
UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ
Institut mezioborových studií Brno

Dopravní výchova v životě dětí

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí bakalářské práce:
PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.

Vypracovala:
Nad'a Křečková

Brno 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Dopravní výchova v životě dětí zpracovala samostatně a použila jsem literaturu uvedenou v seznamu použitých pramenů a literatury, který je součástí této bakalářské práce.

Elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

V Brně dne 11.04.2012

.....
Nad'a Křečková

Poděkování

Děkuji panu PhDr. Miloslavu Jůzlovi, Ph.D. za jeho cenné připomínky, metodickou pomoc a ochotu při zpracování mé bakalářské práce.

Také bych chtěla poděkovat své rodině za nenahraditelnou morální podporu a pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce, a které si nesmírně vážím.

V neposlední řadě děkuji svým dvěma dcerkám, které mi neustále dávají nové příležitosti, abych mohla napravit to, co jsem ve vztahu k nim díky svému studiu zanedbávala.

Bez nich bych to zcela jistě nedokázala.

Nad'a Křečková

OBSAH

Úvod	2
1. Dopravní výchova	6
1.1 Co si představit pod pojmem dopravní výchova?	6
1.2 Rozvoj dopravní výchovy v naší republice	8
1.3 Cíle dopravní výchovy	9
1.4 Proč zavést dopravní výchovu jako samostatný předmět do škol?	9
1.5 Vyučovací metody a její formy ve výuce	10
2. Rozdělení dopravní výchovy dle věku dětí	13
2.1 Dopravní výchova v rámci rodiny	13
2.2 Dopravní výchova v rámci MŠ	16
2.3 Dopravní výchova v rámci ZŠ	18
3. Dopravní den na ZŠ Pohořelice	22
3.1 Teoretická část	22
3.2 Praktická část	35
4. Výzkumná část	37
4.1 Rozhovor se třemi pedagogy ZŠ Pohořelice	38
4.2 Rozhovor se třemi žáky ZŠ Pohořelice	39
4.3 Rozhovor se třemi příslušníky Policie obvodního oddělení Pohořelice	40
Závěr	42
Resumé	43
Anotace	44
Seznam použité literatury	45

Úvod

Proč jsem si vybrala téma dopravní výchova pro svou bakalářskou práci? Jedním z důvodů je, že mám k tomuto tématu velice blízko díky svému zaměstnání, neboť pracuji na Městském úřadě v Pohořelicích na odboru dopravy a silničního hospodářství, kde patří k mé pracovní náplni, mimo jiné, spolupráce s mateřskou školou Pohořelice, se základní školou Pohořelice a se střediskem volného času Pohořelice, se kterými společně pořádáme dny dopravní výchovy pro děti výše zmíněných škol.

Dalším neméně důležitým důvodem je, že jsem maminka dvou malých dcer, které jsou každý den při cestě do školy účastníky silničního provozu, kdy se velmi často potýkají s nenadálými a leckdy i životu nebezpečnými situacemi.

Proto se je snažím již od jejich ranného dětství naučit, jak se správně chovat nejen coby cyklista na silnici, ale také na chodníku jako chodec. Snažím se je naučit předvídat nebezpečné situace, které vzniknou v silničním provozu, a umět se s těmito situacemi správně vypořádat, ale současně při tom zůstat ohleduplná vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Považuji proto výběr právě tohoto tématu za zcela přirozené.

Cílem mé bakalářské práce je nejen přiblížit principy dopravní výchovy, základy dopravní výchovy, základy první pomoci, ale především poukázat na důležitost začlenění dopravní výchovy coby samostatný předmět do výuky na základních školách.

Při studiu literatury jsem se zaměřila na okruhy, které se týkají dopravní výchovy, výukových metod, pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích, zásad první pomoci, zásad pro použití cyklistické přilby. Také jsem využila jsem doporučení a rad výrobců těchto přileb.

Bakalářskou práci jsem psala formou odborné eseje, kterou jsem rozdělila do čtyř kapitol. Při zpracování jsem vycházela z analýzy dostupné literatury, studia dokumentů a především z poznatků získaných praxí.

V první kapitole této bakalářské práce seznamuji čtenáře s pojmem dopravní výchova, kdo poprvé použil pojem dopravní výchova a jaká je historie dopravní výchovy v naší republice.

Dále přibližuji hlavní cíle dopravní výchovy a poukazuji na nutnost zavést dopravní výchovu jako samostatný předmět do našich škol.

Představuji čtenářům jaké vyučovací metody a pomůcky můžeme použít při výuce dopravní výchovy.

Ve druhé kapitole vysvětluji rozdělení dopravní výchovy dle věku dítěte. Připomínám, proč je důležité začít s dopravní výchovou již v útlém věku dítěte, zpravidla tedy v rodinném prostředí a jak může právě rodič nenásilnou a hravou formou začlenit dopravní výchovu do procesu výchovy. Uvádím několik tipů zábavných her, které se mně osvědčily v rámci dopravní výchovy coby mamince dvou malých dcer.

V této kapitole také zmiňuji dopravní výchovu v mateřské škole, co by mělo dítě se svým nástupem do mateřské školy znát z dopravní výchovy, jak by měly pedagogové v mateřské škole navázat na dopravní výchovu, která probíhala v rámci rodiny.

Dále přibližuji dopravní výchovu na základní škole. Vysvětluji, jak se prolíná dopravní výchova do jednotlivých předmětů a opět připomínám co by měli žáci znát z oblasti dopravní výchovy v určitém školním věku.

Ve třetí kapitole této práce čtenářům přibližuji průběh dopravního dne, na jehož organizaci se podílím, coby pracovník odboru dopravy Městského úřadu Pohořelice. Vysvětluji rozdělení dopravního dne na teoretickou a praktickou část, základní pravidla provozu na pozemních komunikacích, povinnou výbavu jízdního kola, dopravní značení, zásady poskytování první pomoci, zásady pro použití cyklistické přilby, jízdu zručnosti a závěrečné přezkoušení praktického výcviku.

Do této kapitoly jsem také začlenila obrázek s popisem povinné výbavy jízdního kola, nechybí ani obrázek s názornou ukázkou umělého dýchání.

Ve čtvrté kapitole své bakalářské práce hodnotím a porovnávám názory pedagogů základní školy Pohořelice, příslušníků Policie České republiky obvodního oddělení Pohořelice a názory žáků základní školy Pohořelice, kteří se zúčastnili dopravního dne na základní škole Pohořelice, které jsem získala z rozhovoru s nimi.

Z odpovědí respondentů jsem se snažila zjistit, zda-li je současná výuka dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice dostačující či nikoliv.

V rámci rozhovoru jsem zjišťovala, jaké jsou podmínky pro realizaci dopravní výchovy na základní škole Pohořelice, kolik času ve výuce je věnováno dopravní výchově, co by se dalo změnit na výuce dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice.

Výsledek provedeného šetření pouze potvrdilo nutnost zavést dopravní výchovu jako samostatný klasifikovaný předmět na základních školách. Z reakcí oslovených respondentů je zřejmý zájem o změnu tohoto stavu, stejně tak zástupci pedagogického sboru a příslušníci policie konstatují, že v tomto směru je třeba velké změny a dopravní výchovu je třeba začlenit jako samostatný předmět.

V závěru této bakalářské práce navrhuji řešení pro tento nevyhovující stav. Jako ideální se jeví zavést dopravní výchovu jako samostatný klasifikovaný předmět na základních školách.

1. Dopravní výchova

Můžeme říci, že každý z nás je účastníkem silničního provozu již od svého narození. Už při cestě z porodnice se stáváme účastníkem silničního provozu coby pasažér automobilu, ve kterém si nás rodiče vezou domů, později se jím stáváme při procházkách s rodiči coby chodec či jako cyklista při výletu, v dospělosti jsme účastníky silničního provozu z pozice řidiče automobilu.

V souvislosti s tím se rovněž setkáváme s právním předpisy, které souvisí s pravidly silničního provozu. Právě jejich znalost nám pomůže zvýšit nejen naši bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích, ale i bezpečnost našich blízkých, přátel, kamarádů a spoluobčanů.

Je tedy nezbytně nutné, abychom se s dopravní výchovou seznamovali již od útlého věku a aby se dopravní výchova prolínala celým našim životem.

1.1 Vymezení pojmu dopravní výchova

Pojem dopravní výchova poprvé použil v roce 1935 František Alexander Elstner ve svých „hodinkách bezpečnosti.“ Již v té době, kdy bylo na našich silnicích podstatně méně vozidel než dnes, kladl Elstner velký důraz na vzdělávání v oblasti silničního provozu a dopravní výchovu dětí předškolního věku. Snad právě proto je považován za zakladatele dopravní výchovy u nás.



František Alexander Elstner

František Alexander Elstner se narodil 11.4.1902 v Praze. Vystudoval reálné gymnázium. Potom pokračoval ve studiu na právnické a filozofické fakultě Karlovy univerzity, které nedokončil. Po absolvování učitelského kurzu začal učit na národních a odborných školách, později pracoval jako referent v mladoboleslavské automobilce. Velmi rád cestoval, podnikl několik výprav po Evropě, které byly spojeny s propagací československých automobilů.

Procestoval Anglii a Skotsko, navštívil Balkán, podnikl dálkovou jízdu Mexikem a Severní Amerikou.

Jeho vášní bylo také fotografování. Snímky ze svých cest používal při svých přednáškách.

Celý život ho ale velmi lákalo psaní a publicistika a tak se tedy začal živit jako spisovatel a publicista. Jako publicista psal do časopisu Svět motorů a Motor revue, kde ve svých článcích směřoval matky malých dětí k dopravní výchově formou praktických rad a ukázek. Kritizoval matky dětí, že je neučí přecházet ulici, mládež potom kritizoval, že nevyjdou před školní budovu a neučí se tam správné chůzi.

Ve svých publikacích se snažil zdůraznit, že chodíme a jezdíme vlevo, že než přejdeme ulici, musíme se zastavit, rozhlédnout se vpravo a potom vlevo. Teprve potom můžeme přejít nejkratším směrem. Zmiňoval se o tom, že křižovatky jsou řízeny třemi pokyny nebo třemi světly. Upozorňoval chodce, že patří na chodníky, vozy patří do jízdní dráhy a ten, kdo jede na kole je řidičem a platí pro něj automobilové předpisy.

Vyzýval mládež, aby si uvědomila, že republika potřebuje aby byli zdraví a měli v pořádku své stroje.

Podle Elstnera má každý občan umět správně chodit, plavat, řídit automobil, telefonovat a psát na stroji.

Při tvorbě svých publikací často čerpal F.A. Elstner z anglických, německých a francouzských publikací, osnov, učebnic bezpečnosti, testů, statistik a studií řešících dopravní bezpečnost vědeckými metodami.

