**Dopravní bezpečnost a dopravní výchova na 1. a 2. stupni ZŠ**

**Zdeněk MELICHAŘÍK**

Doprava může být v moderním státě považována za jedno z klíčových odvětví. Existuje však trvalý rozpor mezi potřebami společnosti, která požaduje stále větší mobilitu, možnostmi ekonomiky uspokojovat potřeby rozvoje, zejména rozvoje dopravní infrastruktury, a zajištěním co největší bezpečnosti silničního provozu. Lze ovšem konstatovat, že na základě prováděných statistik je silniční doprava ze všech druhů dopravy nejnebezpečnější a nejnákladnější. Rozvoj automobilové dopravy je jedním z charakteristických rysů moderní doby. K nejzávažnějším důsledkům dopravy patří ztráty na životech, zdravotní problémy lidí a vysoké materiální a finanční ztráty. Člověk se setkává s pozitivní i negativní stránkou, kterou doprava přináší již v útlém dětství a přetrvává i do dospělosti. Výuka, výchova a výcvik dopravní výchovy by se měla považovat za jednu z priorit ve vzdělávání mladé generace, která by k tomu měla být vedena již od raného dětství. Jedna z možností, jak změnit nepříznivé statistiky o počtu dopravních nehod, je zařazení a rozvoj samostatného předmětu „Dopravní výchova“ který je povinný předmět na základních školách ale i výuka dopravní výchovy v rámci vzdělávání a zdokonalování ve vybraných předmětech výuky na středních školách a v neposlední řadě i formou celoživotního vzdělávání. Statistiky uvádějí, že nejvíce ohroženými skupinami jsou v současné době zejména děti a senioři a bohužel tyto čísla jsou nejen alarmující, ale mají narůstající charakter.

 Autor

**ÚVOD**

 Člověk je vychováván po celý svůj život a zároveň také vychovává své okolí. Působí na nás rodina a okolní prostředí, ve kterém žijeme, škola a spolužáci a celá řada dalších faktorů, a stejně tak působíme my na ně. Do výchovy jednotlivce je také nezbytné zahrnout dopravní výchovu, se kterou se setkává člověk již od narození. Jde o dlouhodobý proces výchovy. Jsou to zejména nejbližší osoby dítěte, díky nimž získává první způsoby chování na komunikacích a jsme tak tímto prvotně ovlivněni.

V naší zemi je nezbytné provádět dopravní výchovu již od útlého věku. Ze zkušeností jiných států, kde takto pracují s malými dětmi již dlouhá léta, jsou jasné signály, že stát musí mít na tomto procesu hlavní zájem. Rodiče nejsou mnohdy pro děti dobrým vzorem, neboť v minulosti se dopravní výchova zaměřovala zejména jen na rozpoznávání dopravních prostředků, dopravního značení a na znalost silničního zákona. Nezaměřovala se na dovednosti, které by měly být klíčové pro přežití ve zdraví v dopravním prostředí. Proto většina dospělých ví jen, co je to semafor a proč na něm svítí červené světlo, přesto i tak se svými ratolestmi přebíhají vozovku. To je pouze jeden případ nebezpečné situace z mnoha. Není pak divu, že je statistika dopravních úrazů a úmrtí dětí velice neradostná, přičemž až 40 % dětských úrazů tvoří úrazy v souvislosti s dopravou. K těmto nehodám dochází nejčastěji při jízdě na kole, při hře u silnice nebo na silnici, u zaparkovaných aut u hřišť a při chůzi po nesprávné straně vozovky. Pomocí dopravní výchovy dětí je třeba docílit vytváření správných návyků směřujících k vnímavým a neagresivním vztahům k ostatním účastníkům silničního provozu.

Avšak pro zvýšení účinnosti dopravní výchovy je nezbytné ji systematicky provádět již u dětí předškolního věku, a pokračovat s ní i na základních a středních školách, v prostředí autoškol nevyjímaje. K tomu však v praxi v současnosti nedochází. Ani dnes totiž neexistuje funkční a komplexní pojetí dopravní výchovy pro jednotlivé skupiny dětí. Celonárodní koncepce se neustále mění a stále do ní není začleněna dopravní výchova jakožto samostatný předmět. Stojan et al. (2009, 53) podotýká: „*dopravní výchova je dlouhodobě opomíjené téma na všech stupních škol. Nejlépe je dopravní výchovou pokryta skupina předškolního věku. Mnohem horší situace je na základních školách*“.

V zahraničí se dopravní výchova považuje za jednu složku systému výchovy a vzdělávání a v některých zemích již dokonce existuje i jako samostatný předmět. Dopravní výchova může být rozčleněna do dvou částí, které jsou označovány jako výchovná a nauková. Ve výchovné části se má působit na cílovou skupinu příjemců, kteří by si měli vypěstovat správné dopravní návyky, jež by jim vštěpily zásady ohleduplnosti a disciplinovanosti. To by ve své podstatě mělo vést k vyšší bezpečnosti všech účastníků na silničním provozu. V naukové části dopravní výchovy se mohou žáci seznámit s pravidly silničního provozu, s tím, jaké v dopravě existují značky a s dalšími pojmy, které jim pomohou pochopit dopravní situaci a správně na ni reagovat. K tomu se také využívají praktické zkušenosti získané výcvikem na dětských dopravních hřištích.

**Cíle dopravní výchovy**

Dopravní výchova si klade za cíl přípravu dětí k bezpečnému pohybu v dopravě. Měly by si osvojit potřebné znalosti a návyky, které budou moci využívat za účelem bezpečného pohybu na komunikacích, vedoucích k co možná největšímu omezení dopravní úrazovosti vlivem nehod. Velmi často se setkáváme s tím, že někteří účastníci silničního provozu zbytečně riskují a jsou bezohlední. Výjimkou nejsou právě ani děti a mládež. Na jedné straně je předpoklad společnosti děti chránit a na druhé straně je třeba vychovávat takové účastníky provozu, kteří se dokáží řídit pravidly a předpisy a dovedou se chovat ohleduplně.

Lze konstatovat, že je naším cílem a úkolem naučit děti zejména:

* bezpečně se v silničním provozu chovat a jednat, a to podle toho, jak uvádí zákonná legislativa,
* získávat a utvářet dobré návyky do budoucna,
* osvojit si znalosti související s podmínkami dopravy a se zařízeními, které mají vliv na bezpečnost v silničním provozu,
* zvládnout techniky pohybu, a to jak chůze, tak i jízdy na jízdním kole,
* vážit si svého života, života ostatních lidí, chápat, k čemu slouží dopravní policie,
* předvídat rizika, správně hodnotit situace a díky tomu bezpečněji se na komunikacích chovat,
* potřebným znalostem a dovednostem jednání během dopravních nehod.

Při tomto výchovném procesu je nutné také dodržovat určité principy k docílení potřebné úrovně vědomostí a návyků a je tak zapotřebí spolupracovat s rodinou, zapojit aktivně obec a školu a rozvíjet spolupráci s kraji, Policií České republiky, městskou policií a nevládními organizacemi.

**Děti a mládež v silničním provozu**

Děti patří jednoznačně k nejohroženějším účastníkům silničního provozu. To je také důvod, proč by měly být na svou úlohu náležitě připraveny a měly by mít jak teoretické, tak především praktické znalosti. Na silnici se jako řidiči můžeme s dětmi setkat již od jejich velmi útlého věku.

Každý účastník provozu si především musí být vědom, že děti ještě nevykazují dostatečnou uvědomělost a vyspělost, a proto ještě nejsou schopny adekvátně reagovat na situaci, tuto zhodnotit a chápat, k jakým důsledkům přitom může dojít. Jejich pozornost je zaměřena za jakýchkoliv okolností na hru všeho druhu a nevěnují se pro ně nezajímavému okolí, kterým je silniční provoz. Děti mají osobité reakce a chování a mají svou logiku typickou k jejich věku. Pro děti je také charakteristické, že chápou bezpečnost jiným způsobem, a proto může být jejich hra nebezpečná, co se týče provozu v jejich okolí. Hůře si všímají toho, co se děje kolem nich, a tak si nemusí vůbec všimnout, že kolem nich projíždějí vozidla. Mnoho dětí si také hraje přímo na vozovce, což se týká zejména silnic nižších tříd, tam, kde jezdí jenom málo vozidel. Nicméně i zde dětem hrozí nebezpečí. Naproti tomu děti, které žijí ve větších městech, v blízkosti frekventovaných komunikací, jsou při pohybu v silničním provozu opatrnější a na možné situace lépe připraveny.

