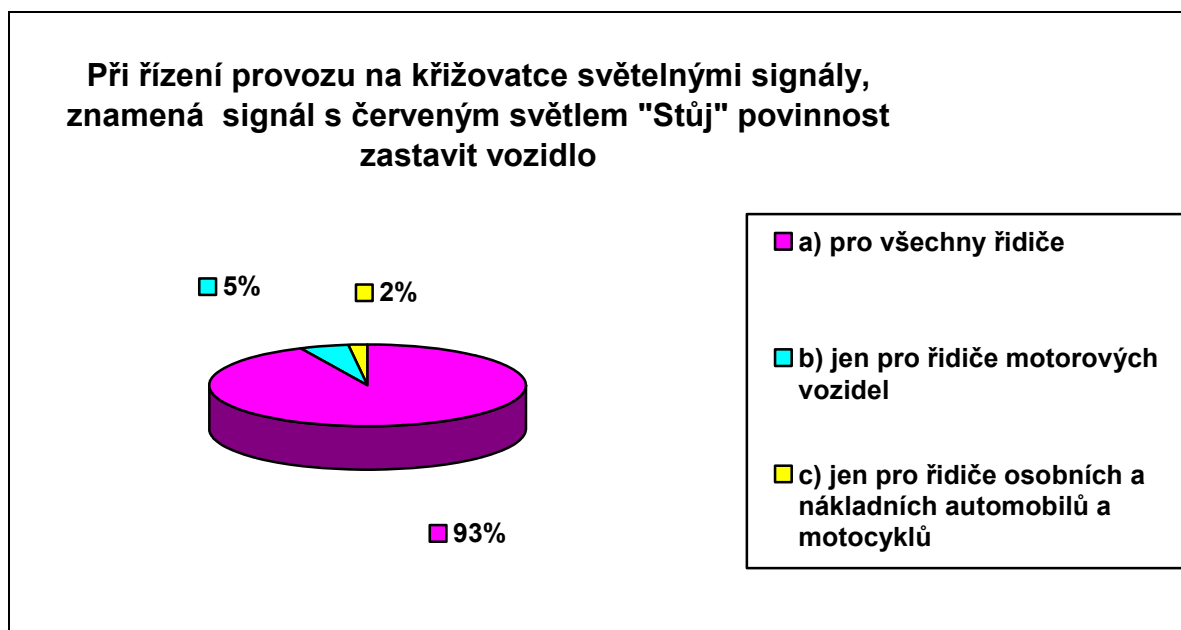


Graf č. 13: Znalost povinné výbavy jízdního kola.

Z grafu vyplývá, že 95 procent žáků odpovědělo správně a pouze 5 procent respondentů odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou velmi uspokojivé. Je to dáno tím, že povinná výbava kola je žákům dostatečně vysvětlena v hodinách dopravní výchovy.

Hypotéza H13: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají povinné vybavení jízdního kola, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 14 zněla: Rozumí žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku světelným signálům na křižovatkách?

