

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE.**



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**METODIKA A PRAKTICKÁ APLIKACE
DOPRAVNÍ VÝCHOVY PRO DĚTI
MLADŠÍHO ŠKOLNÍHO VĚKU**

Autor práce: Miroslav Matoušů, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2011

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění

.....

Děkuji svému vedoucímu práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady, věcné připomínky, metodické vedení a postřehy při tvorbě mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat ředitelům a učitelům základních škol ve Slavonicích, Studené, Strmilově, Jindřichově Hradci, Strakoniciích a Jihlavě, že mi umožnili provést dotazníkové šetření u žáků pátých tříd.

ABSTRAKT

MATOUŠŮ, M. *Metodika a praktická aplikace dopravní výchovy pro děti mladšího školního věku: Bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 69 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha.

Klíčová slova: bezpečná jízda na kole, bezpečné přecházení, dítě cyklista, dítě chodec, dopravní výchova, prevence v dopravě, vidět a být viděn.

Pravidla silničního provozu se učí řidiči v autoškolách, profesionálové se seznamují s novinkami na různých školeních, v televizi jsou pořady pro bezpečné řízení vozidel, či motocyklů. Přes všechna tato opatření jsou statistiky dopravních nehod v naší republice stále alarmující.

V první části práce mapuje, co by žáci, to je nezletilí účastníci silničního provozu, měli znát a implementuje dopravní výchovu do systému vzdělávání na základních školách. V další části má bakalářská práce ambici obohatit její teoretickou část o dílčí a zevšeobecňující závěry, které poukazují k rozmanitosti možných metodických postupů v rámci edukací, zaměřených na výchovu nezletilých účastníků silničního provozu a uceleně mapuje úroveň znalostí potřebných k bezpečné orientaci v dopravních situacích. V neposlední řadě pak formou kvalitativní výzkumné techniky, tj. dotazníkového šetření reflektuje vztah žáků pátých tříd základních škol k silničnímu provozu. V poslední části poukazuje na statistiku nehodovosti nezletilých a práci preventivně informační skupiny Policie ČR.

The ABSTRAKT

Matoušů, M. *The methodology and practical application of traffic education for children of younger school age*: Bachelor thesis. České Budějovice. The University of European and Regional studies. o. p. s., 2011. 60 s, supervisor: Mgr. et Bc. Josef Kříha

Keywords: safety cycling, safe crossing over, child as a cyclist, child as a walker, traffic education, prevention in traffic, “to see and to be seen”.

The drivers are trained in the Highway Code in driving schools; the professionals are acquainted with news at training courses, and there're programmes for safe driving a car or motorbike on TV. The statistics of traffic accidents are, over all these measures, still alarming.

Firstly, the thesis maps what pupils - it means underage traffic participants - should know about the traffic. Thesis also implements the traffic education to the primary schools' education system. In the next part the bachelor thesis has tendency to enrich his theoretical part about partial and more general conclusions, which point to diversity methodological advancement through education, which are possible and are directed to education underage traffic participants. In total, thesis maps the level of knowledge, which is needed for safe orientation in traffic situations. Last but not least thesis also examines the relationship of the 5th-class pupils of primary school to traffic issues by using high-quality research technology, it means- the questionnaire form.

OBSAH

ÚVOD

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

2 ZAČLENĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY DO ŠKOLNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ

2.1 Požadavky na znalosti dětí v oblasti dopravní výchovy

2.2 Implementace dopravní výchovy do systému vzdělání

3 METODIKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY

3.1 První ročník

3.1.1 Bezpečná cesta do školy

3.1.2 Chůze po chodníku, stezka pro chodce

3.1.3 Bezpečné přecházení vozovky

3.1.4 Přecházení vozovky po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu

3.1.5 Vidět a být viděn

3.2 Druhý ročník

3.2.1 Význam světelných signálů pro chodce

3.2.2 Chůze po silnici – jednotlivci

3.2.3 Chůze po silnici - útvary chodců

3.2.4 Nebezpečná místa pro chůzi

3.3 Třetí ročník

3.3.1 Základní dovednosti na kole

3.3.2 Ochranná přilba

3.3.3 Bezpečné chování v automobilu

3.3.4 Způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě

3.4 Čtvrtý ročník

3.4.1 Výuka pravidel silničního provozu pro cyklisty

3.4.2 Vidět a být viděn – jízda na kole

3.4.3 Bezpečná jízda na kole

3.5 Pátý ročník

3.5.1 Výuka pravidel silničního provozu pro cyklisty – pokračování ze 4. ročníku

3.5.2 Bezpečná jízda na kole – pokračování ze 4. Ročníku

3.5.3 Povinné vybavení jízdních kol

4 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

4.1 Dotazník pro žáky 5. tříd

4.2 Zúčastněné školy

4.3 Obsah dotazníku

5 VYHODNOCENÍ

5.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření

5.2 Vyhodnocení statistického šetření

5.3 Dopravní strategie ČR

6 ANALÝZA ZÍSKANÝCH POZNATKŮ

6.1 Dotazníky

6.2 Preventivně informační skupina Policie ČR

ZÁVĚR

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

PŘÍLOHY

ÚVOD

„Někteří lidi jezdí neohleduplně tak doufám že dostanou mozek a budou jezdit opatrněji aby neumírali zbytečně lidi.“¹

Stále se zvyšující intenzita dopravy a nárůst rizik v souvislosti s dopravní nehodovostí nás neustále nutí problematice bezpečnosti silničního provozu věnovat čím dál větší pozornost. V roce 2010 šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut nehodu, každých 24 minut a 16 vteřin byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 3 hodiny a 6 minut těžce. V průměru každých 11 hodin a 36 minut zemřel při nehodě člověk². Celkem došlo k 75 522 dopravním nehodám³. Dopravní nehody se nevyhýbají ani nejmenším a nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu, našim dětem. Z toho vyplývá, že dopravní výchově dětí není stále věnována dostatečná pozornost, jakou by si tato problematika zasloužila.

Jak z příslušných statistik jasně vyplývá, situace v dopravní nehodovosti je v naší republice ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi podstatně horší a to i přes všechny snahy tuto situaci účinně řešit. Doposud přijatá opatření se nesečkala s úspěchem, který by přinesl její tolik očekávané snížení. Tuto situaci nevylepší ani prognózy odborníků předpovídající i nadále zvyšování silniční dopravy. Také dlouhodobé celosvětové výzkumy poukazují na fakt, že za drtivou většinou dopravních nehod stojí lidský faktor a jako jediným efektivním nástrojem ke snížení nepřijatelných ztrát na lidských životech je dlouhodobá prevence. Je nutné si uvědomit, že každý z nás je účastníkem silničního provozu, a proto musíme znát pravidla a zásady bezpečného pohybu, ať již se to týká chůze nebo jízdy. Přesto to někdy na našich silnicích vypadá tak, že se tam lidé pohybují bez znalostí těch nejzákladnějších pravidel a bez potřeby tato pravidla dodržovat. Nejvíce ohroženou, ale také nejsnáze ovlivnitelnou kategorií účastníků silničního

¹ Žák páté třídy Základní školy v Jindřichově Hradci (dotazníkové šetření)

² *Statistika dopravních nehod* [online]. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2011 [cit. 27. 7. 2011]. Dostupný na WWW: http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/dopr_nehodovost/index.htm&asoc=14

³ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011. 158 s.

provozu jsou pochopitelně děti, které vnímají silniční provoz jinak než dospělí, tedy zcela spontánně a neočekávaně. Připočteme-li navíc všeobecný postoj části naší populace k dodržování zákonů a jejich nerespektování, který se naneštěstí promítá právě i v dopravě, domnívám se, že je naprosto nezbytné přehodnotit současný neucelený výchovný proces pro začleňování této nejohroženější skupiny účastníků silničního provozu. Proto jsem zvolil tuto problematiku za téma své bakalářské práce.

Teoretická část se zabývá nejen zpracováním ucelené metodiky dopravní výchovy žáků na prvním stupni základní školy, ale také znalostmi, které by děti měly ovládat, aby jejich pohyb v silničním provozu byl bezpečný.

V praktické části je proveden rozbor statistických ukazatelů dopravní nehodovosti v Jihočeském kraji a České republice, dále pak vlastní dotazníkové šetření, zaměřené na vztah dětí k silničnímu provozu.

CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je zmapovat výuku dětí základních škol v oblasti prevence v dopravě, zdůraznit jim bezpečnostně právní aspekty a vypracováním metodiky přispět k prevenci při jejich začleňování do silničního provozu. Prevence je samozřejmě neoddiskutovatelná hlavně v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Mým cílem není pouze poukázat na možné metodické přístupy zaměřené na žáky základních škol od první do páté třídy, ale také výčet základních znalostí pro tuto kategorii nezletilých účastníků silničního provozu. V průběhu celé práce chci průběžně upozorňovat na mnohdy podceňované problémy, které jsou s každodenním silničním provozem spojeny. Současně považuji za nezbytné vyzdvihnout a zdůraznit důležitost systematické, pravidelné a programově řízené preventivní práce.

Vedlejším cílem je rozbor znalostí potřebných pro zachování bezpečí dětí základních škol v silničním provozu aplikovatelných za pomoci prevence a způsob, jakým je v současné době začleněn do školních osnov pro první stupeň a zamyslet se nad důvody vzniku dopravních nehod za účasti nejohroženější skupiny účastníků silničního provozu, dětí, zda a jakým způsobem může každý z nás tuto krutou realitu změnit. Dalším vedlejším cílem této práce je analýza statistik dopravní nehodovosti za účasti dětí jak celé České republiky, tak Jihočeského kraje a jejich vzájemné porovnání.

Teoreticko - metodická část této práce, její značnou část jsem čerpal z odborné literatury, platných právních předpisů, publikací zaměřených na výuku v základních školách a vlastních zkušeností a znalostí. Dále jsem měl možnost při shromažďování dat čerpat z materiálů a prostředků poskytnutých ze strany pedagogů. Práce dále čerpá z materiálů dostupných na veřejné počítačové síti Internet. K vyhodnocení takto získaných dat jsem využil metody syntézy, ve které jsem spojoval více částí informací v jeden celek. Dále jsem využil metody analýzy, ve které jsem složitější skutečnosti rozložil v jednodušší.

Empirická část této práce je zaměřena na to, zda si děti v dostatečné míře uvědomují nebezpečí, která je přímo ohrožují v silničním provozu a jakým způsobem a jestli vůbec je při dopravní výchově dětí zvažována možnost, že

jakýmsi nedopatřením podceňujeme falešný pocit bezpečí, který dětem leckdy nevědomky dáváme.

Ke splnění tohoto účelu jsem použil výzkumnou techniku dotazník, vyhodnocenou nejprve slovně s určitými závěry vyplývající z navrácených odpovědí, a dále pak za pomoci grafů v grafické a procentuální úpravě odpovědí. Při tvorbě dotazníku jsem vycházel z předem stanovených hypotéz:

Hypotéza 1: Děti si dostatečně neuvědomují nebezpečí, která jim v souvislosti se silničním provozem hrozí.

Hypotéza 2: Při dopravní výchově dětí podceňujeme falešný pocit bezpečí.

ZAČLENĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY DO ŠKOLNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ

1.1 Požadavky na znalosti dětí v oblasti dopravní výchovy

Děti by měly být na svou každodenní roli účastníka silničního provozu velmi dobře připraveny, a to nejen po stránce teoretické, ale i po stránce praktické. Domnívám se, že je nutné pracovat se skutečností, kdy samy děti nedokáží rozpoznat situace, které jsou nebo mohou být pro ně nebezpečné. Proto je také dopravní výchova považována z dlouhodobého hlediska za jeden ze základních pilířů výchovného působení ve škole i v rodině. Každé dítě v motoristicky vyspělém státě, by s ohledem na svůj věk mělo ovládat základní pravidla silničního provozu. Aktivní působení v oblasti bezpečnosti silničního provozu dětí a mládeže nemůže být pouze úkolem vzdělávacích zařízení, největším příkladem pro bezpečný pohyb v silničním provozu jsou rodiče. Mnohdy i nevědomky se však dopouštějí chyb, které děti často vnímají jako správné.