Elstner byl přesvědčen, že pro školní práci bude dopravní výchova příjemným osvěžením. Charakterizoval ji jako další okénko, kterým vniká do třídy zdravý vzduch, hluk skutečné práce a zvuk motorů. Považoval dopravní výchovu jako přípravu nové generace, která bude rychle jezdit a létat. Zemřel 8.9.1974 v Praze.¹

¹ <http://www.slovníkceskeliteratury.cz/imagePage.jsp?docid=688&id=123>

*„Lidé neumírají pro špatné „i“ nebo „y“ ani pro špatnou znalost násobilky.
Pro neznalost dopravního řádu zaplatily však ...*

„Dopravní pořádek upravují zákony a předpisy a dobré zvyky, potom technické pomůcky, správně stavěné cesty, označení, dopravní stráž, dobré houkačky, směrové přístroje, brzdy.“

F.A.Elstner

1.2 Rozvoj dopravní výchovy v naší republice

Poprvé se široká veřejnost seznámila s dopravně výchovnou problematikou v září roku 1932, kdy byly prvky dopravní bezpečnosti začleněny v celkovém chápání bezpečnosti hlavních oblastí lidské pracovní činnosti.

19. března 1935 byly poprvé proškoleny děti a mládež právě v Elstnerových „hodinkách bezpečnosti“ a do prosince roku 1935 bylo jen v Praze proškoleny kolem 15 000 dětí obecných škol. V ostatních městech bylo tímto způsobem proškoleny 20 000 dětí. Výuka byla prováděna s maximální názorností a s pečlivě připraveným obsahem vyučovací látky. Pro venkov byly tyto hodinky (vedle přímých kurzů) vysílány rozhlasem pro školy.²

Nutnost začlenit dopravní výchovu do života obyvatelstva již v roce 1930 potvrzuje také počet vozidel evidovaných v té době v Praze. Bylo evidováno okolo 26 000 vozidel, převážně elektrických drah a autobusů, armády a poštovní správy.

Již v té době bylo také evidováno 3 263 lehce zraněných, 1 122 těžce zraněných a 48 úmrtí v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.

Kromě Elstnera se bezpečností provozu na pozemních komunikacích v naší republice začal zabývat také Autoklub republiky Československé a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze.

Právě pracovníky Autoklubu Československé republiky byl předložen ministerstvu školství program, který ve kterém bylo hlavním cílem přesvědčit československou mládež o tom, že rychlá doprava je podmínkou blahobytu republiky.

² Límová, L., Teorie dopravní výchovy. 1. vyd., Praha: Karolinum, 2006, str. 10,11. ISBN 80-246-1157-0

Současně ale zabíjí neopatrné lidi. Apeloval na to, aby se všichni spojili a dohodli se, jak se má chodit a jezdit.

Byla zřízena odborná komise, v níž spolupracovali zástupci ministerstva školství a národní osvěty, vnitra, veřejného zdravotnictví a veřejných prací, Státního nakladatelství, Svazu československých pojišťoven, Sboru pro školský rozhlas, Svazu Autoklubu republiky Československé.

Tato komise byla pojmenovaná dopravní společností a měla sloužit všem programům bezpečnosti.

1.3 Cíle dopravní výchovy

Hlavním cílem dopravní výchovy je především naučit:

- chovat se bezpečně, ukázněně, zodpovědně a ohleduplně v silničním provozu
- znát rizika vyskytující se v silničním provozu
- předvídat a vyhodnotit nebezpečnou situaci
- eliminovat rizikové chování v silničním provozu
- poskytnutí první pomoci a přivolání pomoci
- základní pravidla provozu na pozemních komunikacích
- správné použití cyklistické přilby

Neméně důležitým cílem je:

- ukázat správné vybavení jízdního kola a použití cyklistické přilby
- vytvořit u dětí správné návyky v silničním provozu
- naučit děti, aby si vážily svého života a chránily jej
- rozvíjet u dětí takové vlastnosti, které hrají důležitou roli při jejich chování v určitých situacích v silničním provozu, jedná se především o soustředěnost, pozornost, paměť, ale i orientaci v prostoru či času

1.4 Proč zavést dopravní výchovu jako samostatný předmět?

V České republice probíhá výuka dopravní výchovy pouze v rámci projektů, které pořádají organizace ve spolupráci s mateřskými školami a základními školami.

Toto je ovšem stav, který v žádném případě nestačí. Svědčí o tom také statistika dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, kterou vypracovali ing. Josef Tesařík a pplk. Petr Sobotka z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR v Praze dne 11. ledna 2012, a která vykazuje stále velmi nepříznivá čísla.

Dle této statistiky Policie ČR v roce 2011 šetřila 75 137 nehod, při nichž bylo 707 osob usmrceno, 3092 těžce zraněno a 22 519 zraněno lehce.

Statistiky také ukazují, že policie ČR šetřila v průměru každých 7 minut nehodu, každých 23,3 minut došlo k lehkému zranění člověka při nehodě a každé 2,8 hodiny k těžkému zranění. V průměru každých 12,4 hodiny zemřel při nehodě člověk.

K nejčastějším viníkům dopravních nehod patří řidiči motorových vozidel, kteří zavinili 66 089 dopravních nehod, dalšími viníky jsou řidiči nemotorového vozidla, kteří zavinili 2 363 dopravních nehod. Mezi další viníky patří chodci s 1 197 zaviněnými dopravními nehodami, **přičemž z toho 424 zavinily děti.**

Častým viníkem bývá ale také například lesní či domácí zvěř, technická závada vozidla nebo závada komunikace. K usmrcení u dopravních nehod zaviněných řidiči osobních automobilů došlo ve 489 případech, řidiči motocyklů ve 41 případech, cyklistů ve 22 případech a chodců ve 26 případech.

Velmi alarmující jsou údaje ze statistik policie ČR z roku 2011, které souvisejí s dětmi, tedy nejmladšími účastníky silničního provozu:

- **na 433 nehodách chodců se podíleli právě děti, kdy při těchto nehodách bylo zraněno 431 osob**
- **děti coby cyklisté se podíleli na 291 nehod a tyto nehody si vyžádaly smrt 1 osoby a 271 zraněných osob**
- **z celkového počtu usmrcených osob při nehodách v silničním provozu bylo 12 dětí, z toho 4 děti coby chodci, 7 dětí jako spolujezdec v automobilech** ³

³ http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti_900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d

1.5 Vyučovací metody a její formy ve výuce

Dříve, než se začnu v této práci zabývat rozdělením dopravní výchovy dle věku dítěte, ráda bych se také zmínila o vyučovacích metodách, kterých můžeme při dopravní výchově využít.

Při výběru vyučovací metody by měl být zohledněn především věk žáka, úroveň jeho připravenosti, ale i výjimečnosti kolektivu, ve kterém dopravní výchova probíhá. Důležité je rovněž přizpůsobit výběr vyučovací metody časovým možnostem, tomu, jak často dopravní výchova probíhá a také počtu žáků, kteří se výuky zúčastní. Nesmíme opomenout ani velikost učebny, její vybavenost nebo pomůcky, které můžeme mít k dispozici. Toto vše výběr metody ovlivňuje.

Při výběru metody by měl i pedagog zvážit úroveň svých dosavadní zkušeností, schopnosti použít vybranou metodu nebo své osobní vlastnosti.

„Vyučovací metoda je řízený, úzce propojený systém vyučovacích činností učitele a pracovních činností žáků, které vedou k naplnění stanovených výchovných cílů.“

„Způsob, jakým učitel organizuje proces osvojování nových vědomostí a dovedností žáků.“⁴

„Dříve bylo vyučování formulováno jako předávací, kdy pedagog ví, že je garantem pravdy a svým žákům předává hotové poznatky.

Dnes se rozvíjí konstruktivistické pojetí výuky, kdy je pedagog garantem metody, vede své žáky k přemýšlení, rozvinutí svých poznatků a k objevení nových. Učitel se tedy stal poradcem a pomocníkem.“⁵

⁴ [www.uniedu.vutbr.cz/Vzdlvac...Moderní výukové metody s efekty.ppt](http://www.uniedu.vutbr.cz/Vzdlvac...Moderní_výukové_metody_s_efekty.ppt)

⁵ [www.uniedu.vutbr.cz/Vzdlvac...Moderní výukové metody s efekty.ppt](http://www.uniedu.vutbr.cz/Vzdlvac...Moderní_výukové_metody_s_efekty.ppt)

Jak můžeme výukové metody členit a jak lze jednotlivé výukové metody využít při dopravní výchově?

Výukové metody můžeme členit podle:

- fází výuky
- zdroje poznání
- aktivity a samostatnosti žáků – tato metoda vede žáky k samostatné práci s knihami, učebnicemi a jinými materiály, vede žáky k pozorování jevů a předmětů a využívá individuálních zkušeností žáků k získávání nových dovedností

Metody výuky, které patří k tradičním, členíme:

- metoda slovní – zaměřuje se většinou na vysvětlování nové látky žákům, zahrnuje práci s učebnicí, písemná cvičení, přednášky, popisování. Jak ji použít v dopravní výchově? Tuto metodu efektivně využijeme například při výkladu pravidel provozu na pozemních komunikacích.
- metoda názorná – tato metoda vychází z pozorování jevů a předmětů. Tato metoda se uplatní při názorné ukázce poskytování první pomoci a při učení dopravního značení.
- metoda praktická – tato využívá pohybové dovednosti (v dopravní výchově lze použít při jízdě zručnosti na kole).

Mezi moderní metody patří aktivizující metody. Jsou to metody netradiční, kdy se jedná o didaktické hry, brainstorming, diskuse, dialog nebo rozhovor. Jedná se o vysoce efektivní metody ve vztahu k rozvoji fantazie, tvůrčích schopností, myšlení a vědomostem. Jsou velice náročné na přípravu a kladou vysoké nároky na žáky.

„ Aktivizující výukové metody se vymezují jako postupy, které vedou výuku tak, aby se výchovně-vzdělávacích cílů dosahovalo hlavně na základě vlastní učební práce žáků, přičemž důraz se klade na myšlení a řešení problémů.“⁶

Další moderní metody výuky bývají označovány jako komplexní výukové metody.

⁶ Maňák, Josef, Švec, Vlastimil. Výukové metody. Brno: Paido, 2003. 105s. ISBN 80-7315-039-5.

Od tradičních se liší tím, „ že se jedná o složité metodické celky, které předpokládají různou, ale vždy ucelenou kombinaci a propojení několika základních prvků didaktického systému.“⁷

Patří sem:

- skupinová a kooperativní výuka
- otevřené učení
- partnerská výuka

Tyto metody kladou důraz na komunikaci, vzájemnou spolupráci a v neposlední řadě na aktivitu žáků.

⁷ Pecina, Pavel. Tvořivost ve vzdělávání žáků. 1. Brno: Masarykova univerzita, 2008, s. 38 ISBN 978-80-210-4551-4

2. Rozdělení dopravní výchovy dle věku dětí

S dopravní výchovou bychom měli začínat již od útlého dětství a pokračovat s ní v průběhu celého života. V předchozí kapitole jsem zmínila jak je důležité vybrat výukové metody přizpůsobit věku dítěte. Stejně tomu tak je i co se obsahové části dopravní výuky týče. To, čemu chceme dítě naučit v dopravní výchově, by mělo odpovídat jeho věku, rozumovým schopnostem a pohybovým dovednostem.