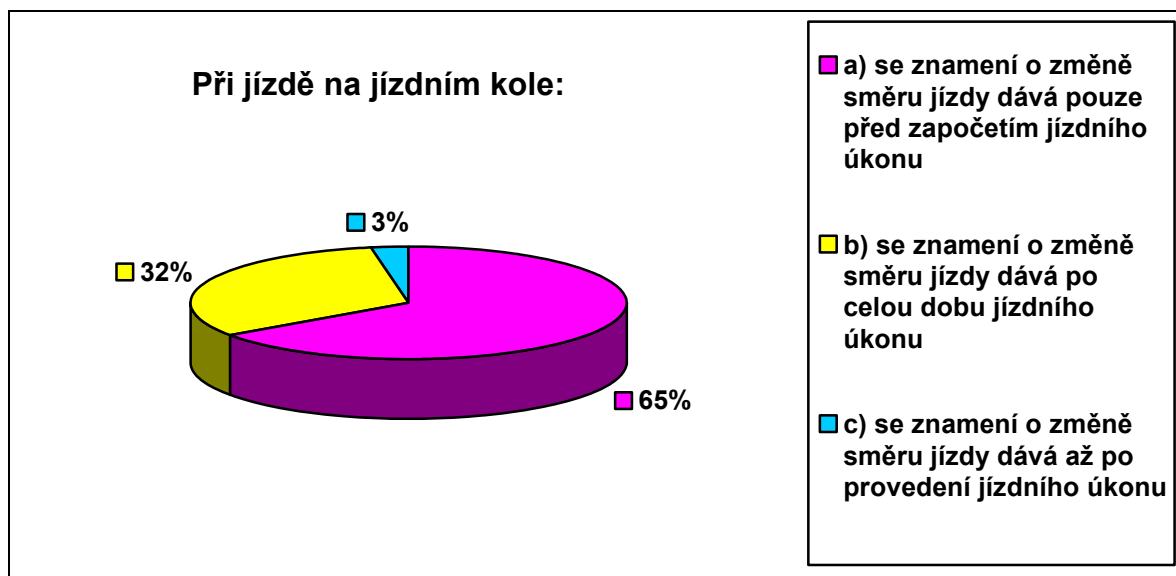


Graf č. 14: Znalost světelných signálů.

Z grafu vyplývá, že 93 procent žáků odpovědělo správně a pouze 5 procent respondentů odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou velmi uspokojivé. Je to dáno tím, že problematika provozu na křižovatkách řízených světelnými signály je žákům dostatečně vysvětlena v hodinách dopravní výchovy.

Hypotéza H14: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku rozumí světelným signálům na křižovatkách, **hypotéza se potvrdila.**

Otázka č. 15 zněla: Ví žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, kdy se dává znamení o změně směru jízdy na jízdním kole?



Graf č. 15: Znalost užití pokynu při změně směru jízdy.

Z grafu vyplývá, že 65 procent žáků odpovědělo správně a 35 z nich odpovědělo chybně. Tyto výsledky jsou uspokojivé. Podle mého názoru je to dáno tím, že způsob dávání znamení o změně směru jízdy je žákům dobře vysvětlen v hodinách dopravní výchovy.

Hypotéza H15: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, kdy se dává znamení o změně směru jízdy na jízdním kole, **hypotéza se nepotvrdila.**

11.2.3 Závěry šetření

Hypotéza H1: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, jakou povinnost mají jako cyklisté před každou jízdou, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, jakou povinnost mají jako cyklisté před každou jízdou.

Hypotéza H2: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, po které straně pozemní komunikace jezdí jako cyklisté, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, po které straně pozemní komunikace jezdí jako cyklisté.

Hypotéza H3: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, ve kterém jízdním pruhu se jezdí na pozemní komunikaci o dvou a více jízdních pruzích mimo obec, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, ve kterém jízdním pruhu se jezdí na pozemní komunikaci o dvou a více jízdních pruzích mimo obec.

Hypotéza H4: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, v jakých případech nesmí jako řidiči vjet na železniční přejezd, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, v jakých případech nesmí jako řidiči vjet na železniční přejezd.

Hypotéza H5: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, zda mohou jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, zda mohou vstoupit na přechod pro chodce.

Hypotéza H6: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, v jakém případě mohou vstoupit na přechod pro chodce, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, v jakém případě mohou vstoupit na přechod pro chodce.

Hypotéza H7: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, jakým způsobem smějí jet jako cyklisté po pozemní komunikaci, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, za jakých podmínek smějí jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci.

Hypotéza H8: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, za jakých podmínek smějí jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, za jakých podmínek smějí jezdit cyklisté mladší 10 let po pozemní komunikaci.

Hypotéza H9: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají způsob jízdy na jízdním kole, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neznají způsob jízdy na jízdním kole.

Hypotéza H10: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, zda mohou za jízdy vést druhé jízdní kolo, či psa, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, zda mohou za jízdy vést druhé jízdní kolo, či psa.

Hypotéza H11: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, za jakých podmínek mohou vézt na jednomístném jízdním kole jinou osobu, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, za jakých podmínek mohou vézt na jednomístném jízdním kole jinou osobu

Hypotéza H12: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, způsob a podmínky užití ochranné přilby u cyklisty mladšího 18 let, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví způsob a podmínky užití ochranné přilby u cyklisty mladšího 18 let.

Hypotéza H13: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají povinné vybavení jízdního kola, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku znají povinné vybavení jízdního kola.