„Počátkem dětství ještě převládá expresivní soulad prožívání, dítě v té době nic nepředstírá, projevuje se naprosto autenticky a spontánně. Děti prožívají zpočátku školní docházky zcela přirozeně prudké city hněvu, strachu, lítosti či žárlivosti, zvláště když je v sázce něco, na čem jim aktuálně velmi záleží. Ke konci dětství vzrůstá citová stabilita, kterou však před nástupem puberty opět vystřídají projevy neklidu.“⁴

Abychom dokázali v dětech vypěstovat základní návyky pro opakující se dopravní situace a díky tomu je zbavili strachu a bezradnosti, musíme školáky se základními pravidly seznámit ve správný čas a vhodným způsobem. Proto by měla prevence výuky začínat osvojováním jednoduchých a základních vědomostí, při jejichž výuce pedagog, či jiný pracovník zabývající se touto prevencí, žáky postupně seznámí s dopravní výchovou v rámci školní docházky. Dopravní výchova je zařazená do různých učebních předmětů a do různých ročníků základní školy. Základním účelem této výchovy je naučit děti vážit si života, chránit jej a všítipit jim jednání, které zabrání vystavit sebe i druhé riziku dopravní nehody.

⁴ ČAČKA, O. *Psychologie duševního vývoje dětí a dospívajících s faktory optimalizace*. Brno: Nakladatelství Doplněk, 2000. ISBN 80-7239-060-0.

„Povinná školní docházka je hlavním obdobím, kdy děti všech úrovní schopností a ze všech vrstev obyvatelstva získávají ve škole zkušenost ze sociálních vztahů v přirozeně heterogenních kolektivech svých vrstevníků. Dochází zde k vzájemnému ovlivňování a buduje se nenahraditelný sociální kapitál jako předpoklad pro dosahování budoucí shody ve společenských, politických a pracovních záležitostech. Základní vzdělávání je rozděleno na 1. a 2. stupeň. Každá tato vzdělávací etapa má specifické vzdělávací cíle, odlišné metody a formy práce, ale i problémy, které je třeba řešit.“⁵

1.2 Implementace dopravní výchovy do systému vzdělání

Získávání základních návyků a dovedností, které jsou předpokladem pro celoživotní rozvíjení osobnosti každého jednotlivce, je důležitým hlediskem celého systému základního vzdělávání.

Proto by každý pedagog měl být schopen ve správné chvíli rozpoznat případné znevýhodnění jednotlivých žáků a podle jejich možností a schopností rozvíjet zájmy a nadání. Což nám následně umožňuje včas vybírat talentované žáky do jednotlivých tříd s různým zaměřením, jako jsou jazykové, matematické, výpočetní, přírodovědné a jinak odborně orientované skupiny dětí. Přičemž hrozí riziko vyčleňování žáků se sociálními a učebními problémy, na které by se právě v rámci dopravní výchovy nemělo zapomínat, ba naopak mělo by se s tímto aspektem v rámci prevence v praxi stavět a zohledňovat výkony těchto dětí ve výuce s dopravní tematikou stejně jako je tomu v jiných předmětech. Což jen potvrzuje názor E. Mechlové a F. Horáka, podle nichž každý vyučující musí v jednotlivých případech dávat pozor a „zvlášť uvážít, zda zamýšlená skupinová práce umožňuje aktivitu, zda je vhodná pro plánované učivo, je-li věkově přiměřená a vynaložená energie a čas při skupinové práci jsou adekvátní určenému cíli, z něhož práce vychází.“⁶

Dopravní výchova a její obsah pro děti školního věku je dána závazným předpisem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy „Standard základního

⁵ KOTÁSEK, J. *Národní program rozvoje v České republice. Bílá kniha*, Praha: Tauris, 2001, s. 97. ISBN 80-211-06372-8.

⁶ MECHLOVÁ, E., HORÁK, F. *Skupinové vyučování na základní a střední škole*. Praha: SPN 1986, s. 98.

vzdělávání“, ze kterého vycházejí školní učební osnovy pro jednotlivé druhy škol. V rámci povinné školní docházky je tento druh výchovy dětí začleněn například do prvouky, českého jazyka, vlastivědy, přírodovědy nebo tělesné výchovy. Dopravní výchovou obecně rozumíme přípravu dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu pro role chodce, cyklisty a nepochybně budoucího řidiče. V praktické preventivní práci z toho vyplývá, že „dopravní výchova má svou část výchovnou a naukovou. Nauková část zahrnuje výběr pravidel silničního provozu odpovídající věkové specifikaci dětí s tím i další související poznatky dotvářející pochopení vznikajících situací a správných reakcí na ně. Sem řadíme pochopitelně i odpovídající praktický výcvik.“⁷

Prostřednictvím dopravní výchovy bychom měli dokázat splnit následující požadavky:

- seznamovat žáky s pravidly silničního provozu, upevňovat a prohlubovat znalosti a návyky jejich důsledného dodržování v praktickém životě
- přispívat k formování kladných morálních a volních vlastností žáků, které jsou z hlediska bezpečnosti silničního provozu nezbytné (např. sebeovládání, kázeň, pohotovost reakce, rozhodnost, ohleduplnost aj.)
- rozšiřovat a zdokonalovat technické znalosti a dovednosti a umožňovat aplikaci teoretických poznatků, získaných v ostatních vyučovacích předmětech, v praxi
- přispívat ke snižování dopravní nehodovosti
- přispívat k výchově k péči o životní prostředí
- osvojovat si základní dovednosti při poskytování první pomoci raněným při dopravní nehodě⁸

Na základě výše uvedeného se domnívám, že pokud bychom chtěli skutečně být schopni zodpovědně plnit stanovené cíle, je nejvyšší čas začít se zabývat vhodnou změnou v začlenění této problematiky do stávajícího systému výchovy a výuky školáků.

⁷ VOTRUBA, J. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha: Fortuna, 1995, ISBN 80-7168-232-2.

⁸ VOLNÝ, J. *Didaktika dopravní výchovy*. Praha: SPN, 1983.

2 METODIKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY

2.1 První ročník

2.1.1 Bezpečná cesta do školy

Začátek školní docházky je zásadní změnou v životě dítěte. Zatímco v předškolním věku rodiče doprovází svého potomka na každém kroku, se vstupem do školy jsou na dítě kladeny nové požadavky, např. samostatný pohyb po ulicích a silnicích bez pomoci a dozoru dospělých. Téměř každý žák má cestu do školy jinou. Někdo přejde pouhých několik metrů pěšky, jiný dojde pouze k zastávce autobusu a někteří musí při své cestě do školy ujít i několik kilometrů a několikrát přecházet vozovku. Přípravenost zvládnout cestu do školy a zpět bez úhony na zdraví se musí dítě naučit. K tomu ho musí vést především rodiče.

Ještě dříve, než půjde poprvé samo, měli by s ním rodiče tuto cestu několikrát projít a vysvětlit, jak se má v konkrétní situaci zachovat. Dítěti ukázat cestu, která je nejbezpečnější, ačkoli nebude třeba nejkratší. Je potřeba mu také vštípit, že cesta do školy vede po chodníku, a poučit ho, po které straně se má pohybovat, popřípadě, není-li chodník, jak se na vozovce chovat, kde má přecházet atd. Je důležité, aby sami rodiče dodržovali pravidla silničního provozu a sloužili svým dětem jako nejlepší příklad.

Na cestě do školy na děti číhá řada nebezpečí. Ke zvýšení rizika určitě přispívá ranní únava způsobená nedostatkem spánku, stres a spěch. Děti jsou přesvědčené, že mají na přechodech absolutní přednost, tudíž mají pocit, že jim zde žádné nebezpečí nehrozí. Mnohdy nedokážou odhadnout rychlost a vzdálenost přijíždějícího vozidla, nebo vstupují do silnice bez rozhlédnutí.

Základní znalosti, získané v rodině je potřeba dále rozvíjet ve škole. Myslím si, že v prvních dnech povinné školní docházky by hlavním tématem vyučování mělo být "Bezpečná cesta do školy". Toto téma zahájit vycházkou do okolí školy, kde by se žáci měli seznámit s nebezpečnými úseky, zaměřit se na dopravní značky a přechody pro chodce. U každé dopravní značky se zastavit, prohlédnout si ji, pojmenovat ji a vysvětlit, co příkazuje, zakazuje nebo oznamuje. Žáci by měli dostat úkol - zapamatovat si, které značky na vycházce viděli, aby je po návratu do třídy dokázali vybrat z nabízených obrázků dopravních značek a

vysvětlit jejich význam. Úkol pro děti: „Urči správnou barvu těchto tří velmi důležitých dopravních značek pro chodce a poté je vybarvi!“:



Obr. 1 - Stezka pro chodce



Obr. 2 - Zákaz vstupu chodců



Obr. 3 - Přechod pro chodce

Celkem se mi líbil projekt „Pražských matek“:

Prvním krokem je uspořádání semináře pro rodiče, děti, pedagogy, zástupce veřejné správy (představitelé samosprávy a odboru dopravy dotčené městské části a MHMP) a policie, na kterém účastníci získají základní informace o projektu, jeho průběhu, očekávaných efektech, včetně vysvětlení principů zklidňování dopravy. Každý žák školy obdrží mapku jejího okolí, kam s pomocí rodičů zakreslí cesty, kudy chodí do školy a vyznačí místa, kde se necítí bezpečně. Současně vyplní dotazník, kde vysvětlí, proč jsou místa nebezpečná, a mohou případně navrhnout, jak situaci zlepšit. Děti pak zpracují mapky do třídních map a poté vytvoří jednu školní mapu, která obsahuje souhrn tras do školy a seznam nebezpečných míst, včetně jejich popisu.⁹

Bohužel, výsledek projektu zde není uveden.

2.1.2 Chůze po chodníku, stezka pro chodce

Role chodce je v první třídě pro žáka prioritní, i když je vzhledem ke své výšce nejohroženějším účastníkem. *Chodec musí užít především chodníku nebo stezky pro chodce¹⁰*. I když je chodník relativně bezpečný pro pohyb lidí, musí se však i

⁹ *Bezpečné cesty*. 2007 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: www.prazskematky.cz/bezpecne_cesty.php

¹⁰ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. podle § 53, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98*. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

zde dodržovat pravidlo ohleduplného a ukázněného chování, aby nedošlo k ohrožení zdraví jiné osoby.

Základní pravidla pro bezpečnou chůzi:

- na chodníku chodíme vpravo, i když to v pravidlech není stanoveno
- nechodíme po obrubníku, je to nebezpečné
- nepřekážíme protijdoucím
- nepošťuchujeme se s kamarádem
- nepoužíváme sluchátka, sluch je důležitým faktorem pro vnímání okolí
- nepřekonáváme zábradlí, není to prolézačka
- při chůzi si nehrajeme



Obr. 4 – Jihlava, dopravní značka upozorňující na povinnost užití chodníku (vlastní foto)

Dále je potřeba mít na paměti:¹¹

- je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty, aby chodec neohrozil cyklistu jedoucího po stezce

¹¹ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

- je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty, kde je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, musí chodec užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může však užít při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty
- že i jezdec na kolečkových bruslích je chodec, který však nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce



Obr. 5 (6) – „Stezka pro chodce a cyklisty“ („ konec stezky“), kde je oddělený pruh pro chodce a pruh pro cyklisty (Jihlava – u autobusového nádraží, vlastní foto)

2.1.3 Bezpečné přecházení vozovky

Jednou z hlavních příčin ohrožení nejmenších školáků při pěší docházce do školy je přecházení vozovky. Nejideálnější by bylo, kdyby dítě mělo možnost přecházet silnici na nejbezpečnějším místě – tj. mimoúrovňové podchody a nadchody. Většinou však možnost bezpečného přecházení nemáme, proto musíme velmi zodpovědně poučit děti, jak správně přecházet. Především je to přecházení na vyznačeném přechodu.

Když přechod pro chodce není vyznačen, naučíme děti vybírat si to nejvhodnější místo pro přecházení - rovné a přehledné, místo s nejdelším výhledem.

Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.¹²

Zásady bezpečného přecházení:

- zvolit správné místo přecházení
- komunikaci přecházet vždy přímo - nejkratším možným způsobem
- nepřecházet za zatáčkou, ale na rovném úseku, kde je vidět
- vždy se pořádně rozhlédnout - nejprve vlevo, protože zleva hrozí prvotní nebezpečí, poté vpravo a znovu vlevo
- přecházet jen tehdy, když se neblíží žádné auto
- nepřecházet mezi zaparkovanými auty - možnost přehlédnutí přijíždějícího vozidla
- nespěchat - spěch snižuje správné vnímání podnětů z okolí
- nepředvádět se před kamarády
- u zastávek hromadné dopravy nechat autobus (tramvaj, trolejbus) raději odjet
- nikdy nepřecházet za vozidlem, které zastavilo v kopci - možnost couvnutí

Přecházení železničního přejezdu

Při přecházení železničního přejezdu si musí záček počínat zvlášť opatrně, důkladně se přesvědčit, že se nepřibližuje vlak, nevcházet na přejezd, svítí-li zabezpečovací zařízení, neobcházet závory.

¹² Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., podle § 54, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

2.1.4 Přecházení vozovky po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu

Pro bezpečnost chodců se budují přechody (tzv. zebry) a mimoúrovňové nadchody a podchody.