Podle věku dítěte můžeme tedy rozdělit výuku dopravní výchovy do několika kategorií:

- dopravní výchova v rámci rodiny – jedná se tedy o výuku dopravní výchovy v rámci rodinného prostředí
- dopravní výchova dětí předškolního věku – tato probíhá zpravidla v MŠ
- dopravní výchova dětí školního věku – tady bývá dopravní výchova specifická pro děti 1 a 2 ročníků, 3 a 4 ročníků a pro žáky II. stupně ZŠ
- dopravní výchova na SŠ

2.1 Dopravní výchova v rámci rodiny

Chceme-li, aby naše dítě bylo zodpovědným účastníkem silničního provozu a chovalo se zcela bezpečně v situacích, které se v silničním provozu vyskytují, a které jsou mnohdy pro naše děti i životu nebezpečné, je důležité začít s dopravní výchovou již v útlém dětství, kdy je dítě přístupné přirozenému učení a dokáže si fixovat různé návyky. Toto se děje v prvních letech života a to právě v rámci rodiny. Rodiče by proto měly být prvními, kteří dítě s dopravní problematikou a základy dopravní výchovy seznámí.

Mnozí rodičové by mohli sice namítat, že dopravní výchovou by se měli přeci zabývat školení pedagogové, kteří jsou obeznámeni se správnými metodami výuky, ale není se čeho bát. Vše se dá zvládnout hravou a nenásilnou formou i v rodinném prostředí.

Základem správné dopravní výchovy v rodině je rodič, který musí jít dítěti příkladem a bude dodržovat všechny předpisy silničního provozu.

Těžko našemu dítěti přeci vysvětlíme, že dnes přejdeme silnici na červenou, protože žádné auto právě nejede, ale jindy musíme počkat na zelenou. K tomu, abychom jako rodič mohli být svému dítěti vzorným příkladem je ovšem zapotřebí znát základní pravidla silničního provozu a být sám vzorným účastníkem silničního provozu.

Pak můžeme teprve naše dítě při prvních společných procházkách učit jak správně a hlavně bezpečně přejít přes silnici, co je to přechod pro chodce, k čemu nám slouží semafor a proč na nás někdy svítí panáček červeně a jindy zeleně.

Opět je velmi důležité zohlednit, že naše malé dítě nemá ještě dost zkušeností, nedisponuje schopností správně vyhodnotit situaci a jeho pozornost se nedá s pozorností dospělého člověka srovnávat.

Musíme si uvědomit, že velkou roli při výuce dopravní výchovy v rodině hrají také tělesné proporce dítěte, kdy díky malé výšce má dítě omezený rozhled na vozovku a mnohdy ani nevidí na silnici kvůli zaparkovaným vozidlům. Nedokáže dokonce mnohdy ani odhadnout rychlost jedoucího vozidla nebo jeho vzdálenost.

Pomožme mu tedy tím, že ho při procházce budeme držet neustále za ručičku, aby mělo stálý pocit bezpečí. Teprve když zjistíme, že naše dítě pochopilo, že se musí před každým vstupem do vozovky řádně rozhlédnout na obě strany, ručku pustíme, ale i přesto mu budeme stále nablízku.

Jako pomocníka si můžeme vzít na procházku například plyšovou hračku pohádkové postavičky krtečka, který je u dětí velmi oblíbený. Společně s ním můžeme našemu dítěti ukázat nebezpečné situace v dopravě, s tím, že si vzpomeneme na díl pohádky, kdy právě krtek se svou kamarádkou žabkou přecházel silnici aniž by se rozhlédl. Žabička sice stačila uskočit, ale krteček to štěstí neměl a musela ho odvézt sanitka do nemocnice.

Když dítě povyroste a stane se účastníkem silničního provozu coby cyklista, neměli bychom zapomínat být opět příkladem, a i když se nám, maminkách, reflexní vesta nezdá jako nejkrásnější módní doplněk, oblečme si ji i my. Dítě toto potom bude brát jako naprostou samozřejmost. Stejně je to s cyklistickou přilbou. Nejde přece o to, jak se v ní líbíme svému okolí. Jde přece především o zdraví a bezpečnost našeho dítěte!

Pokud nám dítě ale helmu na hlavě nechce strpět, můžeme mu dovolit, ať si na ni nakreslí třeba nějaké obrázky.

A kdo by pak rád nevyjel s přilbou, na které je jeho vlastní dílo?

Další možností jak dítě seznámit s dopravní výchovou je prostřednictvím hry. Snad každé dítě rádo hraje hru pexeso. Můžeme tedy společně s dítětem vyrobit pexeso s dopravním značením. Začneme se základními značkami a postupně můžeme přidávat náročnější. Budeme sami překvapeni, jak si je naše dítě poměrně velmi rychle osvojilo.

Oblíbená bývá u dětí také hra puzzle. Opět můžeme nechat děti namalovat obrázek s dopravní tematikou, potom je rozstříhat na několik částí a puzzle je na světě. Dítě bude jistě rádo skládat puzzle na jehož výrobě se samo podílelo.

Coby maminka dvou holčiček, která do výchovy dětí zahrнула také dopravní výchovu, mohu doporučit použití říkanek nebo hádanek s dopravní tematikou. Velmi oblíbenou se u mých dcer stala básnička, kterou jsem našla na internetu. Tuto jsem ale upravila věku mých dcer, poněvadž původní verze byla obtížná.

Co máš dělat na červenou,
když se kolem auta ženou ?
Na chodníku klidně stát,
v jízdni dráhu nevbíhat.
Co znamená tahle změna,
když je oranžová rozsvícená?
Připrav se a pozor dej,
stále čekej, nespěchej!
A když svítí zelená,
co to Neli znamená?

S dopravní výchovou v rodině nám pomohou také například knihy s tematikou dopravní výchovy, dětské časopisy ale třeba i omalovánky. Opět mohu doporučit omalovánky, které měly rády mé dcery. Jsou to omalovánky Dopravní značky naší Kačky, které vydalo nakladatelství Fragment. V těchto může naše dítě vymalovávat obrázky dopravních značek, které jsou doplněné veršovanými říkankami. Díky tomu si může dítě nenásilnou formou osvojit barvy dopravního značení.

Pokud si naše dítě hraje rádo venku, můžeme pro něho vymyslet hru i do tohoto prostředí. Křídou nakreslíme na silnici křižovatky, cesty, parkoviště, přechody pro chodce a dopravní značení, holčičky mohou s kočárky jezdit tímto nakresleným městečkem a chlapce můžeme vpasovat do role policisty, kteří budou dohlížet na to,

jestli děvčátka správně přecházejí přes silnici, zda se rozhlédly a nezapomněly nejen na bezpečnost svou, ale také svých panenek.

A pokud s naším dítětem často cestujeme automobilem, není nic snazšího než vnést dopravní výchovu právě do našeho vozidla. Před jízdou nezapomeneme dítěti připomenout pásování do dětské sedačky s tím, jak moc je to důležité pro jeho bezpečnost. Cestou vozem můžeme s dítětem opakovat značky, které již zná, a které potkáváme.. Můžeme dítěti dát úkol, aby během cesty spočítalo kolik jsme viděli značek dej přednost v jízdě, kolik jsme viděli cyklistů, které nemělo helmu či kolik chodců přeběhlo silnici aniž by použilo přechod. Můžeme využít nebezpečných situací, kterých se staneme během jízdy svědky a těchto situacích s dítětem mluvit.

Ptát se ho co se mu na této situaci nezdálo správné a jak by se zachovalo, kdyby se ocitlo v dané situaci.

Možností, jak začlenit do rodinné výchovy i tu dopravní je mnoho. Stačí mít pouze trochu fantazie, mnoho trpělivosti a snahy, znát své dítě a vědět čím ho dokážeme zaujmout .

2.2 Dopravní výchova v rámci MŠ

Dopravní výchova v mateřské školy by měla navazovat na dopravní výchovu v rodině. Jelikož je ale přístup rodičů k dopravní výchově odlišný, stejně tak jako sociální prostředí, ve kterém dítě vyrůstá, je velmi důležité ještě před začátkem výuky dopravní výchovy zjistit, jaké návyky a znalosti děti mají z rodinného prostředí, ve kterém byly dosud. Co všechno je rodiče zvládly či nezvládly naučit a naopak s čím se třeba ještě nesetkaly. Tento malý průzkum můžeme uskutečnit například při vycházkách, při malování nebo společným povídáním s dětmi, kdy se dětí ptáme na různé situace v silničním provozu, jestli vědí, která ruka je pravá a která levá. Podle reakcí dětí můžeme vyhodnotit celou situaci a této potom přizpůsobit právě celý proces dopravní výchovy.

A co by děti s nástupem do mateřské školy měly znát z dopravní výchovy? Základní znalostí dětí předškolního věku je rozeznat levou a pravou ruku. Teprve když je dítě schopno samo rozeznat levou a pravou stranu, můžeme volně navazovat na dopravní výchovu z rodinného prostředí. Postupně dětem vysvětlujeme jak se mají chovat v silničním provozu coby chodec nebo jako pasažér v autě. Opět vštěpujeme dětem ukázněnost, opatrnost a především kladný vztah ke svému zdraví.

U dětí předškolního věku se snažíme dále rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují jejich reakci v určitých situacích vzniklých v provozu na pozemních komunikacích. Zaměřujeme se především na vnímání a orientaci v prostoru a čase – vpravo, vlevo, nahore, dole, vzadu, vpředu, blízko, daleko, na vnímání nebezpečí, pozornost a paměť.

Děti v mateřských školách bychom měly také postupně seznámit s druhy silnic, s tím, které pásy na chodníku jsou pro chodce, a které pro cyklisty. Ukázat jim, třeba v rámci vycházky, kde je bezpečné místo pro přecházení v obci, ve které děti navštěvují mateřskou školu. Připomenout jim, že nesmí zapomínat se rozhlédnout při přecházení vozovky, a že nejkratší cesta přes silnici není vždy tou nejbezpečnější.

Velice důležité je děti seznámit s některými druhy motorových vozidel, především pak s některými jejich funkcemi, jako je třeba osvětlení, brzdová světla, směrová světla nebo zpětná světla. Přeci právě podle nich poznají, že se vozidlo právě chystá odbočovat.

Děti předškolního věku se velmi často dopouští chyb v silničním provozu.

Jaké patří k těm nejčastějším?

- bez rozhlédnutí vstupují do vozovky aniž by se rozhlédli
- pokud se už rozhlídnou, pak je to mnohdy na opačnou stranu než by měly
- snaží se vozovku rychle přeběhnout na nebezpečných místech
- v zápalu hry běží za míčem, aniž by si uvědomily, že vbíhají na vozovku

Způsobů, kterými můžeme provádět výuku dopravní výchovy u dětí v mateřských školách je opět mnoho. Oblíbená je výuka formou hry, kdy si děti osvojují základy dopravní výchovy pomocí skládky nebo třeba pexesa. Na rozdíl od výuky dopravní výchovy v rodině při výuce dopravní výchovy v mateřské škole, můžeme využít kolektivních her a dětské soutěživosti. Tím, že děti v rámci soutěže odměníme, motivujeme je k dalšímu získávání informací, které jsou pro ně velmi důležité.

Další vhodnou metodou výuky u dětí předškolního věku je pozorování. Toto můžeme uskutečnit při vycházkách, kdy můžeme dětem přímo v terénu ukázat jak se správně chovat v určitých dopravních situacích. Velkou výhodou je, že můžeme děti upozornit na dané chyby v okamžiku, kdy se jich dítě dopustilo.

Při výuce dopravní výchovy v mateřské škole přebírá po rodičích roli „velkého vzoru“ pedagog.

Je tedy velmi důležité, aby pedagogové v mateřských školách dopravní výchovu nezanedbávali, nepodceňovali, nevěnovali se jí jen okrajově, ale přistupovali k ní s co největší zodpovědností a věnovali jí dostatek času.