Hypotéza H14: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku rozumí světelným signálům na křižovatkách, **hypotéza se potvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku rozumí světelným signálům na křižovatkách

Hypotéza H15: Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku neví, kdy se dává znamení o změně směru jízdy na jízdním kole, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Žáci sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku ví, kdy se dává znamení o změně směru jízdy na jízdním kole.

11.3 Statistické výsledky dotazníkového šetření

11.3.1 Cíl, hypotézy a metody výzkumu – rozdíly výsledků

V další části výzkumu mě zajímalo, zda mezi výsledky žáků sedmých, osmých a devátých ročníků základních škol na Olomoucku, kteří se zúčastnili dopravního testu, jsou statisticky významné rozdíly v počtu dosažených bodů v dopravním testu. Rovněž mě zajímalo, zda jsou statisticky významné rozdíly v počtu dosažených bodů mezi chlapci a děvčaty, a dále mezi žáky základních škol z Olomouce (město nad 100 tisíc obyvatel) a žáky základních škol mimo město Olomouc (menší sídla).

Formulace výzkumného problému:

- 1. Jsou mezi jednotlivými školami rozdíly v úrovni znalostí z dopravní výchovy?**
- 2. Mají chlapci lepší znalosti z dopravní výchovy než děvčata?**

3. Mají žáci základních škol z Olomouce (město nad 100 tisíc obyvatel) lepší úroveň

znalostí z dopravní výchovy než žáci ZŠ mimo město Olomouc (menší sídla)?

Vlastním výzkumem by měly být ověřeny tyto věcné hypotézy:

H1: Mezi jednotlivými školami jsou rozdíly v úrovni znalostí z dopravní výchovy.

H2: Chlapci mají lepší znalosti z dopravní výchovy než děvčata.

H3: Žáci základních škol z Olomouce (město nad 100 tisíc obyvatel) mají vyšší úroveň znalostí z dopravní výchovy než žáci ZŠ mimo město Olomouc (menší sídla).

K ověření těchto hypotéz použijeme statistickou metodu testů významnosti a to test dobré shody χ^2 - kvadrát.

11.3.2 Analýza výzkumu a výsledky šetření

Výzkumný problém č. 1 zněl:

- Jsou mezi jednotlivými školami rozdíly v úrovni znalostí z dopravní výchovy?

Nejdříve formuluji nulovou a alternativní hypotézu:

- Nulová hypotéza (H_0) je předpoklad (domněnka), že mezi sledovanými jevy není vztah (souvislost, rozdíl).
- Alternativní hypotéza (označovaná H_1 nebo H_a) je předpoklad (domněnka), že mezi sledovanými jevy je vztah (souvislost, rozdíl).

H_0 : Počet bodů dosažený v dopravním testu je u jednotlivých škol zhruba stejný.

H_A : Mezi jednotlivými školami jsou rozdíly v počtu bodů dosažených v dopravním testu.

Tabulka č. 1: **Vyhodnocení dopravního testu pro začínající cyklisty dle jednotlivých ZŠ.**

	Počet žáků	Počet bodů	Očekávaný počet bodů	P-O	(P-O) ²	$\frac{(P-O)^2}{O}$
ZŠ Tererovo náměstí	66	754	753	1	1	0,0013
ZŠaG Konice	118	1345	1346	-1	1	0,0007
	Σ 184	Σ 2099	Σ 2099			Σ 0,002

Výsledky jednotlivých ZŠ uvádí tabulka číslo 1. Ve sloupci “Počet žáků“ vidíme počet žáků, kteří se zúčastnili testu. Ve sloupci “Pozorovaná četnost P“, je uveden celkový počet bodů získaných v dopravním testu za jednotlivé ZŠ. Ve sloupci “Očekávaná četnost O“ je vypočítaná hodnota z celkové hodnoty dosažených bodů obou škol a rozdělena mezi jednotlivé školy v poměru k počtu žáků.

O přijetí nebo nepřijetí uvedených hypotéz rozhodneme na základě ověření nulové hypotézy vypočítáním testového kritéria dle vztahu:

$$\chi^2 = \frac{(P-O)^2}{O} \quad \chi^2 = 0,002$$

Ve statistických tabulkách nalezneme, že kritická hodnota chí – kvadrátu pro hladinu významnosti 0,05 a 1 stupeň volnosti je $\chi^2_{0,05}(1) = 3,841$

Závěr:

Vzhledem k tomu, že vypočítaná hodnota je menší, než hodnota kritická, přijímáme nulovou hypotézu a odmítáme hypotézu alternativní. Počet bodů dosažený v dopravním testu je u jednotlivých škol zhruba stejný.