Děti slyší, vidí a reagují na dopravu jinak, než dospělí. Chovají se spontánně a v dopravním provozu nelze jejich reakce dost dobře včas odhadnout. V důsledku jejich fyzických dispozic nemusí vidět přes stojící vozidlo a nejsou mnohdy schopny rychle jenom zrakem, nebo sluchem vyhodnotit, jaká je vzdálenost a rychlost vozidla, které se k nim blíží. Pro děti je typická nesoustředěnost a neschopnost vnímání několika aspektů naráz. Proto by se měl v rámci svých možností každý snažit informace o možných hrozbách na ulici dětem předávat a vychovávat je tak. Jde především o informace nejčastějšího pohybu dětí v dopravě, kdy se mohou ocitnout v roli chodce a cyklisty. Dospělí by dětem měli jít vzorem a děti by u nich měly vidět to správné chování pro svoje počínání. Obecně lze uvést, že nejlehčí je takto působit na děti do 11 let a naopak nejtěžší na děti ve věku od 12 do 15 let.

Děti dělají mnoho chyb v silničním provozu, které pak často vedou k dopravním nehodám s vážnými následky. Tyto chyby si však neuvědomují a vnímají je jako součást běžného chování. Vesměs se nepoučí, a pokud jim nejsou chyby vysvětleny, postupem času tyto chyby u nich zakořeňují. Dochází tak k vytváření nesprávných návyků, které jsou přenášeny až do dospělého věku, kde se již špatně odstraňují. Děti v dopravě reagují spontánně a nesprávně na množství podnětů v dopravě a ohrožují tak sebe i své okolí. Děti se nejčastěji dopouštějí v provozu těchto zásadních chyb:

* vykazují špatné rozlišování pravé a levé strany,
* při rozhlédnutí se ve vozovce preferují opačné pořadí, správně by měla být nejprve levá, poté teprve pravá strana, děti to zpravidla nedodržují, často se nerozhlédnou vůbec, mohou vlétnout do vozovky, přičemž na následnou situaci neumí adekvátně reagovat,
* spolehlivě nerozlišují zvuky, které by spojily s konkrétními jevy,
* prostředí pro hru volí kdekoliv, i na vozovce,
* nezhodnotí situaci poté, co právě vozidlo přejelo, aniž by zhodnotily, co se děje v protisměru,
* k přecházení volí jakékoliv místo, a to i takové, kde je mohou řidiči vozidla špatně vidět, kde není možné spolehlivě predikovat rychlost vozidla apod.,
* při přechodu silnice nereagují na nastalou situaci, přebíhají ji aj.,
* pokud jsou děti cyklisty, často neoznamují, že se budou rozjíždět, odbočovat nebo objíždět překážku, nedávají znamení také v případě, že budou měnit směr jízdy, často tak činí bez jakéhokoliv ohlédnutí, směr mění náhle, na což vozidlo není schopno reagovat flexibilně,
* v případě snížené viditelnosti nemají dostatečně osvětlené jízdní kolo,
* z jejich strany není dostatečně zvládnutá technika jízdy na kole, neumí ještě dostatečně udržet rovnováhu, a to když nastupují a sestupují z kola,
* na jízdním kole také převážejí své kamarády, a to i na místech, které k tomu nejsou určené, tím mohou své kolo hůře ovládat,
* při spolujízdě v autě často z oken vyhazují různé předměty, děti se v autě také pošťuchují, čímž mohou rozptýlit pozornost řidiče,
* v místech s malým provozem se neřídí pravidly silničního provozu, nereflektují dopravní značky aj.,
* v případě, že jezdí na in-linech nebo na skateboardu po chodníku, činí náhlá rozhodnutí, např. znenadání vjedou do silnice, kde jezdí vozidla.

Všechny tyto vyjmenované chyby jsou výsledkem nedostatečného soustředění dětí, absencí jejich znalostí a zkušeností.

**Vzdělávací proces a dopravní výchova**

Nedílnou součástí všech stávajících programů ve školských zařízeních poskytujících základní vzdělání je problematika dopravní výchovy. Žáci jsou vzděláváni v oblasti společenských a přírodních věd, což tradičně vede k tomu, že jsou schopni hodnotit různé situace, hledat souvislosti, vyvozovat závěry, zaujímat postoje a vytvářet si společensky žádoucí vzorce chování. S tím též souvisí schopnost poskytnout první pomoc, osvojit si pravidla silničního provozu pro chodce, ale také pro jízdu na kole. Žáci se díky tomu stanou v silničním provozu ohleduplnějšími, slušnějšími a zdvořilejšími.

Školská reforma s sebou nese mnoho otázek. Přesto vzbuzuje u některých osob naděje, a u druhých obavy. S tím souvisí i začlenění dopravní výchovy do systému vzdělávání. Reforma školství byla začleněna do nového legislativního prostředí vlivem školského zákona, který začal v České republice platit v roce 2005. Jak uvádí Vokáč (2016), reformou vzdělávacího systému je myšlena jak reforma jeho obsahu, tak organizace vzdělávání. Podle zdroje Dopravníalarm.cz (c2018) se inovace vzdělávacího systému sice projevuje větší svobodou pedagogů v oblasti plánování a realizace vzdělávacího obsahu, nicméně ani dnes není dopravní výchova na českých školách zařazena jako samostatný předmět.

**Výuka dopravní výchovy na základních školách**

Děti jsou nedílnou součástí silničního provozu jako jeho účastníci, přičemž se může jednat o chodce, jezdce na kole nebo koloběžce, mohou se zde pohybovat i na in-linech nebo skateboardu, a v neposlední řadě jako spolucestující v osobním autě. Proto je důležité, aby byla jedním z předmětů nebo alespoň součástí jiného na základní škole dopravní výchova, která by měla být povinná pro všechny žáky. Musí se totiž naučit, jak se v různých situacích v silničním provozu zachovat, jak zajistit vlastní bezpečnost apod.

S ohledem na vyspělost každého žáka, se rozlišuje výchova dítěte na základní škole, a to na prvním a druhém stupni a dále výchova v rámci mimoškolní činnosti. Dopravní výchovou se zabývala také řada různých projektů, do nichž se mohly zapojit celé kolektivy, např. třídy nebo školy, ale i jednotlivci. Součástí těchto projektů bylo také vybudování dětských dopravních hřišť (DDH), které se nacházely kolem škol, aby zde mohly být aplikovány již nabyté teoretické znalosti. Problémem však byla finanční a personální otázka škol jako zřizovatelů DDH. Zde se pak nabízí spolupráce institucí a školy v praktickém výcviku na DDH.

Dopravní výchova dětí a mládeže na základních školách je součástí výchovně-vzdělávacího procesu. Jejím cílem je na prvním stupni školy připravit žáky k aktivní účasti v silničním provozu, jak chodce, tak cyklisty a naučit je základním pravidlům silničního provozu, rozvíjet jejich charakterové vlastnosti (např. ukázněnost, rozvážnost, rozhodnost) a zvláště pak vlastnosti vyjadřující vztah k lidem (např. ohleduplnost a společenskou odpovědnost). Na ZŠ do současné doby není dopravní výuka samostatným předmětem, kdy prvky výchovy jsou začleněny do jednotlivých předmětů výuky.

Na prvním stupni ZŠ je výuka začleněna do předmětu prvouka, jehož náplní pro jednotlivé ročníky jsou následující bloky, kdy od 1. ročníku až po 4. ročník, je probírána prostorová orientace, bezpečná cesta do školy, světlené signály, dopravní prostředky, bezpečnost v dopravě, znalost tísňových linek v případě potřeby přivolání pomoci, základy první pomoci, znalost světových stran, besedy s odborníky ze složek Integrovaného záchranného systému ČR, znalost dopravních předpisů v praxi, a to jízdou na kole, např. na dopravních hřištích. Cílem dopravní výchovy na I. stupni ZŠ je naučit žáka především prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování, coby účastníka provozu na pozemních komunikacích v roli chodce a cyklisty, samostatného používání prostředků hromadné dopravy osob, znalostem obecných příčin nesprávného chování účastníků silničního provozu, odpovědnosti za vlastní chování a jednání v dopravním provozu, pochopení významu dobrého technického stavu vozidla a jeho údržby, uvědomění si odlišných možností jízdy při změnách povětrnostních podmínek, přivolání pomoci při dopravní nehodě, uvědomění si významu řízení provozu při činnosti dopravní policie.