2.3 Dopravní výchova v rámci ZŠ

Dopravní výchova na základní škole rozšiřuje poznatky z dopravní výchovy v mateřské škole a prohlubuje žákovy znalosti z oblasti silničního provozu.

Žáci se podrobně seznamují s:

- pravidly silničního provozu
- různými typy křižovatek
- dopravními značkami
- pojmy hlavní silnice, vedlejší silnice, ulice, cesta, dálnice
- světelnými signály – červená, oranžová, zelená, stůj, volno
- způsoby přecházení vozovky po vystoupení z dopravního prostředku
- chůzi ve skupině
- počínáním chodce ve zvláštních případech, kdy chodec nese břemeno, táhne vozík nebo tlačí kočárek
- podmínkami, za kterých smí jezdit na kole
- významem pestrého oblečení
- cyklistickou přilbou
- správným vybavením jízdního kola
- významem odrazek umístěných na oděvu, taškách, aktovkách a kole
- přivoláním první pomoci a důležitými telefonními čísly pro přivolání první pomoci
- vozidly se zvláštními výstražnými znameními a umět na ně reagovat
- příčinami a následky dopravních nehod

Na základní škole není dopravní výchova jako samostatný předmět, ale prolíná se výukou většiny předmětů jak na prvním, tak i na druhém stupni.

V **českém jazyce** můžeme začlenit dopravní výchovu například při slohové práci, kdy žáci mohou popisovat třeba svou cestu do školy nebo cestu na dovolenou nebo dopravní prostředek, kterým nejraději cestují. Mohou vypravovat co zvláštního se jim přihodilo při cestě do školy, jaké dopravní značky při cestě do školy potkávají, kolikrát musí přejít silnici a v kolika případech využívají semafor, s jakými problémy se museli při cestě do školy v silničním provozu vyrovnat. Ve čtení můžeme využít článků, pohádek či povídek, které jsou s dopravní tematikou. Žákům pak můžeme dát za úkol vyhledat slova, která jsou spojena s dopravou.

V **matematice** využijeme čísel a můžeme vytvořit statistiky například nehodovosti v České republice nebo našem regionu za určité období či celý rok. Můžeme s žáky sestavovat tabulky s průzkumy z dopravních situací a porovnávat je s průzkumy jiných tříd nebo vymýšlet slovní úlohy s dopravní tematikou.

V první třídě, kdy dítě není ještě schopno řešit vzorce a tabulky, můžeme využít základního počítání, například ke spočítání předmětů na obrázku z dopravního prostředí nebo k porovnání množství na obrázku.

V geometrii využijeme geometrických tvarů jako je kruh, čtverec či trojúhelník k rozpoznání různých druhů dopravních značek.

V **prvouce** se nám prvky dopravní výchovy objevují při výuce:

- o mé rodině, kdy žákům nastíníme situaci, kdy rodina jede třeba automobilem nakupovat, připomeneme bezpečnostní pásy, zákaz telefonování řidiče za jízdy, či nutnost autosedaček pro dítě do 36kg
- o místě, kde žijeme, kdy můžeme srovnat bezpečnost v silničním provozu ve městě a na vesnici, upozornit na cyklostezky, bezpečnost hry na dětském hřišti, na vycházce do přírody učíme žáky orientovat se v okolí, v dopravní síti ve městě
- o lidech kolem nás, kdy připomeneme žákům, že na světě není sám a proto musí být ohleduplný vůči
- o zdraví, kdy žák by měl vědět kde je nemocnice nebo stanice záchranné služby, kde je telefonní budka a jaké je telefonní číslo na přivolání první pomoci při dopravní nehodě

Ve **fyzice** se projevuje hlavně technická část dopravní výchovy. Lze popisovat a vysvětlovat fyzikální jevy v dopravě (zrychlení, zpomalení, optické jevy, brzdná dráha, odstředivá rychlost v zatáčce apod.).

V **tělesné výchově** připomeneme žákům, že právě naše fyzická zdatnost je důležitá pro pohyb například na jízdním kole v silničním provozu, kdy rychlost startu či změna směru je mnohdy rozhodující. Zdokonalujeme žáky v udržení rovnováhy, obratnosti a přesnosti. Dokonce i při takových sportech jako je bruslení nebo lyžování můžeme nenásilnou formou začlenit dopravní výchovu. Je spojeno s vhodnou a nevhodnou obuví na kluzkém povrchu, názorně si můžeme ukázat délku brzdné dráhy na tomto povrchu.

V **hudební výchově** využijeme hry s tóny a s žáky napodobujeme zvuky ulice při srážce automobilů, dopravní nehodě, při pádu cyklistů. Rovněž můžeme s žáky skládat píseň s dopravní tematikou, poukázat na vliv poslechu hudby při jízdě v automobilu, kdy tempo hudby může ovlivnit i rychlost jízdy vozidla.

Ve **výtvarné výchově** můžeme s žáky navrhnout billboard nebo leták s dopravní tematikou, využijeme hry s barvou, kdy tmavou barvou ztvárníme nebezpečí a světlou jistotu a bezpečné prostředí v silničním provozu.

V **pracovních činnostech** mohou žáci modelovat dopravní prostředky, vystřihovat je z papíru, ze dřeva či plastu vyrábět dopravní značky nebo semaforey.

Mezi nejvíce využívané formy výuky dopravní výchovy na ZŠ patří v prvním a druhém ročníku stále výuka formou her, které jsou dětem již známé a blízké. Hlavně je ale nenásilně přivedou například ke správnému pochopení dopravních situací. Tyto hry mohou být stolní, kdy děti například stimulují dopravní situaci a řešení problému na desce stolu nebo řeší různé dopravní situace ve hrách velmi podobných hře Člověče nezlob se. V dnešní době jsou velmi oblíbené hry elektronické jako například Hurá na kolo! – kde se dítě zábavnou formou seznamuje s důležitými dopravními značkami a základními pravidly silničního provozu.

Ve vyšších ročnících je uskutečňována formou přednášek, promítáním videa, návštěvami výstav s dopravní tematikou, vycházek do blízkého i vzdáleného okolí, výuka na dopravních hřištích.

K výuce se využívá různých pomůcek jako jsou například pracovní listy, které mají za úkol především ověřovat znalosti žáka. Další velice oblíbenou pomůckou jsou elektronické softwarové materiály, jako je například software Bezpečně na čtyřech kolech, Filip a jízdní kolo, Jízdní kolo – můj kamarád, které jsou určeny především k výuce dopravní výchovy na prvním stupni ZŠ. Neméně oblíbenou pomůckou jsou videokazety, kdy se dítě dokáže při sledování určitého příběhu velmi dobře s danou situací ztotožnit a proniknout do daného problému. Velice dobře zpracované jsou kazety Bezpečná cesta, Červený blesk, Bourá jen blb?, Umíš jezdit, Umíš chodit?

Velkého pomocníka najdeme také mezi knihami a tištěnými materiály z oblasti dopravní výchovy a dopravy, kterých ale není mnoho.

Mezi nejznámější tituly patří:

- Dopravní výchova I – chodec
- Dopravní výchova II – cyklista
- Neboj se silnice
- Vozíme naše dítě bezpečně
- Provoz není násobilka
- Bezpečně za volantem, bezpečně na kole
- „Stůj!“ „Pozor!“ „Volno!“

Ke zvýšení účinnosti působení škol jsou vyhlašovány programy k dopravní výchově žáků základních škol v rámci celé České republiky.

Jsou to například:

- Program pro začínající cyklisty – dopravní soutěž mladých cyklistů, věk 10-14 let
- Děti, pozor, červená! – pro děti ve věku 4-15 let

Při výuce dopravní výchovy spolupracuje základní škola většinou s ostatními institucemi a dopravními centry, které se zabývají dopravou, výchovou účastníků silničního provozu, ale také například prevencí.

Ze všech vybírám ty, které se podílejí na působení na žáky ZŠ snad v největší míře:

- BESIP (www.ibesip.cz)
- Centrum dopravního výzkumu
- Bezpečné silnice dětem

3. Dopravní den na ZŠ Pohořelice

Jak jsem již zmínila v úvodu této práce, pracuji na městském úřadě v Pohořelicích, na odboru dopravy a silničního hospodářství.

Jednou z mých pracovních náplní je, kromě jiného, také spolupráce se střediskem volného času Pohořelice, základní školou Pohořelice a mateřskou školou Pohořelice, se kterými společně organizujeme dopravní dny pro žáky mateřské školy Pohořelice a základní školy Pohořelice.

Společně se snažíme celou výuku dopravní výchovy v rámci dopravního dne pojmout zábavnou formou, ale při tomto současně dodržovat metodické pokyny ministerstva dopravy.

V následující kapitole se budu snažit přiblížit projekt dopravního dne pro žáky 4. tříd základní školy Pohořelice, jeho průběh a organizaci.

Celý projekt dopravní výchovy na základní škole Pohořelice je rozdělen do dvou částí. První je teoretická, druhá část je praktická.

Dopravní den je organizován po malých skupinách a časově naplánován tak, aby se všichni žáci postupně a vystřídalali.

Z důvodu bezpečnosti a efektu konané dopravní výchovy jsou všichni žáci, pedagogové a pracovníci vybaveni reflexními vestami a po celou dobu praktického výcviku používají žáci ochrannou přilbu, kterou musí mít nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

3.1 Teoretická část

V teoretické části s žáky opakujeme některá základní ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, vybavení jízdního kola, zásady poskytování první pomoci a použití cyklistické přilby.

K teoretické části si zpravidla přizveme příslušníka policie ČR, který ke zpestření používá pomůcek a výstroje, kterou používají příslušníci PČR.

Základní pravidla provozu na pozemních komunikacích

Při opakování základních pravidel provozu na pozemních komunikacích příslušník PČR dětmi upozorňuje zejména na to, že:

- sami se mohou účastnit provozu na pozemních komunikacích jen tehdy, pokud s ohledem na svůj věk, tělesné či duševní schopnosti nebudou ohrožovat bezpečnost tohoto provozu, případně učiní takové opatření, aby k ohrožení nedošlo
- řídit vozidlo, tedy i jízdní kolo či koloběžku, mohou jen tehdy, pokud dostatečně ovládají řízení tohoto vozidla, znají pravidla provozu na pozemních komunikacích a jsou k tomuto dostatečně tělesně a duševně způsobilí
- kdykoliv vyjdou ven, tak se musí řídit pravidly provozu na pozemních komunikacích, zejména se musí chovat ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožovali život, zdraví nebo majetek jiných osob jakož i svůj vlastní, musí se řídit pokyny policisty, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály a dopravními značkami
- své chování musí přizpůsobit i povětrnostním podmínkách, svému zdravotnímu stavu a stavu pozemní komunikace, jelikož třeba na zasněženém chodníku mohou snáze uklouznout, tudíž není vhodné aby se na takovém povrchu honili, nebo třeba při jízdě na pozemní komunikaci ve špatném technickém stavu mohou najet do díry a spadnout snáze než na nově zbudované či dobře udržované pozemní komunikaci
- jako řidiči mají navíc oproti chodci další povinnosti, například jejich jízdní kolo musí splňovat stanovené technické podmínky, tedy musí mít všechno předepsané vybavení, musí se plně soustředit na jízdu a sledovat situaci v provozu, musí dát přednost chodcům na přechodu pro chodce, musí dávat pozor na děti či nemocné lidi

Dále žákům vysvětluje několik základních pojmů, zejména co je vlastně pozemní komunikace. Jedná se o dopravní cestu, která je určená pro vozidla a chodce, přičemž obecně jí můžeme dělit na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Dále jsou ve vztahu k pozemní komunikaci často užívány termíny vozovka, což je zpevněný povrch pozemní komunikace určený převážně pro provoz

vozidel, krajnice, což je krajní část koruny pozemní komunikace, která již nepatří k vozovce, přičemž se zpravidla skládá ze zpevněné a nezpevněné části a chodník, což je část pozemní komunikace určena převážně pro pohyb chodců.