Výzkumný problém č. 2 zněl: Mají chlapci lepší znalosti z dopravní výchovy než děvčata?

Nejdříve formuluji nulovou a alternativní hypotézu:

H_0 : Počet bodů dosažený v dopravním testu je u chlapců stejný jako u dívek.

H_A : Počet bodů dosažených v dopravním testu, je u chlapců vyšší než u dívek.

Tabulka č. 2: **Vyhodnocení dopravního testu dle chlapců a děvčat.**

	Počet žáků	Pozorovaná četnost P	Očekávaná četnost O	P-O	$(P-O)^2$	$\frac{(P-O)^2}{O}$
chlapci	83	935	947	-12	144	0,152
děvčata	101	1164	1152	12	144	0,125

Σ 184

Σ 2099

Σ 2099

Σ 0,277

Výsledky chlapců a děvčat uvádí tabulka číslo 2. Ve sloupci "Počet žáků" vidíme počet chlapců a děvčat, kteří se zúčastnili testu. Ve sloupci "Pozorovaná četnost P" vidíme celkový počet bodů získaných v dopravním testu za chlapce a děvčata. Ve sloupci "Očekávaná četnost O" je vypočítaná hodnota z celkové hodnoty dosažených bodů všech chlapců a děvčat a rozdělena mezi chlapce a děvčata v poměru k jejich počtu.

O přijetí nebo nepřijetí uvedených hypotéz rozhodneme na základě ověření nulové hypotézy vypočítáním testového kritéria dle vztahu:

$$\chi^2 = \frac{(P-O)^2}{O} \quad \chi^2 = 0,277$$

O

Ve statistických tabulkách nalezneme, že kritická hodnota chí – kvadrát pro hladinu významnosti 0,05 a 1 stupeň volnosti je $\chi^2_{0,05}(1) = 3,841$

Závěr:

Vzhledem k tomu, že vypočítaná hodnota je menší, než hodnota kritická přijímáme nulovou hypotézu a odmítáme hypotézu alternativní. Počet bodů dosažený v dopravním testu je u chlapců stejný jako u dívek.

Výzkumný problém č. 3 zněl: Mají žáci ZŠ z Olomouce (sídlo nad 100 tisíc obyvatel) lepší úroveň znalostí z dopravní výchovy než žáci ZŠ mimo město Olomouc (menší sídla)?

Nejdříve formuluj nulovou a alternativní hypotézu:

H_0 : Počet bodů dosažený v dopravním testu je u žáků ZŠ z Olomouce stejný jako u žáků ZŠaG Konice.

H_A : Počet bodů dosažený v dopravním testu je u žáků ZŠ z Olomouce jiný jako u žáků ZŠ mimo město Olomouc.

Tabulka č. 3: **Vyhodnocení dopravního testu dle žáků z města a mimo něj.**

	Počet žáků	Počet bodů	Očekávaný počet bodů	P-O	$(P-O)^2$	$\frac{(P-O)^2}{O}$
ZŠ Tererovo náměstí	66	754	753	1	1	0,0013
ZŠaG Konice	118	1345	1346	-1	1	0,0007
	Σ 184	Σ 2099	Σ 2099			Σ 0,002

Výsledky žáků základních škol z města mimo něj uvádí tabulka číslo 3. Ve sloupci "Počet žáků" vidíme počet žáků základních škol, kteří se zúčastnili testu. Ve sloupci "Pozorovaná četnost P" vidíme celkový počet bodů získaných v dopravním testu za žáky základních škol. Ve sloupci "Očekávaná četnost O" je

vypočítaná hodnota z celkové hodnoty dosažených bodů všech žáků základních škol a rozdělena mezi žáky jednotlivých základních škol v poměru k jejich počtu.

O přijetí nebo nepřijetí uvedených hypotéz rozhodneme na základě ověření nulové hypotézy vypočítáním testového kritéria dle vztahu:

$$\chi^2 = \frac{(P-O)^2}{O} \quad \chi^2 = 0,002$$

Z předchozího výzkumného problému víme, že kritická hodnota chí – kvadrátu pro hladinu významnosti 0,05 a 1 stupeň volnosti je $\chi^2_{0,05}(1) = 3,841$

Závěr:

Vzhledem k tomu, že vypočítaná hodnota je menší, než hodnota kritická přijímáme nulovou hypotézu a odmítáme hypotézu alternativní. Počet bodů dosažený v dopravním testu je u žáků ZŠ z Olomouce stejný jako u žáků ZŠ mimo město Olomouc.