Dopravní výchova na II. stupni ZŠ by se měla po praktické i teoretické stránce přibližovat a plynule navazovat na výuku I. stupně. Podle Límové (2006) však praxe poukazuje na skutečnost, že návaznost výuky dopravní výchovy mezi I. a II. stupněm ZŠ není dostatečně zajišťována, proto je důležité, aby se učitelé odpovídajících předmětů postarali o výuku a následné proškolení v teorii pravidel silničního provozu, zaměřených zejména na zásady bezpečné chůze a jízdy na jízdním kole. Cílem dopravní výchovy žáka II. stupně ZŠ je naučit ho zejména: dodržovat zásady účelného a bezpečného chování účastníků silničního provozu s uplatněním morální a právní odpovědnosti, znát příčiny a důsledky nesprávného chování v provozu, základním znalostem a zásadám poskytnutí první pomoci, zásadám údržby jízdního kola a prakticky ho umět ovládat, vědět, jak může doprava negativně ovlivňovat životní prostředí, respektovat řízení provozu dopravními značkami, světelnými signály a pokyny dopravní policie a uvědomovat si jejich význam (Stojan, 2008). Cílovým vyvrcholením dopravní výchovy na ZŠ by měla být možnost získat řidičské oprávnění skupiny „AM“ (do ní se řadí mopedy a skútry s objemem motoru do 50 cm3).

**Dopravní výchova jako součást nezbytného vzdělávání**

Žáci na I. a II. stupni základní školy by si měli osvojit a respektovat základní pravidla, pomocí nichž je možné se pohybovat na komunikacích i jezdit na kole. Dopravní výchova je u nás většinou v rámci vzdělávacího procesu povinné školní docházky integrovaná do různých vyučovacích předmětů. Jsou to především: prvouka, český jazyk, vlastivěda, přírodověda, tělesná výchova, pracovní vyučování, výtvarná výchova. Ovšem lze konstatovat, vždy je na škole, jaké předměty se budou vyučovat, a jaký bude jejich počet a obsah, tak je i v kompetenci školy obsah předmětu dopravní výchova.

K tomu je třeba zmínit formy, které základní školy hojně využívají, a tou je výuka v blocích, projektech nebo kurzech. Může se jednat třeba o dopravní soutěže, systematický výcvik na DDH nebo kurzy pro chodce a cyklisty považované za osvědčené formy, s nimiž se v dopravní výchově pracuje. Při tvorbě školního vzdělávacího programu se školám otevírá obrovská příležitost pro vytvoření opravdu funkčního systému dopravní výchovy šitého na míru konkrétní škole a je zde třeba také nezapomínat na spolupráci s příslušnými institucemi.

**Pomůcky používané v rámci dopravní výchovy**

Základním smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně vzdělávacího procesu na I. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou stránku bezpečnosti v silničním provozu a smyslem zařazení dopravní problematiky na II. stupni ZŠ je další rozvíjení vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu a přijetí etických norem chování.

Vyučující dopravní výchovy by měl položit základy pro utváření vztahů mezi účastníky silničního provozu a k tomu může při své práci využívat celou řadu didaktických prostředků ve spojitosti s názorností a rozmanitostí pro upoutání větší pozornosti dětí. Nejčastěji jsou využívány vizuální didaktické pomůcky, k nimž se řadí učebnice, informační a metodické zpravodaje a pracovní sešity převážně dodávané institucí BESIP.

Jestliže se bude pracovat s větším počtem dětí, je vhodné použít projekční techniku nebo práci na počítačích v sítích. V oblasti multimédií se pak skrývá vysoký potenciál při práci s dětmi, a to vzhledem k jejich modernosti a atraktivity, kdy je dětem nabízen obraz, zvuk a především moderní interakce. Děti tak nejsou jen pasivní posluchači nebo diváci. V současnosti je velkou možností internetová výuka. V neposlední řadě lze při dopravní výchově použít názornosti na modelech, což mohou být i modely prezentující dopravní značky nebo dopravní křižovatky a také skutečné předměty jako jsou autosedačky, cyklistické helmy a jízdní kola.

**Dopravní výchova na prvním stupni základní školy**

Ministerstvem dopravy je vytvořen systém teoretické dopravní výchovy od předškolního věku dítěte až do plnoletosti, nicméně k praktickému využívání ve školských osnovách nedochází tak, jak by mělo, ačkoliv se situace postupně zlepšuje. Začíná se ve školách mateřských, pokračuje na základních i speciálních a měl by být zakončen na středních. V tomto systému žáci získávají základní vědomosti, dovednosti a prohlubují si schopnosti o chování v silničním provozu. Učivo vztahující se k tématům dopravní výchovy musí být žákům podáno tak, aby mu vzhledem ke svému věku porozuměli. Na počátku pedagog žáky seznámí s učivem, který je prostředkem k tomu, aby si žáci mohli osvojit potřebné klíčové kompetence. Totéž platí i pro dopravní výchovu, jak podotýká Stojan et al. (2007). Při výuce žáků na I. stupni se v oblasti dopravní výchovy častokrát využívají společenské hry a soutěživosti dětí. Nicméně je nutno brát v úvahu i individualitu každého dítěte zvlášť.

Podle přehledu znalostí zpracovaného institucí BESIP by měli žáci I. stupně dosáhnout těchto dovedností:

**1. ročník**

* schopnost rozeznat nebezpečná místa pro přecházení vozovky,
* schopnost umět přecházet přes vozovku v úseku, který je rovný a přehledný,
* bezpečná cesta do školy – přechod pro chodce,
* chůze po chodníku a stezka pro chodce,
* význam světelných signálů pro chodce,
* pravidlo vidět a být viděn – nosit reflexní typy materiálů, jestliže je zhoršená viditelnost,
* vědět, že při jízdě na kole si mají děti nasadit cyklistickou přilbu,
* naučit se bezpečnému chování v automobilu – sedět v autosedačce, připoutat se bezpečnostními pásy.

**2. ročník**

* opakování a upřesňování znalostí předcházejícího ročníku,
* naučit se správně chodit přes silnici,
* naučit se pravidlům chůze v prostředí, kde se nachází železniční přejezd, a to buď se závorami, nebo bez nich,
* znát nebezpečí, které hrozí chodcům v případě snížení viditelnosti,
* znát formy hromadné dopravy,
* naučit se, jak být ukázněný a ohleduplný v silničním provozu,
* naučit se, jak se správně chovat při jízdě v osobním autě.

**3. ročník**

* opakování a upřesňování znalostí předcházejícího ročníku,
* doplnit si, jak se má správně chovat chodec,
* naučit se, kam by neměl chodec vstupovat,
* naučit se, jaké jsou světelné signály, co znamenají a jaké pokyny vydávají v silničním provozu policisté,
* osvojit si pravidla související s bezpečnou jízdou na in-linech, na koloběžce i na skateboardu,
* naučit se, jak vozidla vysílají zvláštní výstražná znamení a jak by se na ně mělo reagovat,
* jakým způsobem lze přivolat pomoc v případě dopravní nehody, jakým způsobem může být ošetřena osoba s drobným poraněním

**4. a 5. ročník**

* opakování a upřesňování znalostí předcházejícího ročníku,
* upevnění zásad správného chování, a to v roli chodce, a v roli cyklisty,
* naučit se a procvičit pravidla silničního provozu pro cyklisty,
* znát, jaké je povinné vybavení u jízdního kola,
* praktická výuka na DDH dle Tematického plánu dopravní výchovy.

Problematika základního vzdělávání dopravní výchovy by tímto výčtem měla být obsažena v dostatečné míře a v dostatečném stupni obecnosti. Pro tyto účely základní výuky jsou zpracovány konkrétní vzdělávací programy, které dále počítají s tím, že na konkrétních formách a obsahu dopravní výchovy ve škole a na dalších aktivitách, jako jsou například soutěže, se budou spolupodílet svou aktivitou samotní žáci a rodiče žáků, dále dopravní policie, městská policie, orgány místní samosprávy a orgány státní správy.