Dalším základním pojmem, který bývá při přednášce zmiňován je chodec. Ačkoliv většina dětí namítá, že pojem chodec či chůze již dobře zná, přesto pravidla chůze zařazujeme do přednášky, jelikož ne všechny děti správně chápou jaké mají jako chodci v provozu na pozemních komunikacích povinnosti, jak se mají chovat ke svým partnerům na silnici, což mohou být například řidiči motorových vozidel či cyklisté.

Nejprve vymezujeme pojem chodec. Ptáme se žáků, co si představují pod pojmem chodec. Potom jim vysvětlíme, že chodcem je osoba, která se pohybuje pomocí chůze, což každý z žáků určitě ví. Ne zcela všichni žáci ale potom vědí i to, že za chodce se dle zákona o silničním provozu považuje i maminka s kočárkem, invalida na vozíku, bruslař na kolečkových bruslích, lyžař, dítě vedoucí jízdní kolo či pes.

Po vymezení pojmu chodce začínáme s výkladem jednotlivých pravidel pro chůzi, které jsou uvedeny v ustanovení § 53 až 55 zákona o silničním provozu. Jako chodci se převážně pohybujeme po chodníku či po stezce pro chodce, avšak jsou situace, kdy užití chodníku není možné, jelikož na tomto místě nebyl vůbec vybudován či je neschůdný. Na těchto místech k chůzi použijeme výhradně levou krajnici či levý okraj vozovky. Při chůzi na této straně máme vždy dobrý rozhled na situaci před sebou a máme tedy možnost včas reagovat pro případ, že nás některý řidič třeba přehlédne. Na krajnici či na okraji vozovky chodíme nejlépe jednotlivě za sebou, ve dvojicích můžeme jít pouze při malém provozu, navíc za dobré viditelnosti a na přehledném úseku vozovky. Při chůzi po stezce pro chodce a cyklisty nesmíme ohrozit cyklisty, což platí i opačně a pokud má stezka oddělen pruh pro chodce, tak musíme jít právě v tomto pruhu. Pokud se po chodníku pohybujeme na lyžích či kolečkových bruslích, tak nesmíme ohrozit ostatní chodce.

Přes vozovku přecházíme pokud možno na místech k tomu určených, což může být křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod. Pokud jsme nuceni přecházet vozovku na jiném místě, nesmí to být blíže než 50metrů od určených míst k přecházení, pak se musíme řádně přesvědčit, zda-li je možné vozovku přejít.

Při tomto nesmíme samozřejmě ohrozit sebe ani ostatní účastníky provozu. Na přechodu pro chodce máme sice přednost před vozidly, nikoliv však před tramvají. Na vozovku, ani na přechod pro chodce nesmíme vstupovat bezprostředně před blížícím se vozidlem, ani nesmíme překonávat zábradlí či jiné zábrany.

Povinná výbava jízdního kola

Po zopakování základních pravidel provozu na pozemních komunikacích se zaměřujeme na povinnou výbavu jízdního kola. Jako velice zábavné a žáky oblíbené se nám osvědčilo, když jeden z pedagogů dojede do učebny na jízdním kole, které má veškerou povinnou výbavu, rovněž pedagog má na hlavě helmu a oblečenou reflexní vestu. Následně pak žáci ukazují přímo na jízdním kole, kde se nachází důležité vybavení jízdního kola a k čemu je potřebné.

Vedle názorné ukázky na jízdním kole využíváme plakátu Ministerstva dopravy „Víš co bys měl mít?“. Na tomto je velice přehledně popsána povinná výbava, výbava pro jízdu za snížené viditelnosti a doporučené vybavení jízdního kola.

Povinné vybavení:

- dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku, jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou
- zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinovaná se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností, odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty
- přední odrazkou oranžové barvy na obou stranách šlapátek, tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi, nebo v jejich blízkosti
- na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční oranžové barvy na každé straně kola, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo na bočních částech oděvu cyklisty

Vybavení jízdního kola pro jízdu za snížené viditelnosti:

- světlometem svítícím dopředu bílým světlem
- zadní svítilnou červené barvy, kdy podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky
- zdrojem elektrického proudu, který musí zajistit svítivost světel na dobu nejméně 1,5hodiny bez přerušení

Doporučené vybavení z hlediska bezpečnosti provozu:

- zvonek, který slouží k odvrácení hrozícího nebezpečí nebo varování ostatních účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích
- kryt řetězu, který ochraňuje před zachycením oděvu
- blatníky, ty chrání obličej, oči ale i oděv před znečištěním



8

⁸ <http://www.ibesip.cz/files/=880/Tematicky-plan.pdf>

Dopravní značení

V této části teoretické části zopakujeme s žáky dopravní značení a vysvětlujeme kde se mohou žáci se značkou setkat a jak se mají zachovat. Při přednášce využíváme obrázků se samostatnými dopravními značkami. Snažíme se jim pro usnadnění orientace ve značkách rozdělit dopravní značky na ty, které cyklistovi zakazují někam vjíždět.

Patří sem dopravní značka:

- zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, kdy tato se užívá ke stanovení zákazu pro všechny druhy vozidel z obou směrů jízdy. Do takto označené komunikace se smí vést jízdní kolo a moped. Osoby, která uvedená vozidla vedou jsou považována za chodce a musí dodržovat všechna ustanovení zákona platná pro chodce
- zákaz vjezdu všech vozidel. Tato značka zakazuje vjezd v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace
- zákaz vjezdu jízdních kol – zákaz se vztahuje i na motokolo, do takto označeného úseku pozemní komunikace je dovoleno vést jízdní kolo, osoba, která ho vede je považována opět za chodce a musí tudíž dodržovat všechna ustanovení zákona platná pro chodce
- zákaz vjezdu vyznačených vozidel – zakazuje vjezd vyznačených druhů vozidel
- dálnice
- silnice pro motorová vozidla
- stezka pro chodce – cyklista smí kolo pouze vést a musí dodržovat ustanovení zákona platná pro chodce
- pěší zóna – označuje oblast určenou především pro chodce, kdy ve spodní části značky může být nápisem nebo symbolem povolen vjezd určitým vozidlům, popřípadě v jaké době

Další skupinou jsou značky, které zakazují zastavení a stání.

Při tomto žákům zdůrazňujeme, že zastavit a stát smí řidič jen vpravo ve směru jízdy, co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo. Snažíme se aby žáci pochopili rozdíl mezi zastavením a stáním, kdy stát znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení.

Zastavit znamená uvést vozidlo na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu. Velmi překvapeni jsou často žáci při sdělení informace, že kromě pojmu stát a zastavit, existuje ještě další pojem a tím je zastavit vozidlo.

O tomto si často myslí, že jsou to zcela shodné pojmy, ale mýlí se, neboť zastavit vozidlo znamená přerušit jízdu z důvodů nezávislého na vůli řidiče.

Při tomto výkladu také zdůrazňujeme, kde řidič nesmí zastavit a stát, např. v nepřehledné zatáčce, nepřehledný vrchol stoupání na něm a za ním, na přechodu pro chodce, křižovatce, zastávce hromadných dopravních prostředků, na železničním přejezdu, v tunelu a na tramvajovém pásu.

Další důležitou informací v tomto bloku jsou pro žáky pravidla objíždění, předjíždění a vyhýbání. Opět se žáků ptáme, jaké mají zkušenosti, jaký je jejich mínění a potom se všichni společně snažíme vyjmenovat všechny podmínky, za kterých je možné objíždět, tedy že řidič nesmí řidič především ohrozit ani omezit protijedoucí řidiče a ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při vyhýbání je pak zejména neopomenutelné, že řidiči protijedoucích vozidel se vyhýbají vpravo, včas a v dostatečné míře. Nemohou-li se bezpečně vyhnout, musí dát přednost v jízdě ten, na jehož straně je překážka nebo zúžená vozovka. Za důležité je pak nutné uvést, že při předjíždění se předjíždí vlevo, vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jízdy. Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty a po předjetí se s vozidlem zařazuje před vozidlo, které předjel, přičemž musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.

Zásady poskytování první pomoci a použití přilby

Výkladu zásad poskytování první pomoci a použití cyklistické přilby se snažíme věnovat co nejvíce času a předat žákům co nejvíce informací a odpovědí na jejich otázky.

Nejdůležitějšími informacemi o cyklistických přilbách je samozřejmě nutnost použití ochranné cyklistické přilby. Upozorňujeme na výsledky odborných studií, které prokázaly, že cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují 19x menší riziko úmrtí než ti, kteří ji nepoužívají a že s pomocí přileb lze předejít 83% fraktury lebky, 53% zranění měkkých.

Zdůrazňujeme, že nejčastějším místem poranění u dětí, ke kterým dochází po pádu z kola, je právě ve 44% hlava, v 27% paže, ve 23% kolena a v 6% břicho. Následkem těchto zranění může být ztráta řeči, smyslového vnímání, paměti, pohyblivosti nebo omezení schopnosti myslet.

Samozřejmě, že cyklistická přilba nemůže nikoho ochránit od pádu z kola, ale může výrazně omezit právě možnost vážného poranění mozku. A to tak, že rozloží úder, který jinak zasáhne lebku a mozek při srážce. V průběhu srážky se pěnová vložka přilby ocitne mezi objektem - auto, chodník, silnice a jezdcovou hlavou, jinými slovy proběhne samodestrukce v zájmu ochrany toho, co je uvnitř přilby. Cyklistické přilby tedy tlumí sílu při nárazu na překážku a rozdělují vystupující energii na větší plochu. Pěna ve většině cyklistických přileb se již nevrátí k původnímu tvaru. Proto každá přilba, která prošla nárazem, by měla být vyměněna a ne použita opětovně, přestože se může jevit, že je v dobrém stavu. Taková přilba ztrácí bezpečnou ochranu pro svého uživatele.

Upozorňujeme žáky, že cyklistickou přilbu je povinné používat do 18 let, ne tedy do 15 let, jak tomu bylo dříve a že nejlepším řešením je přilbu použít vždy, bez ohledu na věk. V průběhu tohoto bloku se snažíme žáky do přednášky zapojit tím, že si každý zkouší nasazení přilby, jak správné, tak i nesprávné. Vysvětlujeme si podrobnosti při předvádění, klademe důraz na odpovídající velikost přilby a totéž předvádíme s chrániči.