11.3.3 Závěry šetření – rozdíly výsledků

Hypotéza H1: Mezi jednotlivými školami jsou rozdíly v úrovni znalostí z dopravní výchovy, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Žáci třetích tříd na jednotlivých základních školách na Olomoucku mají zhruba stejné znalosti z dopravní výchovy. Myslím, že je dáno výukou a přednáškami v rámci dopravní výchovy na školách.

Hypotéza H2: Chlapci mají lepší znalosti z dopravní výchovy než děvčata, **hypotéza se nepotvrdila.**

- Chlapci mají stejné znalosti z dopravní výchovy jako děvčata. Předpoklad, že chlapcům je téma dopravy bližší, a tak budou mít lepší znalost

z dopravní výchovy se vůbec nepotvrdil. Mezi výsledky nebyly žádné rozdíly.

Hypotéza H3: Žáci ZŠ z Olomouce (města nad 100 tisíc obyvatel) mají lepší úroveň znalostí z dopravní výchovy než žáci ZŠ mimo město Olomouc (menší sídla), **hypotéza se nepotvrdila.**

- Žáci ZŠ z Olomouce nemají lepší úroveň znalostí z dopravní výchovy než žáci mimo město Olomouc. Zde se nepotvrdila hypotéza, že v Olomouci, kde je větší hustota provozu a žáci se mohou setkat s větším počtem dopravních značek a zařízení, je daleko náročnější a nebezpečnější provoz, který klade vyšší nároky na úroveň znalostí.

12.4 Závěr šetření a diskuse

Provedený výzkum nepotvrdil, že by mezi výsledky žáků sedmých, osmých a devátých ročníků jednotlivých základních škol, kteří se zúčastnili dopravního testu, byly statisticky významné rozdíly v počtu dosažených bodů v dopravním testu. Taktéž se nepotvrdily rozdíly v počtu dosažených bodů mezi chlapci a děvčaty, a dále mezi žáky základní školy z Olomouce (město nad 100 tisíc obyvatel) a žáky základních škol mimo město Olomouc (menší sídla).

Úroveň znalostí žáků jsou podle mého názoru uspokojivé. Domnívám, že úroveň znalostí u testovaných žáků je dána kvalitní výukou dopravní výchovy na školách a dále také podporou projektů spojených s dopravní výchovou, které jsou uskutečňovány jednotlivými státními i soukromými subjekty. Vysoký podíl v rámci dopravní výchovy také zaujímají média, jako televize, rádio a zejména pak internet.

ZÁVĚR

Doprava je součástí života každého z nás, aniž bychom si to nějak hlouběji uvědomovali. Bez dopravy a s ní souvisejícími činnostmi by si asi jen málokdo z nás dokázal představit chod dnešní doby, od jedince, po celou společnost. Na dopravě jsme zcela závislí. V poslední době dochází ke značnému nárůstu všech odvětví dopravy, zejména však dopravy silniční.

V rámci těchto změn, dochází k různým úpravám v dopravě a to jak z hlediska technického, tak i z hlediska právního. Orientace v dopravě a dopravních činnostech, je pro nás velice důležitá. Musíme znát nové předpisy, nařízení, značky, způsoby jízdy a k tomu všemu bychom neměli mít strach se v dopravě pohybovat a orientovat.

Dopravní výchova je proto v současné době proto velice diskutovaným tématem a objektem zájmu a proto by neměla být opomíjena v žádné etapě výchovy našeho života. S výukou dopravní výchovy by se mělo začít již v domácím prostředí, kde by tuto činnost měli vykonávat zejména rodiče dětí. Dále by měla dopravní výchova probíhat samozřejmě na školách pomocí výukových metod a pomůcek sloužících k výuce dopravní výchovy. Tímto cíleným působením při výuce dopravní výchovy na žáky, můžeme předcházet vzniku úrazů a dopravních nehod, který bývají ve většině případů závažné a zpravidla tragické. Je – li obětí dítě, je postiženo zpravidla několik sociálních skupin, především rodiče, sourozenci, prarodiče, spolužáci. Dopravní nehoda změní najednou běh celého jejich života.