Pravidelné návštěvy na DDH mají ve výuce dopravní výchovy dětí nezastupitelnou roli a měly by být neodmyslitelně spjaty s teoretickou přípravou ve škole ať už jako samostatného předmětu, nebo jako dílčí výuky v současných předmětech. DDH je možné chápat jako simulaci reálné situace silničního provozu, kde si mohou žáci vyzkoušet praktickým nácvikem své teoretické znalosti získané ve škole. Zdokonalí se v jízdě na kole, mohou si osvojit správné udržování správné rovnováhy na kole spojené s ukázáním paže při odbočování, prohloubí si v praxi znalosti základních dopravních značek a v neposlední řadě si připomenou povinné vybavení jízdního kola. Je taktéž důležité neustále žákům připomínat, že jako cyklisté nesmí před dovršení desátého roku věku bez doprovodu jezdit na pozemních komunikacích a do dovršení plnoletosti jsou povinni používat ochrannou cyklistickou přilbu.

**Dopravní výchova na druhém stupni základní školy**

Pro druhý stupeň základní školy je charakteristické pokračování v rozšiřování znalostí dopravní výchovy, s tím, že si žáci prohlubují vědomosti týkající se zákonných pravidel pro cyklistu. Opakovat by se též mělo učivo z dopravní výchovy na prvním stupni, kdy se tak bohužel v dostatečné míře neděje. Žáci mají možnost většinou navštěvovat jen nepovinné předměty nebo zájmové kroužky, jejichž absolvováním mohou později snadněji získat řidičské oprávnění pro jízdu na malém motocyklu.

Na II. stupni dopravní výchovu hledáme jen stěží a setkáme se s ní, jak uvádí Límová (2006) či Odvody (2015), už jen okrajově, např. v hodinách fyziky (brzdná dráha, spalovací motory), chemie (paliva), českého jazyka a literatury (články či slohová cvičení na téma dopravy), zeměpisu (orientace a čtení v mapě) nebo přírodopisu (zdravověda). V rámci výchovných cílů v dopravní výchově na základní škole by se měli mít žáci takové znalosti a vědomosti, že budou vědět, jak se v silničním provozu pohybovat a chovat se, ať již budou hrát roli chodce, cyklisty či spolucestovat v osobním autě. Tyto cíle jsou obsaženy při výuce už na I. stupni a dále se již dostatečně nerozvíjejí.

**Dopravní výchova jako součást výchovy ke zdraví**

Na podkladě většiny mezinárodních studií, statistického výzkumu, včetně publikace ze strany Mezinárodní zdravotnické organizace WHO v Ženevě, se dopravní nehody považují za hlavní příčinu smrti, a to jak u dětí, tak u dospívajících. Ze všech humánních hledisek patří tato skupina k nejnákladnějším a nejnenahraditelnějším obětem dopravních nehod. Podle Stojana et al. (2009) je jedinečnou možností, jak v politice prevence dopravních nehod účinně postupovat, koordinovat součinnost všech účastných ministerstev spojených s dopravou. Je důležité zabývat se prevencí dopravních nehod a jejích následků, to by však primárně měly mít na starosti vrcholové řídící státní orgány, jejichž funkcí jsou všechna základní opatření tzv. holistické humanizace dopravy, mezi které lze zařadit:

* Koncepce budování bezpečnějších komunikací, od základních (silnice I. II. III třídy) až po rychlostní komunikace a mezinárodní tahy.
* Zapracování na zkvalitnění dopravní legislativy z hlediska vývoje dopravního řádu, dopravní techniky a intenzifikace dopravy neboli zvýšení kapacity.
* Efektivní kontroly chování řidičů, potlačování agresivity, dominance ohleduplnosti, priorizace pěší dopravy v hustě osídlených obytných aglomeracích.
* Strategický rozvoj potřeb zdravotnictví, vybavení mobilních záchranných jednotek a prostředků traumacenter.
* Koordinace všech složek integrovaného záchranného systému.

**Dopravní výchova a metody aktivní prevence**

Dopravní výchova je považována za opomíjenou problematiku po delší dobu, a to na úrovni celého školství (základního, středoškolského). Největší pozornost je dopravní výchově věnována v mateřských školách v rámci předškolního vzdělávání. Již v mateřských školách je kladen velký důraz na rozvoj smyslů u dětí, které jsou velmi důležité pro ochranu zdraví a života v dopravním prostředí. Na základních školách je výuka ve většině případů prováděna jmenovanými poradci pro dopravní výchovu. Praxe však ukázala, že jejich práce často začínala a končila koordinací návštěvy nejbližšího dopravního hřiště.

Cílem dopravně-výchovných akcí bylo žáky naučit:

* Vnímat různá rizika v dopravním prostředí a vnímat možné nebezpečí.
* Upozornit rodiče a pedagogy na nutnost primární prevence.
* Ukázat, že dopravní výchova může probíhat zábavnou formou.
* Ukázat, že informace, které žák získává vlastní prací a zkušeností, jsou mnohem cennější, než informace předané dospělými.

V rámci výuky a různých projektových systémů jsou žáci seznamováni s problematikou, kterou je možno v dopravním prostředí předvídat a je na ně působeno aktivní prevencí na poznávání možných rizik. Přitom se mohou seznámit s různými fyzikálními zákony, mezi které lze například zařadit:

* Vlečnou křivku, což znamená, že různě rozměrná vozidla potřebují k zatočení různě velkou plochu.
* Reakční dobu – zde jsou žáci informováni o riziku při jejich náhlém vběhnutí do vozovky, když nedokážou odhadnout bezpečnou vzdálenost, rychlost vozidla a reakční dobou řidiče, kterou potřebuje ke zhodnocení situace.
* Viditelnost a retroreflexní materiál – v dopravním prostředí je velmi důležité, aby osoby byly za ztížených optických podmínek pro ostatní řidiče viditelné, pro žáky je přínosem v použití vhodného oděvu s funkčně použitelným reflexním materiálem.
* Brzdná dráha – je ovlivňována mnoha faktory, především kvalitou pneumatik, rychlostí vozidla, stavem komunikace, technickým stavem vozidla, reakční dobou řidiče apod.
* Mrtvý úhel a zpětné zrcátko – projevuje se v okamžiku, kdy je vozidlo předjížděno jiným vozidlem a na malý okamžik se ztratí z výhledu řidiče nebo např. při couvání rozměrného vozidla, kdy tento jev je eliminován za pomocí zrcátek umístěných na vozidle a především schopnostmi řidiče.

**Preventivně bezpečnostní prvky v dopravě**

**Cyklistické přilby**

Cyklisty je možno spolu s chodci považovat za velmi zranitelné účastníky v silničním provozu. Je to dáno tím, že nejsou ochraňováni karosérií auta, ani jinými formami prvků řazených k pasivní bezpečnosti. Navíc nejvíce ohroženou částí těla u cyklistů je hlava. Přibližně 50 % všech úrazů cyklistů souvisí s poraněním jejich hlavy, přičemž jde o tak vážné pády, že dochází k ohrožení života cyklistů.

Jedna z podob cyklistické přilby je znázorněna na obrázku (viz níže), přičemž se jedná o důležitou součást výbavy každého cyklisty, u dítěte je tato forma ochrany ještě důležitější než u dospělého, přičemž je zvlášť významná jeho kvalita, podobně jako kvalita dětské autosedačky. Přilby by měly být vybaveny tzv. schvalovací značkou a doložkou.

**Cyklistická ochranná přilba**



**Úprava dopravního prostředí**

Pravidla silničního provozu se podle zdroje iBesip.cz uplatňují i v rámci stavby nových přechodů nebo během jejich renovacích. Začleňují se do nich takové prvky, jsou např. 3D malby, účastníci silničního provozu oblékají reflexní materiály, díky nimž se stávají viditelnější, reflexní materiály se dávají i do renovací přechodů, podobně jako osvětlovací technologie.

**Bezpečné přecházení vozovky po přechodu pro chodce s dozorem**



Jak uvádí zdroj iBesip.cz, cesta do školy a z ní je cestou, kdy se dítě zpravidla nejčastěji setkává se silničním provozem. A právě na této cestě se může poměrně lehce stát účastníkem dopravní nehody. Proto je nutné snížit důsledky dopravních nehod, a to právě i zlepšenou stavbou přechodů, ovšem dítě musí také vědět, jak se chovat, jaká jsou pravidla chodců nejenom na přechodu.