Dále upozorňujeme žáky, že přilbu je nutné použít nejen na kole, ale i koloběžce, bruslích či lyžích. Při tomto současně žákům přiblížíme, že každá cyklistická přilba obsahuje vložku vyrobenou z tuhé rozbitné pěny. Tato vložka se rozpadne a absorbuje většinu vlivů při nárazu. Mnoho cyklistických přileb ochraňuje tuto vložku plastickou skořápkou, která pomáhá držet pěnu pohromadě při srážce a zdokonaluje klouzavost helmy tak, že nepřilne k chodníku. Pásky a spony zabraňují, aby přilba při srážce odletěla. Vzadu může být zámek, aby zabezpečil stabilitu přilby. Všechny části cyklistické přilby pracují společně v zájmu prevence poranění.

Pro správnou funkci přilby je proto tak velice důležité, aby byla řádně usazena na hlavě. Jedině pak může plnit bezpečnostní funkci beze zbytku.

Za důležitou považujeme také informaci o tom jak se postupovat při výběru a nákupu cyklistické přilby. Při výběru a nákupu cyklistické přilby platí základní pravidlo: Ten kdo ji bude užívat si ji musí i vyzkoušet!

Přilba musí pevně přilehnout k hlavě. Musí sedět příjemně, ale ne těsně. Nesmí se při jakémkoliv pohybu zkoušejícího posunovat do čela nebo týlu jeho hlavy. Řemen s uzávěrem se nesmí zařezávat do krku, ani tlačit. Přesto však musí pod bradou pevně sedět.

Uzávěr nesmí v žádném případě zacvaknout kůži mezi bradou a hrdlem. Řemen, který by vedl přes bradu, může způsobit nečekaný pád přilby z hlavy. Polštářování řemenů pod bradou je u cyklistických přileb zakázáno. Závěr řemenu se má otevírat pouze pomocí jedné ruky.

!!! Přilba nesmí zakrývat uši. Dobře slyšet při jízdě na kole je životně důležité!!!

Odvětrávací otvory (drážky) mají být dostatečně široké, aby zaručovaly dobrou cirkulaci vzduchu. Je-li uvnitř přilby textilní výplň, je dobré se zajímat také o její údržbu. Hygienická stránka se nemá zanedbávat.

Součástí cyklistické přilby by vždy měl být návod nejenom k jejímu používání, ale i k údržbě. Návod by měl být v českém jazyce.

Dále pak na žáky apelujeme, aby nepodceňovali také údržbu o svou přilbu, kdy pro čištění je vhodné zejména jemné mýdlo a teplá voda. A třebaže je přilba vyrobena pro nárazy, poučujeme žáky, aby s přilbou zacházely jemně. Házení či dokonce kopání jí rozhodně nesvědčí.

Při přednášce na téma **Zásady poskytování první pomoci** seznamujeme a opakujeme s žáky základní zásady první pomoci a snažíme se žáky zapojit ke spolupráci při modelových situacích, kdy jeden z žáků představuje zraněného při dopravní nehodě na jízdním kole a druhý žák poskytuje zraněnému pomoc. Ostatní spolužáci radí, vytýkají případný nesprávný postup a navrhují vhodnější řešení. Tento blok výuky je žáky velmi oblíben a většinou se s nadšením zapojí všichni žáci.

A co si představit pod pojmem „Základní zásady poskytování první pomoci?“
První pomoc je soubor jednoduchých a účelných opatření, jejichž základním cílem je záchrana života nebo zdraví u lidí postižených úrazem či náhlou poruchou zdraví. První pomoc musí být vždy rychlá a účinná!!!

První pomoc lze rozdělit na několik druhů:

- základní (technická) první pomoc – spočívá v odstranění příčiny přerušení jejího vlivu, který vyvolal poškození zdraví (jedná se například o zastavení přívodu elektrického proudu, vytažení utonulého z vody nebo uhašení hořícího)
- předlékařská první pomoc – měl by znát každý občan
- odborná lékařská pomoc – většinou se jedná o pomoc poskytnutou po předlékařské první pomoci a vykonává ji vyškolený zdravotnický personál

Při poskytování první pomoci se musíme řídit následujícími pravidly:

1. Zajištění bezpečnosti jak pro zraněné, tak pro nás, kteří budeme poskytovat první pomoc, rychlé zhodnocení situace a následné vyvození závěru

Nejdříve zajistíme bezpečnost pro zraněné, tak pro poskytovatele první pomoci například instalací výstražného trojúhelníku při dopravní nehodě. Při posuzování situace je velmi důležité zachovat klid a chladnou hlavu. Nesmíme směřovat pomoc k prvnímu sténajícímu a křičícímu zraněnému, ti těžce zranění, kteří potřebují okamžitou pomoc jsou většinou potichu z důvodu šoku či bezvědomí.

4. Základní vyšetření zraněného

Základní vyšetření provedeme v první fázi pohledem, kdy si všímáme celkového vzhledu poranění, polohy těla, nápadných deformací, rozsahu ran, množství vytékající krve a barvy kůže. Potom si ověříme jak je na tom raněný s dýcháním. Zkontrolujeme, jestli slyšíme nebo cítíme vydechovaný vzduch když přiložíme tvář nebo dlaň k ústům zraněného. Snažíme se zjistit, jestli je dýchání čisté, bez chrčení a chroptění, ptáme se zraněného, abychom zjistili, zda se orientuje v místě a čase.

Pohmatem zjistíme jestli se zvedá hrudník. U člověka, který nedýchá je kůže nejprve červená a po několika sekundách promodrá, následuje promodráním ušních boltců, rtů, nosu, brady, konečků prstů a potom promodrá celé tělo. Následně prohmatáním pátráme po zlomeninách, všímáme si bolestivých reakcí na dotek. Je-li raněný při vědomí zeptáme se ho na subjektivní potíže.

Při vyšetřování postupujeme systematicky od hlavy, přes horní končetiny, hrudník, břicho, záda, pánev a nakonec dolní končetiny.

!!!S raněným nikdy zbytečně nemanipulujeme!!!

5. Přivoláme pomoc

Jak přivolat pomoc když u sebe nemáme telefon? Nacházíme-li se ve městě na ulici oslovme kolemjdoucí (většina z nás dnes již má mobilní telefon) a požádejme o použití telefonu, není-li nikdo poblíž houkejme, pískejme, je důležité, aby si nás někdo všimnul.

Pokud máme telefon pak pro odbornou pomoc voláme na tísňové linky 155 nebo 112, kdy obě volání jsou zdarma a při volání z mobilního telefonu nemusí být v aparátu ani SIM karta. Pokud si nejsme jisti kam zavolat a v rozrušení si nejsme schopni vybavit správné telefonní číslo, nemějme obavu. Strach z nezvládnutí hovoru není na místě.

Na dispečinku jsou většinou zkušené operátory, kteří se zeptají na vše potřebné, jako je jméno, co se přesně stalo, místo kde se zraněný nachází, v jakém stavu se postižený nachází, zda-li je při vědomí, jestli dýchá, počet raněných, druhy a vážnost zranění.

A jak přivolat pomoc pokud se nacházíme ve volné přírodě?

Pokud máme svítilnu můžeme vyslat signál SOS tři krátké a tři dlouhé záblesky, které po chvíli opakujeme. Není-li k dispozici ani svítilna mávejme kusem oděvu či látkou, které můžeme uvázat třeba na klacek, je-li sluneční den, můžeme použít kus stěpu nebo zrcátko a záblesky směřovat k obydlímu místu. Snažme se na sebe upozornit jakýmkoliv způsobem, třeba i křikem. Pokud ovšem není naděje, že by nás někdo slyšel, tak se zbytečně nevysilujeme. Volání po chvíli přerušme, abychom zjistili, jestli nám někdo odpovídá. Je také velmi důležité signály vysílat v pravidelných intervalech, aby bylo zřejmé, že jde o vědomou činnost. Nikdy neztrácejme naději!!!

6. První pomoc do příjezdu záchranné zdravotnické služby

Do příjezdu záchranné zdravotnické služby poskytujeme zraněnému adekvátní první pomoc a neustálý dohled nad postiženým. Zajistíme zraněnému tzv. stabilizovanou polohu, která se používá když se postižený nachází v bezvědomí, ale dýchá a tlučí mu srdce. Tato poloha zajistí stabilitu celého těla a průchodnost dýchacích cest. Slouží také jako prevence proti možnému udušení zvratky.

„Jak správně postiženého uložit do stabilizované polohy?

- postižený leží na zádech
- noha, která je k nám blíže, ohneme tak, aby bylo koleno v ostrém úhlu
- ruku, která je k nám dále přes žaludek postiženého, přeložíme
- ruku, která je k nám blíže, zasuneme pod zadek zraněného
- uchopíme ruku, která leží přes žaludek a převalíme zraněného na bok
- upravíme polohou tak, aby měl zraněný hlavu v záklonu a ústa co nejnižší
- přikryjeme zraněného dekou nebo oblečením, aby neprochladl
- počínáme si co nejopatrněji“⁹

Pokud máme ale podezření na poranění krční páteře, necháme zraněného ležet na zádech.

Zjistíme-li u zraněného vnější krvácení, je naším prvořadým úkolem je co nejrychleji zastavit. Při krvácení dochází k porušení cévy a vytékání krve mimo krevní oběh a velká ztráta krve způsobuje nedostatečné okysličování tkání a postupně vede k šoku a ke smrti. Zraněného proto položíme a nachází-li se rána na končetině, zvedneme ji nad úroveň srdce. Protože je zastavení krvácení důležitější než dodržení sterility, zapomeňme v tomto případě na čistotu a snažme se ránu co nejrychleji uzavřít, třeba i vložením holých prstů do rány. Pokud to umíme, můžeme se pokusit zastavit krvácení stisknutím tzv. tlakového bodu.

Při krvácení menšího rozsahu, které neohrožuje bezprostředně život zraněného, ale hrozí infekce, se snažíme v rámci možností, ránu očistit, případně desinfikovat, ránu překrýt gázou nebo čistým kapesníkem a obinadlem obvážeme.

⁹ <http://www.budpripraven.cz>

U úrazů při dopravních nehodách se může ojediněle také vyskytnout krvácení z tělesných otvorů. Nebývá časté, ale pokud se objeví, je to znamením vážného ohrožení zraněného a vyžaduje opravdu rychlou pomoc.

Zranění bývá také často doprovázeno šokem, což je stav, kdy nejsou tělesné tkáně dostatečně zásobovány kyslíkem. Pokud dojde při úrazu k velké ztrátě krve nebo plazmy, šok se postupně vyvíjí. Zraněný bývá bledý, zpocený, neklidný, dýchá povrchně a zrychleně, má rovněž rychlá ale slabý puls, má pocit žízně, začíná být spavý a později přestává komunikovat.

Pro zabránění rozvoje šoku musíme provést protišoková opatření, kdy bráníme především úniku krve, tišíme bolest šetrným opatřením, zajistíme soukromí a klid, odstraněním zvědavců, uklidňujeme zraněného.

Velmi časté jsou poranění, při kterých dochází k zástavě dechu. Hlavními příčinami bývá poranění hrudníku (např. zlomená žebra). Zraněný upadne do hlubokého bezvědomí a dýchací cesty jsou neprůchodné kvůli zapadlému jazyku.