Policisté, pedagogové a pracovníci jednotlivých institucí, zabývající se dopravní problematikou, se zabývají otázkami, zda je v rámci preventivního působení a výuky dopravní výchovy, děláno maximum. Každopádně dochází v této oblasti ke zlepšení ve všech směrech činnosti.

Určitou nadějí v rámci dopravní výchovy je stávající školská reforma. Škola si má podle Rámcového vzdělávacího programu vytvořit své vlastní školní vzdělávací programy. Tyto programy jsou výsledkem práce a shody učitelů v tom, jak rozpracovat učivo do konkrétních vyučovacích předmětů a jak využít možnosti integrace tématických okruhů, jakým je i dopravní výchova. Je jen otázkou času,

jakým způsobem se na jednotlivých školách zařadí dopravní výchova mezi ostatní běžně vyučované předměty.

V této práci jsem se snažil vyzdvihnout, jak důležitou roli hraje doprava a dopravní výchova v našich životech, kdy má v České republice dlouholetou tradici. Věřím, že můj výzkum mezi žáky základních škol na Olomoucku je přínosný a že alespoň zlepšil zmapování úrovně znalostí dopravně výchovné problematiky na olomouckých základních školách v rámci druhého stupně.

Za hlavní přínos této diplomové práce považuji zejména její využití nejen v mojí praxi, ale zejména její možné využití v praxi mých kolegů, popřípadě pedagogů při výuce dopravní výchovy v rámci tvorby vzdělávacích programů na jejich školách.

Literatura a prameny

- CHRÁSKA, M. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. Olomouc : UP, 2006. 200 s. ISBN 80-244-1367-1.
- KAŠPAROVÁ, B. *Ajaxův zápisník*. Sokolov: Policie ČR OŘ Sokolov : 2001. 83 s.
- KOLEKTIV AUTORŮ, *Dopravní výchova - pro učitele na 1. stupni ZŠ*. Brno : Pedagogická fakulta Masarykova univerzita Brno. 2007. 57 s. ISBN 97-88021-04251-3.
- KOLEKTIV. *Dopravní výchova – pro učitele na 1. stupni ZŠ*. Brno : Pedagogická fakulta Masarykova univerzita Brno 2007. 57 s. ISBN 97-88021-04251-3.
- KOLEKTIV. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha : MDS – BESIP, 2001. 25 s.
- LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha : Karolinum, 2006. 82 s. ISBN: 80-246-1157-0.
- MIZEROVÁ, B. *Dávej pozor na auta*. Praha : Fragment, 2006a. 52 s. ISBN: 80-7200-418-2.
- MIZEROVÁ, B. *Dávej pozor na přechodu*. Praha : Fragment, 2006b. 56 s. ISBN: 80-7200-484-0.
- OLŠAN, M. *Senioři v silniční dopravě*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2009. 49s.
- ONDŘÍŠKOVÁ, I.; KONVIČNÁ, I.; NENIČKA, D. *Silniční doprava*. Kyjov : 2005. 30s.
- PAVLÍČEK, K.; KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha : Police History, 2004. 199 s. ISBN 8086477-24-X.
- PŘIBYL, M., *Problematika alkoholu v silniční dopravě*. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. 35 s.
- TALIÁN, F. *Dopravní výchova 2. díl Cyklista*. Praha : Fortuna, 2004. 56 s. ISBN: 80-7168-247-0.
- TESAŘÍK, J.; SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra, 2010.

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

VOTRUBA, J. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha : Fortuna, 1995. ISBN 80-7168-232-2.

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

WEIGEL, O. *Autoškola 2010, pravidla, značky, testy*. Brno : Computer Press, 2010. 300 s. ISBN 978-80-251-3079-7.

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon.

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád).