**Dětské dopravní hřiště a dopravní výchova**

Besip.cz uvádí, že DDH je hlavním činitelem strategie, které se věnuje problematice, jak děti naučit pravidlům silničního provozu, a to jak předškolního, tak školního věku.

V této souvislosti lze uvést, že základní škola připravuje dítě na život. V ní získává základní znalosti, dovednosti a návyky a zde se vytváří i jeho charakter. Povinná školní docházka dítěte do školy přináší i hluboké změny ve způsobu jeho života a potřebu přizpůsobovat se novému životnímu rytmu. Abstraktní myšlení dětí na 1. stupni ZŠ není ještě na takové úrovni, aby dítě umělo správně reagovat na symboly a do důsledků si umělo uvědomit význam dopravních značek a dopravních předpisů a následky nesprávných rozhodnutí. Právě v této souvislosti vystupuje ve vyučování do popředí zásada názornosti, posloupnosti a přiměřenosti věku žáka. Zejména z důvodu použití názornosti ve výuce a potřeby zajistit přímou zkušenost v aplikaci získaných poznatků a dovedností, které si žák osvojil během teoretického vyučování, je nezbytné pro žáky zajistit praktický výcvik v simulovaných podmínkách na dopravním hřišti.

Jednou z nejvýznamnějších forem dopravní výchovy se proto uvádí výcvik na dětském dopravním hřišti, ať už organizovaný v rámci vyučování nebo v rámci mimoškolní výchovy. I pro děti je tato forma velmi přitažlivá, zábavná, ačkoliv jde o výcvik podřízený zásadám disciplinovanosti.

**Dětské dopravní hřiště – nejvhodnější prvek dopravní výchovy**



Dětské dopravní hřiště slouží k výchově a vzdělávání a k praktickému výcviku žáků základních škol, a umožňuje jim získat a upevnit si základní znalosti, dovednosti a návyky bezpečného chování v provozu na pozemních komunikacích v roli chodce nebo cyklisty v simulovaných podmínkách blízkých skutečnému silničnímu provozu. Dětské dopravní hřiště slouží i k organizování dětských dopravních soutěží a jiných akcí s dopravně bezpečnostní tématikou, jakož i k organizování odborně metodických akcí pro pedagogické pracovníky.

**Návrhy na zefektivnění dopravní výchovy na základních školách**

Na základě výsledků vybraných dotazníkových průzkumů učitelé označili, že na dopravní hřiště chodí maximálně jednou za školní rok, tak dopravní hřiště by mělo být prioritou na zlepšování znalostí žáků v oblasti dopravní výchova. Dopravní hřiště jsou vybavena různými modelovými situacemi, kde se žáci umí připravit na mnoho situací, která je čeká v silničním provozu. Samozřejmě, nemůžeme čekat, že učitelé, z nichž podle průzkumu vlastní řidičské oprávnění jen necelých 40% dotázaných, budou vysvětlovat žákům vyhlášky. Každé dopravní hřiště by mělo mít k dispozici odborníka, který ve spolupráci s učitelem bude vysvětlovat žákům problematiku silniční provozu. V závislosti na věku žáka by právě díky učiteli mohl navrhnout vysvětlování i zábavnou formou – formou soutěže, aby dokázali zaujmout pozornost i těch nejmenší. Pokud by šlo o starší ročníky, tak tam by už mohli začít připravovat na řidičské oprávnění.

Dopravní hřiště je třeba navštěvovat více než jen jednou za školní rok. Druhý stupeň základních škol dokonce už dopravní hřiště většinou ani nenavštěvuje. Problém je v tom, že pro učitele je těžké dohnat jeden celý ztracený vyučovací den. Avšak podle názorů učitelů, by na jednu třídu stačilo mít vymezenou jednu až dvě vyučovací hodiny – podle velikosti třídy. Tím pádem by byl ještě prostor na vrácení se do školy a pokračovat v řádném vyučování. No podnět na tato zlepšení musí přijít buď od samotných majitelů dopravních hřišť, města, nebo samotné školy. V každém případě dopravní hřiště je třeba využívat a využívat je správně – ne na odpočinek od školy, ale na vzdělávání žáků. Samozřejmě pod dohledem nejen učitele, ale i odborníků. Z vlastní zkušenosti vím, že dopravní hřiště v Olomouci „Semafor“ je dlouhodobě plně vytížené a výuka v tomto zařízení probíhá velmi kvalitně.

Na samotné zlepšení dopravní výchovy v základních školách mohou přispět učitelé. Mnozí učitelé jsou vedoucí různých zájmových kroužků. Určitě by pomohlo, kdyby na každé škole byl alespoň jeden zájmový kroužek se zaměřením na dopravní výchovu. Nešlo by o to, aby se žáci naučili zákon o silničním provozu, ale aby si zábavnou formou navykli na pravidla v silničním provozu. Aby se naučili, že vždy je třeba se připoutat nebo že reflexní prvky by měly být neodmyslitelnou součástí chodce.

I učitelé by mohli vyvinout více aktivity na častější návštěvy dopravních hřišť nebo akcí zaměřených na toto téma. I když je jasné, že učitelé mají více než dost práce s předměty, které učí, i tak by se určitě našel na každé škole nějaký učitel, který má zájem o zlepšení znalosti žáků v oblasti dopravy. Mnoho učitelů prošlo za poslední roky přeškolováním na různé předměty. Z některých učitelů se stali učitelé etické výchovy, informatiky či výtvarné výchovy, přičemž ani jeden z těchto předmětů nestudovali. Prošli školicím procesem a nakonec mohli začít učit tyto předměty. Stejně by se mohli někteří učitelé zaškolit v oblasti dopravy a díky tomu by žákům věděli lépe vysvětlit chování v silničním provozu. A právě i díky tomu by si později mohli otevřít zájmové kroužky zaměřené na tuto tematiku. Jelikož většina učitelů by ohodnotila znalosti svých žáků o dopravní výchově na trojku, možná by někteří z nich i takovéto školení přivítali. I když v průzkumu učitelé odpověděli, že dopravní výchova je součástí školních osnov, tak jsou tam značné mezery. Jak jsem již zmiňoval, je to součást jen některých předmětů – čili v praxi nemají žáci dostatečný počet hodin zaměřených na dopravu.

Dopravní výchova by při momentálním růstu automobilizace a motorizace měla být řádným předmětem, který by měli žáci minimálně jednou za týden. Samotní učitelé také sdělili, že znalosti žáků nejsou na nejhorší úrovni, avšak bylo by ji třeba zvýšit, a to doplněním osnov. Na základě vyhodnocených dostupných dotazníků takto odpovědělo až 63% dotázaných učitelů. Předmět dopravní výchova by ale nemusel být známkovaný. Takto by se podle mého názoru žáci více těšili na daný předmět, a tak si i více zapamatovali. V rámci osnov by mohly být zavedené i povinné návštěvy dopravních hřišť žáky prvního i druhého stupně.

Pro základní školy by také měly být dostupné pracovní sešity nebo učebnice, které by pomáhaly učitelům při vysvětlování dopravní výchovy. Žáci v dnešní době již využívají počítač na každodenní bázi a také školy jsou vybaveny počítačovými učebnami. Proto by tyto pracovní sešity či učebnice nemuseli být v tištěné formě, ale stačilo by, aby byly v elektronické podobě. Pro učitele by díky tomu bylo snazší zaujmout žáky, protože žáci se vždy do počítačových učeben těší.

Všechny tyto zmíněné body při zlepšování výuky dopravní výchovy v základních školách se dají snadno aplikovat do vyučovacího procesu a věděli by zlepšit znalosti žáků. To by časem vedlo ke snižování počtu dopravních nehod, protože žáci by si více uvědomovali, že bezpečnost na silnici je priorita. Když se člověk už jako žák naučí, že je třeba chodit přes přechod pro chodce, tak to už podvědomě bude stále dělat. Netřeba však zapomínat na rodiče, kteří by měli dát dětem základy bezpečného chování v silničním provozu už doma. V každém případě považuji za extrémně důležité, aby si už děti navykly na dodržování legislativy, a díky tomu to později budou brát jako samozřejmost. K tomu by měli pomáhat rodiče, učitelé, ale zejména dopravní výchova.