V tomto případě musíme zahájit umělé dýchání:

- postiženého položíme na záda
- otočíme mu hlavu na stranu
- otevřeme ústní dutinu, kterou vyčistíme, popřípadě odstraníme nečistoty, včetně umělého chrupu
- hlavu lehce zakloníme
- zvedneme zraněnému bradu
- otevřeme ústa a uvolníme zapadlý jazyk
- nadechneme se a široce otevřeme svá ústa, která přiložíme na ústa zraněného tak, aby nikde neunikal vzduch
- stiskneme zraněnému nos a vydechneme vzduch do úst
- každý vdech by měl být plynulý a měl by trvat asi 2 sekundy
- oddálíme ústa a necháme proběhnout samovolný výdech
- pozorujeme hrudník zraněného a pokud se nadvzdnu, tak je to znamením, že vzduch pronikl do plic
- pokud hrudník poklesl, znamená to, že vzduch volně uniká z plic
- celý úkon opakujeme 12krát až 16krát do minuty

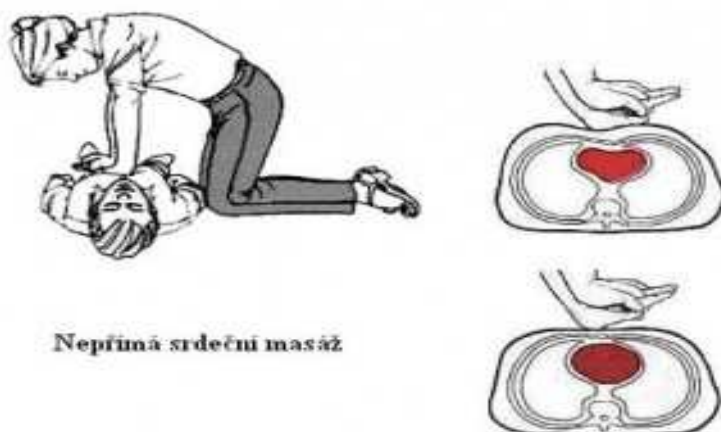
- u poraněného dítěte je frekvence 20krát za minutu a rovněž objem vdechovaného vzduchu musí být menší



Umělé dýchání z úst do úst

Během umělého dýchání průběžně kontrolujeme jestli zraněnému tluče srdce a pokud tomu tak není, tak okamžitě zahájíme masáž srdce:

- zraněného položíme na záda na tvrdou podložku
- přiložíme dva prsty na keříkovitý výběžek hrudní kosti
- k nim přiložíme ruce, které jsou rovnoběžně složené na sebe
- prsty se nedotýkají hrudníku a loky jsou napnuté
- stisky provádíme kolmo k postiženému
- rytmicky stlačujeme hrudník 80 až 100krát za minutu
- u dětí stlačujeme 100 až 120krát za minutu
- stlačení musí být plynulé
- po každém stlačení oddálíme lehce ruce z hrudníku, aby se mohl vrátit do výchozí polohy !!! ruce pouze povolím, aby zůstal kontakt s místem stlačování a nemusel se hledat znovu
- pravidelně kontrolujeme tep a pokud je hmataný a pravidelný, okamžitě masáž zastavíme



Pokud má zraněný obnovené dýchání a krevní oběh, uložíme jej do stabilizované polohy a nadále kontrolujeme vitální funkce.

Nesmíme zapomínat ani na tepelný komfort, který zraněnému zajistíme dekou, oblečením nebo látkou. Nadále kontrolujeme ostatní funkce.

!!!Od zraněného nikdy neodcházíme!!!

Vidíme-li, že se již k nám blíží vozidlo zdravotnické záchranné služby běžíme k příjíždějící sanitce a dovedeme záchranáře přímo ke zraněnému.

3.2 Praktická část

V praktické části žáci si žáci vyzkouší jízdu zručnosti, ze které jsou následně přezkoušeni.

Dle metodického pokynu ministerstva dopravy by praktická část měla probíhat na dětském dopravním hřišti. Jelikož v Pohořelicích dopravní hřiště nemáme, musíme improvizovat, a tak společnými silami vytváříme na parkovišti před sportovní halou v Pohořelicích prostředí, které připomíná dopravní hřiště.

Jízda zručnosti

Při jízdě zručnosti žáci projíždějí na jízdním kole vymezenou trasu na dopravním hřišti, na které jsou v libovolném pořadí rozmístěny překážky, kdy vzdálenost mezi těmito překážkami je od jedné k druhé 3metry.

Před jízdou zručnosti všechny žáky seznamujeme s prostorovým uspořádáním „dopravního hřiště“, seznámíme je s celou trasou, vše jim důkladně vysvětlíme, následně jim předvedeme ukázkou správného postupu jednotlivých úkonů jízdy zručnosti a poukážeme na možné chyby, kterých by se mohli dopouštět.

Cílem „jízdy zručnosti na kole“ je zdokonalit žáky v ovládnutí jízdního kola, a to i v obtížnějších jízdních podmínkách. Jízdu zručnosti berou žáci většinou jako legraci. Po absolvování si však většinou uvědomí, jak náročná je tato disciplína, a že by na své zručnosti a obratnosti měli ještě zapracovat.

Na dopravním dni v Pohořelicích nejčastěji pro jízdu zručnosti používáme tyto překážky:

- slalom mezi brankami – cyklista se nesmí dotknout podstavce, vynechat branku či ji minout předním kolem
- koridor – překážka se skládá ze dvou latí položených na zemi vedle sebe, přičemž se cyklista při průjezdu nesmí kolem dotknout latě
- slalom s tyčemi – soutěžící postupně objíždí slalomové tyče vzdálené od sebe 350cm ve vyznačené dráze široké 200cm. Cyklista se nesmí dotknout slalomové tyče
- semafor – tuto překážku zařazujeme v průběhu jízdy zručnosti, nikdy na konci. Cyklista musí reagovat na světelný signál a v případě, že se rozsvítí červená, musí zastavit před vyznačenou příčnou čarou. V jízdě smí pokračovat teprve tehdy, až se rozsvítí zelená
- přenesení pohárku – na začátku tratě je stolička, na které stojí pohárek s vodou, tento pohárek žák uchopí do jedné ruky, druhou rukou drží řídítka kola a převezve pohárek na druhou stoličku. Při tomto nesmí cyklista vyjet z vyznačené tratě, upustit pohárek a vylít vodu

Závěrečné přezkoušení praktického výcviku

V závěru praktického výcviku probíhá přezkoušení z jízdy zručnosti. Celé přezkoušení trvá asi 10 minut a hodnotí se kvalita průjezdu jednotlivými

překážkami. Při jízdě musí být obě kola stále v dotyku se zemí nebo s překážkou, nesmí se zastavit, otáčet a znovu najíždět na překážky.

Před začátkem přezkoušení si s žáky určíme, které přestupky budou považovány za závažné a tudíž za něj obdrží trestný bod. Vítězí ten žák, který obdrží nejméně trestných bodů.

4. Výzkumná část

V této části bakalářské práce bude mým cílem vyhodnotit zda-li je současná výuka dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice dostačující. Pro naplnění tohoto cíle využiji tři krátké strukturované rozhovory, v němž jsou tři otázky s jasnou formulací.

První rozhovor jsem cíleně vedla se třemi pedagogy základní školy Pohořelice, druhý se třemi žáky základní školy Pohořelice, kteří se zúčastnili dopravního dne, třetí se třemi příslušníky policie obvodního oddělení Pohořelice, kteří se pravidelně podílí na dopravní výchově žáků ZŠ Pohořelice.

Prostřednictvím předem zvolených otázek jsem zjistila na základě odpovědí respondentů poznatky směřující ke zhodnocení dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice. Získané odpovědi jsem v průběhu rozhovoru pečlivě zaznamenávala, abych následně mohla provést jejich zhodnocení a porovnání.

Abych zabránila komplikacím, které by mohly nastat v případě nepochopení otázky, a které by mohly zkreslit odpovědi, kladla jsem před každou položenou otázkou i dotaz, jestli je otázka položená srozumitelně.

4.1 Rozhovor se třemi pedagogy ZŠ Pohořelice, kteří se účastní dopravního dne

Otázky pro tento rozhovor:

1. otázka: Jaké jsou podmínky pro realizaci dopravní výchovy na základní škole Pohořelice?
2. otázka: Jaký předmět vyučujete a kolik v něm věnujete času ve výuce dopravní výchově?
3. otázka: Co by jste změnili na výuce dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice?

1. Respondent

1. Podmínky pro realizaci dopravní výchovy na naší základní škole jsou z mého pohledu nevyhovující, chybí nám názorné učební pomůcky, vybavené dopravní hřiště, přínosem by byla i speciální učebna, která by sloužila výlučně dopravní výchově.
2. Vyučuji tělesnou výchovu, s žáky nacvičujeme např. rovnováhu těla, což se jim hodí při jízdě na kole.
3. Změnil bych celý systém výuky dopravní výchovy. 1 – 2x do roka dopravní den, je podle mě málo, mělo by se věnovat dopravní výchově více času a prohloubit učivo

2. Respondent

1. Podmínky pro realizaci dopravní výchovy na naší základní škole jsou nedostačující, většinou improvizujeme, s dětmi dojíždíme na dopravní hřiště do Miroslavi nebo vytváříme dopravní hřiště na parkovišti před školou v Pohořelicích, což je časově náročné a čas, který věnujeme budování prozatímního dopravního hřiště, bychom mohli přeci využít k dopravní výchově dětí
2. Vyučuji matematiku, dopravní výchova se nám prolne výukou v případech, kdy počítáme rychlost, brzdnu dráhu apod., dále pak v geometrii, ale na to, abych s žáky vybarvoval trojúhelník jako dopravní značku, není čas. Musíme plnit časové harmonogramy výuky.
3. Změnit by se toho mělo hodně. V první řadě bych se zaměřila na dopravní hřiště, které nám tady při dopravní výchově chybí.

3. Respondent

1. Podmínky konkrétně na naší škole jsou velmi složité. Nemáme tu dopravní hřiště, metodických pokynů je hodně, ale pomůcky k realizaci dopravní výchovy je málo.
2. Vyučuji pracovní činnosti, s žáky se věnuji tématice dopravní výchovy tak třikrát za pololetí, kdy vystřihujeme z papíru dopravní značky, dáváme je na špejle a tvoříme papírové dopravní hřiště.
3. Změnit? Ale za co? Podstatné jsou při jakékoliv změně, která by byla v rámci výuky dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice třeba, finance.

4.2 Rozhovor se třemi žáky čtvrté třídy ZŠ Pohořelice

Otázky pro tento rozhovor:

1. otázka: Máš rád dopravní výchovu?
2. otázka: Co bys vylepšil na dopravní výchově na vaší škole?
3. otázka: Chtěl bys dopravní výchovu jako samostatný předmět?

1. Respondent

1. Ano, dozvídám se spoustu věcí, které jsou užitečné když jedu na kole ven.
2. Chtěla bych si vyzkoušet jízdu zručnosti naostro s fungujícími semaforey.

3. Určitě ano. Bylo by na vše více času. Takto je dopravní den dvakrát v roce.

2. Respondent

1. Ano, nejvíce mě zajímá vyprávění policisty o základech silničního provozu a jízda zručnosti.
2. Mně se líbí taková jaká je, jen dopravní hřiště jak je v Miroslavi by mohlo být také u nás v Pohořelicích.
3. Jasně, třeba místo matematiky.

3. Respondent

1. Ano, ale vždycky mám strach ze závěrečného přezkoušení.
2. Pořádala bych ji častěji, abych si mohla více natrénovat jízdu zručnosti na závěrečné přezkoušení.
3. Ano, to by bylo fajn.