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

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

Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Elektronické odkazy

CREATIVE COMMONS. *První pomoc*. [online] 2010 [cit. 2010-9-7] Dostupné z www. http://cs.wikipedia.org/wiki/Prvn%C3%AD_pomoc

PUBLIX SOFTWARE. *Dopravní výchova*. [online] Praha : 2005-2010 [cit. 2010-9-7] Dostupné z www. http://www.ibesip.cz/cs/Dopravni_vychova/

PUBLIX SOFTWARE. *Národní strategie silničního provozu*. [online] Praha : 2005-2010 [cit. 2010-9-7] Dostupné z www. http://www.ibesip.cz/files/=2052/N SBSP_2008.pdf

PUBLIX SOFTWARE. *Národní strategie silničního provozu*. [online] Praha : 2005-2010 [cit.2010-9-7] Dostupné z www. http://www.ibesip.cz/files/=3513/N_Sbsp_2009.pdf

PUBLIX SOFTWARE. *Revize a aktualizace Národní strategie silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012)*. [online] Praha : 2005-2010 [cit. 2010-9-7] Dostupné z www. <http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP>

PUBLIX SOFTWARE. *Domluvme se*. [online] Praha : 2005-2010 [cit. 2010-9-7] Dostupné z www. <http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-e/area221>

POLICIE ČR. *Jezdíme s úsměvem*. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-11-10] Dostupné z www. <http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-jezdime-s-usmevem.aspx>

POLICIE ČR. *Služba pořádkové policie*. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-8-31] Dostupné z www. <http://www.policie.cz/clanek/rspp-pp-cr-sluzba-poradkove-policie.aspx>

POLICIE ČR. *Gentleman silnic*. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-11-10] Dostupné z www. <http://www.policie.cz/clanek/sprava-vychodoceskeho-kraje-aktuality-gentleman-silnic.aspx>

POLICIE ČR. *Zebra se za tebe nerozhledne*. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-11-10] Dostupné z www. [http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne - 2 62841.aspx](http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-2-62841.aspx)

KOLEKTIV. *Pražskematky*. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-11-10] Dostupné z www. <http://www.prazskematky.cz/>

KOLEKTIV. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. [online] Praha : 2010. [cit. 2010-11-10] Dostupné z www: <http://www.vuppraha.cz/ramcove-vzdelavaci-programy>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Nemylis-zaplatis*. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-11-15] Dostupné z www. <http://www.nemylis-zaplatis.cz/>

PUBLIX SOFTWARE. *Domluvme-se*. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-11-15] Dostupné z www. <http://www.domluvme-se.cz/default.aspx?id=376&ido=93&sh=-1793122920>

PUBLIX SOFTWARE. *Theaction*. [online] Praha : 2006 - 2010 [cit. 2010-11-10] Dostupné z www. <http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579>

WINTERNET. *Bezpečná cesta do školy*. [online] Olomouc : 2003 [cit. 2010-10-12] Dostupné z www. <http://www.nbo.cz/projekty/bezpecna-cesta-do-skoly/>

ZDRAV. Zásady první pomoci při dopravní nehodě. [online] Praha : 2010 [cit. 2010-11-8] Dostupné z www. <http://www.zdrav.cz/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=2119>

Seznam příloh:

Příloha č. 1 Test pro začínající cyklisty, použitý v praktické části práce.

Milí žáci,
prosím Vás o vyplnění anonymního dotazníku (nebudete se podepisovat),
který slouží pro potřeby mé diplomové práce. Zvolenou odpověď označte křížkem.

Děkuji. Kamil Doffek

- | Jsi: | chlapec | dívka |
|-------------|--|--------------|
| 1. | Na pozemní komunikaci se jezdí: | |
| a) | vlevo | |
| b) | vpravo | |
| c) | podle vlastního uvážení | |
| 2. | Při předjíždění se: | |
| a) | nedává znamení o změně směru jízdy | |
| b) | dává znamení o změně směru jízdy pouze při předjíždění rozměrného vozidla, např. nákladního automobilu | |
| c) | dává znamení o změně směru jízdy | |
| 3. | Na pozemní komunikaci o dvou a více jízdnicích se mimo obec jezdí: | |
| a) | v pravém jízdnicím pruhu | |
| b) | v kterémkoliv jízdnicím pruhu | |
| c) | zásadně v levém jízdnicím pruhu | |
| 4. | Řidič nesmí vjet na železniční přejezd: | |
| a) | bliká – li bílé světlo | |
| b) | je – li snižená viditelnost | |
| c) | je – li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak | |
| 5. | Chodci smějí jít po krajnici nebo při levém okraji vozovky: | |
| a) | pouze za sebou | |
| b) | nejvýše dva vedle sebe | |
| c) | nejvýše tři vedle sebe | |
| 6. | Na přechod pro chodce: | |
| a) | může chodec vstoupit kdykoliv, chce – li přejít přes vozovku | |
| b) | může vstoupit bez rozhlédnutí, protože má přednost před vozidly | |
| c) | nesmí vstoupit bezprostředně před blížícím se vozidlem | |
| 7. | Cyklisté smějí jet: | |
| a) | jen jednotlivě za sebou | |
| b) | nejvýše dva vedle sebe | |
| c) | nejvýše tři vedle sebe | |