**Pro ilustraci uvádím možný okruh otázek formou testu, které lze v rámci hodin dopravní výchovy na 1. a 2. stupni ZŠ využívat.**

**Otázky pro 1. stupeň ZŠ – základy bezpečného a ohleduplného chování / chodec a cyklista**

Uváděné úlohy a testové otázky odpovídají výstupům jednotlivých ročníků, mohou být tak pojaty. Nemusejí být použity v uváděné formě, je pouze na volbě pedagoga, jakou formu práce zvolí. Je třeba přizpůsobit požadavky, formy a metody práce věku a schopnostem žáků. Žáci mohou pracovat kolektivně, samostatně i formou domácí práce. Může být zvolena forma písemná i ústní. Je důležité vždy zachovat individuální přístup. Vyplnění testu může být i součástí projektového dne či návštěvy dopravního hřiště.

**1. ročník**

1. Uveď dva dopravní prostředky

2. Po které straně chodníku půjdeš jako chodec správně? /vpravo/

3. Proč je nebezpečné chodit po obrubníku? /hrozí pád do silnice/

4. Co musíš udělat před přecházením silnice? /zastavit a pečlivě se rozhlédnout/

5. Jak se správně rozhlížíš před přecházením silnice? /rozhlédnu se vlevo, vpravo a zase vlevo/

6. Musíš se při přecházení po přechodu rozhlížet? /ano/

7. Proč si nesmíš na silnici hrát? /na silnici jezdí auta, mohou mě zranit/

8. Musíš při cestě autem sedět v autosedačce? /ano, vždy/

**2. ročník**

1. Můžu jet na koloběžce nebo bruslích po chodníku?

**a) ano**

b) ne

2. Můžu jít po silnici, pokud nemohu použít chodník?

a) ano, jdu vždy vpravo

**b) ano, jdu vždy vlevo**

3. Před přecházením silnice se rozhlížím

**a) vlevo, vpravo a zase vlevo**

b) vlevo a vpravo

4. Silnici přecházím

**a) nejlépe po přechodu**

b) na kterémkoliv místě

5. Silnici přecházím,

a) až auta začnou zastavovat nebo žádné nejede

**b) až když auta zastavila nebo nic nejede**

6. Cestu do školy

**a) se naučím bezpečně projít**

b) nepotřebuji znát, chodím pokaždé jinudy

7. Reflexní doplňky mám na bundě, tašce, botách,

a) abych lépe viděl

**b) abych byl lépe vidět**

8. V dopravních prostředcích jsem ohleduplný k ostatním

**a) a za jízdy sedím nebo se držím**

b) a za jízdy vždy sedím

9. Po vystoupení z autobusu přecházím silnici

a) před autobusem

**b) za autobusem nebo po přechodu**

**3. ročník**

1. Po chodníku jedu na koloběžce nebo jdu

a) vpravo i vlevo, nesmím ohrozit ostatní chodce

b) vždy vlevo, nesmím ohrozit ostatní chodce

**c) vždy vpravo, nesmím ohrozit ostatní chodce**

2. Na stezce pro chodce

a) mám přednost, nic mi nehrozí

**b) dodržuji stejná pravidla jako na chodníku**

c) si mohu i hrát, když nikdo jiný nejde

3. Po silnici jdu vždy

**a) vlevo a sleduji provoz kolem sebe**

b) vlevo a sleduji provoz před sebou

c) vpravo a sleduji provoz kolem sebe

4. Snížená viditelnost je doba, kdy

**a) je hůř vidět – třeba šero, tma, hustý déšť, mlha, sněžení**

b) si musím vzít brýle

c) kdy vozidla musí svítit

5. Před přecházením po přechodu

a) se nemusím rozhlížet, mám jako chodec přednost, auta musí zastavit

b) se vždy pečlivě rozhlédnu, jdu po přechodu vpravo a nemusím se rozhlížet

**c) se vždy pečlivě rozhlédnu, jdu po přechodu vpravo a stále se rozhlížím**

6. Jestliže přecházím silnici s více jízdními pruhy,

a) nemusím se rozhlížet, jsem na přechodu a mám přednost

b) jsem opatrný a rozhlížím se na začátku a na konci silnice

**c) jsem opatrný a rozhlížím se v každém jízdním pruhu**

7. Na přechodu se světelnými signály

**a) se musím rozhlížet na obě strany před přecházením i při něm**

b) se nemusím rozhlížet vlevo

c) se nemusím rozhlížet, když mám zelenou

8. Jestliže se během přecházení rozsvítí červený panáček,

a) vrátím se zpátky na chodník

**b) pospíším si a dokončím přecházení**

c) zůstanu stát a počkám na zelenou

9. Do auta nastupuji a vystupuji z něj

**a) dveřmi u chodníku nebo krajnice**

b) vždy zleva od chodníku

c) z jakékoliv strany

10. Po vystoupení z autobusu přecházím po přechodu

**a) nebo za autobusem, ale lépe počkám, až autobus odjede ze zastávky**

b) nebo před autobusem, ale lépe počkám, až autobus odjede ze zastávky

c) nebo kdekoliv jinde

**4. ročník**

1. Než vyjedu na kole, zjistím,

**a) zda je kolo v pořádku a nechybí mu nic z povinné výbavy**

b) zda je kolo v pořádku – řidítka a brzdy

c) zda má světlo a zvonek

2. Cyklistická přilba

a) je povinná, ale na stezkách pro cyklisty nepovinná, jen doporučená

b) je nepovinnou, ale doporučenou výbavou cyklisty do 18 let

**c) je povinnou výbavou cyklisty do 18 let**

3. Jezdit na kole se naučím nejlépe

a) na rovné silnici, kde jezdí málo aut, třeba mezi domy

**b) na dopravním hřišti nebo na místě mimo silniční provoz**

c) na parkovišti s velkou volnou plochou

4. Co je zřetelná jízda?

**a) dávám zřetelně a včas najevo své úmysly, aby ostatní mohli včas a bezpečně reagovat**

b) naplánuji si přesně trasu jízdy na kole, abych nezabloudil

c) vezmu si na sebe barevné oblečení a reflexní doplňky, abych byl dobře vidět na silnici