4.3 Rozhovor se třemi příslušníky Policie ČR obvodního oddělení

Otázky pro tento rozhovor:

1. otázka: Myslíte si, že dopravní dny, kterých se účastníte mají kladný přínos pro děti?
2. otázka: Jaké jsou podle vás podmínky pro realizaci dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice?
3. Zařadil by jste dopravní výchovu jako samostatný předmět do výuky na základních školách?

1. Respondent

1. Přínos určitě mají, ale to co do dětí nahustíme na podzim v rámci dopravního dne, tak na jaře už zase nevědí.
2. Podmínky jsou špatné, vše je o penězích, pedagogové i my se snažíme, ale pokud nejsou peníze na zřízení dopravního hřiště, na kterém by mohly děti vyzkoušet různé dopravní situace pořádto nebude to pravé ořechové.
3. Určitě ano.

2. Respondent

1. Řekl bych, že ano, ale spousta žáků si ten přínos v sobě nechá jen pár dní po dopravním dni a po týdnu když je potkám na silnici na kole, tak jsou stejně bez přilby.
2. Podmínky by se mohly zlepšit. Dopravní den není jen o odříkání pravidel silničního provozu, je to o jízdě zručnosti, o první pomoci apod. A k tomu jsou potřeba pomůcky – kužely, jízdni kola, aby všichni měli stejné podmínky při jízdě zručnosti.
3. To by bylo potřeba. Párkrát do roka to dětem nestačí. Bylo by potřeba mít dopravní výchovu, tak jednou týdně a klasifikovat, to by pro děti byla motivace, a snažily by si z toho odnést co nejvíce.

3. Respondent

1. To asi záleží na každém žákovi, někteří to berou vážně, pro ně to přínos má. Jiní si z toho dělají srandu a jsou při té dopravní výchově jako třídní kašpárci. Ti si z toho pak odnesou pramálo, což se také potom odrazí na jejich chování na silnici.
2. Podmínky jsou nevyhovující, vše je moc uspěchané, časově omezené, musíme stihnout základní pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích přednést žákům za jednu vyučovací hodinu a to je málo.
3. Ano, myslím si, že tak jak se učí dvakrát do týdne jazyk, tak by to mělo být i s dopravní výchovou.

Z rozhovorů s pedagogy jsem zjistila, že pedagogové hodnotí podmínky pro realizaci dopravní výchovy na základní škole negativně. Za velký nedostatek považují chybějící dopravní hřiště, chybějící pomůcky a rovněž finanční prostředky.

Dopravní výchovu se snaží do výuky zaimplementovat co nejčastěji, i přesto, je to podle nich nedostačující a shodně uvedli, že zavést dopravní výchovu jako samostatný předmět by bylo velmi vhodné.

Z rozhovorů s žáky čtvrté třídy základní školy Pohořelice jsem zjistila, že dopravní výchova je baví a dopravní výchovu jako samostatný předmět by uvítali.

Z rozhovorů s příslušníky Policie ČR obvodní oddělení vyplynulo, že podmínky na základní škole Pohořelice pro výuku dopravní výchovy jsou nevyhovující.

Opět jsem se setkala s názorem, že hlavním důvodem nevyhovujících podmínek jsou kromě jiného i finanční důvody, přínos pro děti dopravní výchova jistě má, ale bylo by zapotřebí zapojit dopravní výchovu do výuky častěji.

Závěr

Bakalářskou prací na téma „Dopravní výchova v životě dětí“ jsem chtěla nejen přiblížit výuku dopravní výchovy v rodině, v mateřské škole a na základní škole, ale především jsem chtěla poukázat na nutnost zavedení dopravní výchovy coby samostatného klasifikovaného předmětu do výuky na základních školách, ve kterém by byl hlavní důraz kladen na aktivity, při kterých si děti osvojují znalosti a zkušenosti ze silničního provozu.

Vzhledem k celkovému zrychlenému vývoji dopravních prostředků současné společnosti jsou kladeny na jedince a jeho rozvoj značné nároky. Prostředí, ve kterém se všichni nacházíme, a ve kterém jsme účastníky silničního provozu již od narození, kde na nás denně číhá nebezpečí na silnicích, které může skončit v lepším případě odřeninami, žádá připravenou a proškolenou společnost. Právě začlenění dopravní výchovy do systému výuky na základních školách by vedlo k vybudování kvalifikované populace a současně by i zajistilo pozitivní vliv na snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Nelze tedy dopravní výchovu podceňovat, ale je důležité ji zaimplementovat do našeho života, stejně tak jak jsme to udělali s počítači, televizemi a automobily.

Věřím, že tato bakalářská práce přiměje čtenáře k zodpovědnému přístupu k dopravní výchově a přivede ho k zamyšlení nad vážností výuky dopravní výchovy v našich životech.

Resumé

První kapitola této bakalářské práce charakterizuje dopravní výchovu, zakladatele dopravní výchovy, historii dopravní výchovy v naší republice. Dále přibližuje hlavní cíle dopravní výchovy a vyučovací metody, včetně pomůcek, které lze použít při výuce dopravní výchovy.

Druhá kapitola je zaměřena na rozdělení dopravní výchovy dle věku dítěte. Připomíná, co by mělo dítě v určitém věku umět z oblasti dopravní výchovy, vysvětluje, jak se prolíná dopravní výchova do výuky na základní škole.

Do této kapitoly jsou také začleněny názorné ukázky obrázků s dopravní tematikou, obrázky dopravních značek, obrázek s popisem povinné výbavy jízdního kola.

Třetí kapitola přibližuje čtenářům průběh dopravního dne žáků čtvrtých tříd základní školy Pohořelice.

Čtvrtá kapitola je výzkumná část bakalářské práce, kdy hlavní výzkumná otázka zní: „Je současná výuka dopravní výchovy na ZŠ Pohořelice dostačující?“ Odpověď je získána z názorů pedagogů základní školy Pohořelice, příslušníků Policie České republiky obvodního oddělení Pohořelice a žáků základní školy Pohořelice, kteří se účastní dopravního dne na základní škole Pohořelice.

Anotace

Bakalářská práce se zaměřuje na výuku dopravní výchovy v rámci rodiny, mateřské školy a základní školy. Vysvětluje pojem dopravní výchova a její hlavní cíle.

Zabývá se metodami výuky, které lze využít při výuce dopravní výchovy. Přibližuje průběh dopravního dne na základní škole Pohořelice a poukazuje na nutnost zavedení dopravní výchovy coby samostatný předmět na základních školách.

Klíčová slova

dopravní výchova, základní pravidla silničního provozu, účastník silničního provozu, nebezpečí, děti, žáci, rodič, pedagog

Annotation

This bachelor thesis deals with the topic of teaching of traffic education in a family, a childergarden and a primary school. It explains the expression „traffic education“ and its main goals. It presents some methods wich could be used in teaching of traffic education. The course of the traffic day in the Primary schoul in Pohořelice is described in this thesis too. This work point out the necessity of introducing of the traffic education as one of school subjects at primary schools.

Seznam použité literatury:

Zákonné normy:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)

Knihy, informační a metodické zpravodaje:

1. ČEJKOVÁ, E., NEVOLE, A., *Děti v dopravě první pomoc*, Praha: Úřad Českého červeného kříže, 2004.
2. *Dávej pozor na auta: dopravní výchova pro 1. – 2. třídu*, 1. vyd., Havlíčkův Brod: Fragment, 2004. ISBN 80-7200-418-2
3. *Dávej pozor na přechodu: dopravní výchova pro 3. – 4. třídu*, 1. vyd., Havlíčkův Brod: Fragment, 2004. ISBN 80-7200-484-0
4. KYNCL, J., *Historie dopravy na území České republiky*, Praha: Institut Jana Pernera, 2006. ISBN 80-903184-9-5
5. LÍMOVÁ, L., *Teorie dopravní výchovy*, Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0
6. MANDÁTOVÁ, L., *Dopravní výchova v učivu 1. – 4. ročníku základní školy*, Olomouc: Krajský pedagogický ústav, 1983.
7. MAŇÁK, J., ŠVEC, V., *Výukové metody*, Brno: Paido, 2003. ISBN 80-7315-039-5
8. PECINA, P., *Tvořivost ve vzdělávání žáků 1*, Brno: Masarykova univerzita, 2008. ISBN 978-80-210-4551-4
9. RYBA, J., *K historii silniční dopravy na území České republiky*, Praha: Institut Jana Pernera, 2004. ISBN 80-865301-4-0
10. Sekretariát Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, *Dopravní výchova 5*, vyd., Praha: Grafické a tiskové studio, 1991.
11. Sekretariát Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, *Dopravní výchova 6*, vyd., Praha: Grafické a tiskové studio, 1992.
12. SMOLÍKOVÁ, K., SMOLÍK, J., *Šimonovy pracovní listy: dej pozor, zajíci!*, 1. vyd., Praha: Portál, 2006. ISBN 8073671123
13. STOJAN, M., *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*, 1. vyd., Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3

14. STOJAN, M., *Škola a zdraví 21. Aktuální otázky dopravní výchovy*, 1. vyd., Brno: Masarykova univerzita, 2009. ISBN 978-80-7392-123-1
15. VOTRUBA, J., *Dětská dopravní hřiště. Výstavba, provoz a metodika výcviku*, 1. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. ISBN 14-696-79
16. VOTRUBA, J., *Dopravní soutěž cyklistů*, 2. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985.
17. VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy*, 2. vyd., Praha: Nakladatelství Fortuna, 2003. ISBN 80-7168-246-2
18. VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy*, 2. vyd., Praha: Nakladatelství Fortuna, 2003. ISBN 80-7168-247-2
19. VOTRUBA, J., *Dopravní výchova v rodině*, 1. vyd., Praha: nakladatelství Fortuna, 2001. ISBN 80-7168-790-1
20. VOTRUBA, J., „Stůj!“ „Pozor!“ „Volno!“, 8. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983. ISBN14-210-83
21. VOTRUBA, J., ŠRUTKOVÁ, H., *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*, 1. vyd., Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. ISBN 14-315-79
22. ZVADOVÁ, Z., JANOUŠEK, S., *Aby tě auto nepřejelo. Prevence dopravních úrazů na 1. stupni ZŠ*, Praha: Státní zdravotní ústav, 2006. ISBN 80-7071-275-9

Ostatní zdroje:

Internetové odkazy:

www.budpripraven.cz

www.ibesip.cz

www.slovnicekceskoliteratury.cz

www.policie.cz

www.uniedu.vutbr.cz

DVD:

První pomoc, vyrobilo Studio TV BoBr, ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Českým červeným křížem, 2010.

Připoutáš mě?!, příloha k informační brožuře o přepravě dětí v automobilu

Videokazety:

Bourá jen blb?, MALINA - Nadace Romana Kresty a Daniela Landy ve spolupráci s BESIPEM, 2003.

Bezpečná cesta, MALINA - Nadace Romana Kresty a Daniela Landy ve spolupráci s BESIPEM, 2004.

Červený blesk, MALINA - Nadace Romana Kresty a Daniela Landy ve spolupráci s BESIPEM, 2004.

Auto je zbraň, MALINA - Nadace Romana Kresty a Daniela Landy ve spolupráci s BESIPEM, 2004.