- 8. Cyklista mladší 10 let smí na silnici jet na jízdním kole:**
- a) jen pod dohledem dospělé osoby
 - b) jen ve dne a za nesnížené viditelnosti
 - c) jen pod dohledem osoby starší 15 let
- 9. Cyklista:**
- a) smí jet bez držení řídítek, pokud to dokonale ovládá
 - b) nesmí jet bez držení řídítek
 - c) smí jet bez držení řídítek, pokud se drží jiného vozidla
- 10. Cyklista:**
- a) nesmí vést za jízdy druhé jízdní kolo, smí však vést psa
 - b) nesmí vést za jízdy druhé kolo, psa nebo jiné zvíře
 - c) nesmí vést za jízdy psa nebo jiné zvíře, smí však vést druhé jízdní kolo
- 11. Na jednomístném jízdním kole:**
- a) smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let pouze v případě, je – li kolo vybaveno pomocným sedadlem a pevnými opěrkami pro dítě
 - b) smí osoba starší 12 let vézt osobu mladší 7 let
 - c) je povoleno jezdit ve dvou pouze za nesnížené viditelnosti
- 12. Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu:**
- a) jakoukoliv a mít ji řádně připevněnou na hlavě
 - b) schváleného typu a mít ji řádně připevněnou na hlavě
 - c) jakoukoliv bez řádného připevnění na hlavě
- 13. Při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci řidič:**
- a) nedává znamení o změně směru jízdy
 - b) dává znamení o změně směru jízdy
 - c) dává znamení o změně směru jízdy pouze v případě odbočování na křižovatce
- 14. Při řízení provozu na křižovatce světelnými signály, znamená signál s červeným světlem "Stůj" povinnost zastavit vozidlo:**
- a) pro všechny řidiče
 - b) jen pro řidiče motorových vozidel
 - c) jen pro řidiče osobních a nákladních automobilů a motocyklů
- 15. Při jízdě na jízdním kole:**
- a) se znamení o změně směru jízdy dává pouze před započítím jízdního úkonu

- b) se znamení o změně směru jízdy dává po celou dobu jízdního úkonu
- c) se znamení o změně směru jízdy dává až po provedení jízdního úkonu

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Kamil Doffek
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	RNDr. Evžen Růžička, CSc.
Rok obhajoby:	2011

Název práce:	DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO PŘEDPOKLAD PRO SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI
Název v angličtině:	TRAFFIC EDUCATION AS A PRECONDITION OF ROAD CASUALITIES
Anotace práce:	<p>Diplomová práce je zaměřena na problematiku dopravní výchovy a na prevenci vzniku dopravních nehod. Mezi její hlavní cíle patří především vymezení základních pojmů kategorie dětí a mládeže, dospělých, seniorů, klasifikace jednotlivých případů výuky dopravní výchovy a charakteristika současné situace dopravy v České republice.</p> <p>Cílem empirického výzkumu je prozkoumání znalostí a jejich rozdílů u mládeže v Olomouckém kraji v oblasti dopravy.</p>
Klíčová slova:	Doprava, dopravní výchova, výuka, prevence.
Anotace v angličtině:	<p>The diploma work is aimed at problematics of traffic education and prevention of traffic accidents. The main aims of the work are definitions of basic terms of categories of children and teenagers, adults, seniors, classification of individual cases of traffic education schooling, and characterization of present circumstances of traffic in the Czech Republic.</p> <p>The aim of the empiric research is inspection of teenagers' (in Olomoucky district) knowledge of traffic, and the knowledge differences.</p>
Klíčová slova v angličtině:	Traffic, traffic education, education, prevention.

Přílohy vázané v práci:	Příloha č. 1 - Test pro začínající cyklisty, použitý v praktické části.
Rozsah práce:	115
Jazyk práce:	Český jazyk