5. Pro cyklistu je jízda bezpečnější

**a) po stezce pro cyklisty**

b) po silnici

c) po chodníku

6. Při jízdě po cyklostezce

a) platí jiná pravidla, než při jízdě po silnici

**b) platí stejná pravidla jako při jízdě po silnici**

c) není cyklista nijak omezen, nemusí se řídit pravidly

7. Při jízdě po silnici

a) jedu co nejvíce vpravo a sleduji provoz před sebou

**b) jedu co nejvíce vpravo a sleduji provoz okolo sebe**

c) jedu uprostřed jízdního pruhu a sleduji provoz okolo sebe

8. Jako cyklista se řídím

**a) všemi značkami okolo silnice i na ní**

b) jen značkami stojícími u silnice

c) jen značkami pro cyklisty

9. Znamení o změně směru jízdy dávám

a) upažením ruky a kmitáním dlaní nahoru a dolů

b) upažením ruky a dlaní s prsty volně směřujícími dolů

**c) upažením ruky a dlaní s prsty nataženými u sebe a palcem vzhůru**

10. Při předjíždění a objíždění dávám přednost vozidlům

a) v protisměru a jsem velmi opatrný

b) za sebou a jsem velmi opatrný

**c) za sebou i v protisměru a jsem velmi opatrný**

11. Na křižovatce bez označení dopravními značkami

**a) dávám přednost vozidlům přijíždějícím zprava**

b) mám přednost před vozidly přijíždějícími zprava

c) nemá nikdo přednost

12. Jestliže přijedu na křižovatku ke značce Dej přednost v jízdě nebo “Stop”, znamená to, že

a) musím dát přednost vozidlům zprava a zleva

**b) musím dát přednost vozidlům jedoucím po hlavní silnici**

c) mám přednost před vozidly ze všech směrů

13. Při přecházení po přechodu pro chodce

**a) kolo vždy vedu, jdu vpravo a jsem ohleduplný k ostatním, zabírám více místa**

b) na kole mohu jet, když po přechodu nikdo jiný nepřechází

c) kolo vždy vedu, jdu vlevo a jsem ohleduplný k ostatním, zabírám více místa

14. Za tmy a snížené viditelnosti radši nevyjíždím, jestliže ano, musím mít k povinné výbavě ještě

a) vpředu nebo vzadu bílé světlo a na sobě reflexní doplňky

b) vpředu červené a vzadu bílé světlo a na sobě reflexní doplňky

**c) vpředu bílé a vzadu červené světlo a na sobě reflexní doplňky**

15. Používat mobilní telefon a sluchátka cyklista během jízdy na kole

a) smí při jízdě po cyklostezce

**b) nikdy nesmí**

c) smí, jen když jede velmi pomalu

**5. ročník**

1. Jestliže je na jedné straně silnice chodník

a) nemusím ho použít, když jdu po silnici správně

b) použiji ho, jen když je v mém směru

**c) musím ho pro chůzi použít**

2. Při chůzi po chodníku a po silnici

**a) nepoužívám sluchátka ani mobil**

b) nemusím sledovat provoz kolem

c) mi řidiči dají přednost

3. Při chůzi po chodníku, stezce pro chodce, pěší zóně i po silnici jsem pozorný a ohleduplný,

a) protože bych se tak měl chovat

**b) protože nechci svým chováním ohrozit ostatní chodce a řidiče**

c) protože nechci, aby se mi něco stalo

4. Jestliže mám v dohledu přechod pro chodce,

a) nemusím ho použít, když nic nejede

b) musím ho použít, jestliže je v mém směru

**c) musím ho použít**

5. Když přecházím silnici s dvěma jízdními pruhy v jednom směru

a) rozhlížím se na začátku přecházení a uprostřed

**b) rozhlížím se na začátku a v každém dalším jízdním pruhu**

c) rozhlížím se na začátku a na konci přecházení

6. Za snížené viditelnosti mě řidič dříve uvidí, jestliže mám

**a) pestré barevné oblečení a na sobě reflexní doplňky**

b) pestré barevné oblečení, reflexní doplňky pak mít nemusím

c) světle šedé oblečení a na sobě reflexní doplňky

7. Na stezce pro cyklisty jedu ve dvojici

a) vpravo, nejvýše dva vedle sebe

**b) vpravo za sebou**

c) kdekoliv, mám tady přednost

8. Při vjezdu na stezku a výjezdu ze stezky

**a) dám přednost všem vozidlům**

b) mám přednost přede všemi vozidly

c) se řídím pravidlem přednosti zprava

9. Znamení o změně směru jízdy dávám

**a) včas, a to jen před změnou směru jízdy**

b) včas, a to po celou dobu, kdy měním směr jízdy

c) včas, ale jen při předjíždění

10. Jako cyklista jsem na silnici zranitelnější, než ostatní,

a) proto na mě řidiči vozidel musí dávat pozor

b) proto mám přednost před osobními automobily

**c) proto musím být opatrný, musím přemýšlet a předvídat**

**Otázky pro 2. stupeň ZŠ**

Forma ověření znalostí zůstává na posouzení pedagoga. Je třeba přistupovat k žákům individuálně a podle jejich možností, schopností, času a prostoru zvolit vhodnou formu práce. Uváděné testové otázky odpovídají výstupům jednotlivých ročníků, mohou být tak pojaty.

Pro ověření zvládnutí standardů pedagog může sám zvolit postup, který nutně nemusí mít formu testů. Nejvhodnější je řešení vytvoření modelových situací z dané výukové oblasti. Tyto situace vytvoří pedagog sám či ve spolupráci s žáky podle výukových témat. Hodnocení jednotlivých žáků pedagog posoudí při samotném řešení situací. Vědomosti lze ověřovat praktickou formou a formou testu.

Pro ověření praktickou formou je nejvhodnější vytvoření modelových situací z dané výukové oblasti. Tyto situace vytvoří podle výukových témat pedagog sám nebo ve spolupráci se žáky, případně ve spolupráci s odborníky (policie, záchranáři, apod.). Pedagog vytvoří výukové okruhy, podle kterých budou žáci vyhledávat informace v literatuře, ale zejména pomocí internetu. Skupina dostane zadání modelové situace s několika otázkami. Žáci dostanou čas na přípravu řešení situace. Součástí řešení je dramatizace či demonstrace. Při řešení modelové situace žáci musí odpovědět na zadané otázky. Učitel či ostatní žáci mohou klást otázky a skupina řešitelů se musí pokusit na ně odpovědět. Pedagog hodnotí řešitelskou skupinu jednotlivě i jako celek. V další vyučovací hodině si žáci modelové situace vystřídají nebo si vzájemně vytvoří nové. Dále jsou uvedeny testy pro jednotlivé ročníky a okruhy pro ověření znalostí v 8. a 9. ročníku ZŠ. Na základě okruhů může pedagog sám vytvořit otázky, které nemusí předkládat žákům formou testu. Příklady práce jsou uvedeny dále.

**6. ročník**

1. Ve dvojici nebo ve skupině po chodníku

a) nikdy nechodím

**b) jdu, jen když zůstane dostatek místa pro ostatní chodce**

c) můžu jít kdykoliv, jestliže jdu obezřetně

2. Na bruslích po chodníku

**a) smím jet vpravo a musím být ohleduplný k ostatním chodcům**

b) nesmím jet

c) smím jet, jen je-li chodník prázdný

3. Na bruslích po silnici smím jet

a) po jakékoliv straně, záleží na hustotě provozu a kvalitě silnice

b) vpravo stejně jako cyklisté, ale je to nebezpečné, volím raději jinou cestu

**c) vlevo stejně jako chodci, ale je to nebezpečné, volím raději jinou cestu**

4. Chodci po silnici chodí vlevo

**a) za sebou a co nejvíce u okraje silnice**

b) nejvýše dva těsně vedle sebe a co nejvíce u okraje silnice

c) nejvýše tři těsně vedle sebe a co nejvíce u okraje silnice

5. Reflexní doplňky pro zvýšení viditelnosti nosím

a) za snížené viditelnosti na silnici

**b) vždy při pohybu v silničním provozu**

c) za tmy v silničním provozu

6. Při přecházení po přechodu jdu

**a) vpravo, jdu rychle, ale klidně a rozhlížím se**

b) vpravo, co nejrychleji, nejlépe běžím a rozhlížím se

c) vpravo, jdu rychle, ale klidně, nerozhlížím se, mám přednost

7. Při přecházení silnice

a) nemohu jet na bruslích, skateboardu ani na kole

b) mohu jet na bruslích, skateboardu i na kole

**c) mohu jet na bruslích, na skateboardu nejedu a kolo vždy vedu**

8. Tramvaj a vozidla s právem přednosti v jízdě

**a) mi nemusejí dát na přechodu pro chodce přednost**

b) mi musí dát na přechodu pro chodce přednost

c) nemají na přechodu pro chodce přednost

9. Při přecházení silnice s více jízdními pruhy se rozhlédnu na začátku

a) a v průběhu přecházení do každého jízdního pruhu; nezastavuji

**b) a v průběhu přecházení do každého jízdního pruhu; zpomalím nebo zastavím**

c) a uprostřed na dělicím pásu

10. Bezpečnostním pásem se při jízdě autem připoutám

a) jen mimo město

**b) vždy**

c) jen na předním sedadle

11. V nouzi nebo v případě zranění

a) doběhnu na nejbližší stanoviště policie

**b) zavolám někoho dospělého nebo zatelefonuji na číslo 112**

c) doběhnu na nejbližší zdravotní středisko

**7. ročník**

1. Jízdní kolo musím mít vybaveno povinnou výbavou

**a) vždy, když na něm vyjedu**

b) jen když jedu po silnici

c) jen při jízdě na stezce pro cyklisty

2. Jako cyklista musím mít přilbu

a) do 15 let, ale bezpečné je ji používat vždy při jízdě na kole

**b) do 18 let, ale bezpečné je ji používat vždy při jízdě na kole**

c) kdykoliv vyjedu na silnici

3. Neohrozit ostatní účastníky silničního provozu znamená

**a) počínat si tak, abych nezpůsobil nebezpečnou situaci účastníkům silničního provozu**

b) počínat si tak, abych neohrozil svoje zdraví a svůj život

c) počínat si tak, abych nepřekážel

4. Cyklisté mohou jet po silnici

a) dva vedle sebe, jestliže je silnice široká

b) jedině vždy za sebou a udržovat rozestupy 50 cm

**c) jedině vždy za sebou a udržovat rozestupy na jedno jízdní kolo**

5. Jízda je bezpečnější na stezkách pro cyklisty, kde

**a) platí stejná pravidla jako při jízdě po silnici**

b) neplatí pro cyklisty žádná pravidla

c) kde má cyklista vždy přednost v jízdě

6. Při výjezdu z cyklostezky a z obytné zóny

a) mám vždy přednost před všemi vozidly

**b) musím vždy dát přednost všem vozidlům**

c) se přednost řídí dopravními značkami

7. Jestliže jedou dva cyklisté za sebou za snížené viditelnosti,

**a) musí mít každý vybavené kolo bílou přední a červenou zadní svítilnou nebo blikačkou**

b) musí mít každý vybavené kolo červenou přední a bílou zadní svítilnou nebo blikačkou

c) musí mít alespoň první kolo bílou přední blikačku a druhé kolo zadní červenou blikačku

8. Na křižovatce pro mne platí stejná pravidla jako pro řidiče a řídím se

a) předností zprava, dopravními značkami nebo semafory

b) předností zprava a dopravními značkami

**c) předností zprava, dopravními značkami, semafory nebo pokyny policisty**

9. Jestliže slezu z kola,

**a) vedu ho po silnici vpravo co nejvíce u okraje silnice**

b) vedu ho po silnici vlevo co nejvíce u okraje silnice

c) nesmím ho vést po silnici

10. V silničním provozu jsem zranitelnější, než ostatní,

a) moje chyby nemohou silnější účastníky nijak ohrozit

**b) ale i moje chyby jsou pro ostatní nebezpečné**

c) proto mi ostatní dávají přednost

11. Techniku jízdy na kole a řešení křižovatek

a) se naučím nejlépe na málo frekventované silnici

b) se naučím nejlépe v plném provozu

**c) se naučím nejlépe na dopravním hřišti**

12. Jestliže jede skupina tří cyklistů, jede

**a) nejmladší cyklista uprostřed, starší vpředu a nejstarší vzadu**

b) nejmladší cyklista vpředu, starší uprostřed a nejstarší vzadu

c) nejmladší cyklista vzadu, starší uprostřed a nejstarší vpředu

**8. ročník**

Okruhy pro ověření znalostí volíme způsob, kdy si žáci sami hledají odpovědi na zadané otázky.

Příklady skupin, okruhů a zadání:

Informace o cyklistech:

1. Od kolika let smí cyklisté sami jezdit po silnicích?

2. Musí cyklista dodržovat všechna pravidla silničního provozu, nebo se řídí jen pokyny dopravních značek?

3. Čím se cyklisté chrání před nebezpečím, které jim hrozí v silničním provozu?

4. Vyjmenujte alespoň tři věci ze základní povinné výbavy jízdního kola.

5. Nakreslete dopravní značku, která se týká cyklistů v provozu.

Informace o chodcích:

1. Je chodcem i jezdec na kolečkových bruslích? Pokud ano, po které straně jezdí?

2. Mají chodci také nějaké povinnosti při přecházení?

3. Kdy chodec nesmí vstupovat do vozovky? Napište alespoň dva příklady.

4. Čím by se chodci měli chránit před nebezpečím, které jim hrozí v silničním provozu?

5. Nakreslete dopravní značku, která je důležitá pro bezpečné přecházení chodců.

Informace o dopravních značkách:

1. Sledovat dopravní značky a řídit se jejich pokyny musí všichni řidiči. Platí to i pro cyklisty a chodce?

2. Mají tvary a barvy dopravních značek nějaký význam?

3. Nápisy a čáry na silnicích jsou také dopravní značky?

4. Najděte a popište alespoň pět dopravních značek v okolí vaší školy.

5. Co znamená tato dopravní značka? /vybrat z Výběru dopravních značek/

Informace o železničních přejezdech:

1. Co je to železniční přejezd? Najděte v pojmech pravidel silničního provozu.

2. V jakých případech nesmí řidič vjíždět na železniční přejezd? Napište alespoň tři příklady.

3. Jakými dopravními značkami se železniční přejezdy označují?

4. Jakými světelnými signály se železniční přejezdy zabezpečují?

5. Musí chodci dodržovat při přecházení železničních přejezdů nějaká pravidla?

Informace o světelných signálech (semaforech):

1. K čemu slouží světelné signály v silničním provozu?

2. Kde se používají?

3. Jaký význam mají jednotlivé barvy použité na světelných signálech?

4. Mají pokyny světelných signálů přednost před pokyny dopravních značek?

5. Jaký význam má tento světelný signál? /vybrat z Výběru dopravních značek/

**Závěr**

Obecně lze shrnout, že dopravní výchova je v naší společnosti všeobecně velmi podceňována. Vede k tomu především fakt, že účast v silničním provozu, tzn. každodenní pohyb v dopravním prostředí, je věc tak samozřejmá a jednoduchá, že asi ani není potřeba se jí učit. V současné době se dopravní výchově v České republice věnuje nedostatečné množství subjektů, což souvisí s tím, že se dopravní výchově v oblasti vzdělávání a výchovy žáků věnovala v minulosti nedostatečná pozornost. Na základních školách by se dopravní výchově mělo věnovat více času, její prvky by se měly zařazovat do více předmětů, nebo lépe by bylo zřídit samostatný předmět. Podle stávajícího názoru odborníků je osvěta žáků stále nedostatečná, kdy právě na základních školách by se mělo dát dopravní výchově ve výuce více prostoru a času.

**Referenční seznam**

Český červený kříž (2016). Dětské dopravní hřiště pro veřejnost 28. 9. 2016. *Český červený kříž: Oblastní spolek Kroměříž*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: http://www.cervenykrizkm.cz/2016/09/detske-dopravni-hriste-pro-verejnost-28-9-2016/.

Děcký, J. (2013). *Doprava a systémy dopravní výchovy 2*. Brno: Masarykova univerzita.

Dopravníalarm.cz (c2018). Dopravní výchova v zahraničí. *Dopravníalarm.cz*. Retrieved 1. 10. 2018 from the World Wide Web: http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-vychova-v-zahranici.pdf.

Heinrichová, J. (2006). *Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovu dětí*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.

iBesip.cz (2018a). I. stupeň ZŠ. *Besip*. Retrieved 1. 10. 2018 from the World Wide Web: https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/I-stupen-ZS.

iBesip.cz (2018b). II. stupeň ZŠ. *Besip*. Retrieved 1. 10. 2018 from the World Wide Web: https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/II-Stupen-ZS.

iBesip.cz (2018i). Dětská dopravní hřiště. *Besip*. Retrieved 20. 09. 2018 from the World Wide Web: https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste.

Límová, L. (2006). *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum.

Novák, J. (2014b). Některé faktory výchovy a vzdělávání v oblasti krizového řízení a ochrany obyvatelstva. *Workshop „Zkvalitnění systému vzdělávání a výzkumu v oblasti ochrany obyvatelstva“*. Retrieved 2. 3. 2019 from the World Wide Web: http://www.krizrizflkr-utb.cz/images/prednasky/27032014/020\_Novk\_Jaromr\_Nkter\_faktory\_vchovy\_a\_vzdlvn\_v\_oblasti\_krizovho\_zen\_a\_ochrany\_obyvatelstva.pdf.

Odvody, Z. (2015). *Dopravní výchova pro 1. stupeň ZŠ*. Sokolov: MAS Sokolovsko.

Olšan, M., & Konečný, M. (2008). *Bezpečí dítěte v dopravě v dopravě: pomocník a rádce rodičům*. Praha: Ministerstvo dopravy. Retrieved 30. 09. 2018 from the World Wide Web: https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/soubory/dopravni-vychova/zs/bezpeci-ditete-v-doprave-bezwebu-zamceny.pdf.

Stojan, M. (2008). *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: Pedagogická fakulta MU.

Stojan, M. et al. (2007). *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita.

Stojan, M. et al. (2009). *Aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno: Masarykova univerzita.

Vaculčík, D. (2003). Cyklistické přilby a jejich použití. *Opavou na kole*. Retrieved 30. 09. 2018 from the World Wide Web: http://www.opavounakole.info/opava/cyklisticke\_prilby\_pouziti1.htm.

Vokáč, P. (2016). *Školský zákon: zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání*. 6. přeprac. vyd. Třinec: Resk.

Votruba, J. (2001). *Dopravní výchova v rodině: Několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*. Praha: Fortuna.

Kurucz T. (2019) *Dopravní výchova a její úloha při výchově dětí a mládeže* (diplomová práce) UP Olomouc