Užívané dopravní značky:



Obr. 7 - Přechod pro chodce



Obr. 8 - Podchod nebo nadchod



Obr. 9 - Pozor, přechod pro chodce



Obr. 10 - Přechod pro chodce (tzv. zebra)

Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo¹³.

¹³ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., podle § 54, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98.* Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

Přechod pro chodce je sice určen pro přecházení vozovky a jsme povinni ho užít, ale úplnou bezpečnost nám nezaručuje. Od 1. ledna 2001 je v účinnosti zákon, který ukládá řidiči (kromě řidiče tramvaje) povinnost:

aby umožnil chodci, který je na přechodu pro chodce nebo jej hodlá použít, bezpečné přejítí vozovky; proto se musí řidič takového vozidla přibližovat k přechodu takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce zastavit své vozidlo.

Je potřeba, aby si žák uvědomil, že vozidlo nemůže zastavit ihned, jakmile někdo vstoupí na přechod. Musí se naučit rozeznávat povětrnostní podmínky (sucho, mokro, náledí) a vědět, že řidiči trvá určitý čas, než začne brzdit, a poté X metrů trvá vozidlu, než zastaví.

Dráha pro zastavení vozidla

Dráha pro zastavení vozidla je tvořena dvěma faktory – reakční dráhou a vlastní brzdou dráhou. Reakční dráha je dráha, kterou řidič ujede od okamžiku, kdy rozpozná kritickou situaci, zpracuje ji a začne brzdit. To trvá asi jednu vteřinu. V tomto čase se však vozidlo dále pohybuje s nezměněnou rychlostí. Při 50 km/h je reakční dráha 14 m dlouhá. Teprve potom jsou zapojeny brzdy

Rychlost vozu	Reakce řidiče	Brzdná dráha	Dráha zastavení
suchá silnice			
50 km/h	14 m	14 m	28 m
60 km/h	17 m	20 m	37 m
80 km/h	22 m	35 m	57 m
mokrá silnice			
50 km/h	14 m	19 m	33 m
60 km/h	17 m	28 m	45 m
80 km/h	22 m	49 m	71 m
náledí			
50 km/h	14 m	64 m	78 m
60 km/h	17 m	93 m	110 m
80 km/h	22 m	165 m	187 m

14

¹⁴ *Dráha pro zastavení vozidla*. 2010 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: ibesip.cz/Rychlost/Draha-pro-zastaveni-vozidla

Jak si takovou vzdálenost představit?



Obr. 11 - Osobní vozidlo začalo na začátku 15,5 metrového kamiónu zprudka brzdit z rychlosti 50 km/h, až do úplného zastavení (vlastní foto)

Přičteme-li k brzdě dráze ještě reakci řidiče, dostaneme přibližnou vzdálenost dvou kamióňů, než vozidlo zastaví (14m + 14m).

Jak se tedy správně na přechodu chovat?

- vždy se pořádně rozhlédnout na obě strany
- nespoléhat na to, že řidič zastaví a umožní nám přejít
- zastaví-li řidič, přijíždějící např. zleva, přesto nám může hrozit nebezpečí:
 - a) nezastaví řidič přijíždějící zprava
 - b) vozidlo zleva bude předjížděno dalším vozidlem



Obr. 12 - osobní vozidlo zastavilo u přechodu, přesto se musíme rozhlédnout na obě strany¹⁵

¹⁵ *Modré zóny u přechodů - tisková beseda*. 2008 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: <http://prazskematky.cz/galerie/modre-zony-u-prechodu-tiskova-beseda-srpen-2008.html>

- neriskovat, vždy počkat, až auto úplně zastaví
- nevstupovat na přechod těsně před blížícím se vozidlem
- s řidičem zastavujícího auta udržovat oční kontakt - „já vím o tobě, on ví o mně“
- přecházet rozvážně a klidně, neskákat, neběhat, nebýt zbrklý a bezhlavý
- na přechodu chodit vždy vpravo, nepřekážet protijdoucím
- na kole nejezdit, vždy ho po přechodu vést
- přijíždí-li jen jedno vozidlo, počkat kousek od přechodu, až projede, ne-vynucovat si přednost



Obr. 13 - pro větší bezpečnost dětí hlídají policisté v blízkosti škol přechody (ve školním roce ráno a odpoledne). Zdroj: vlastní foto

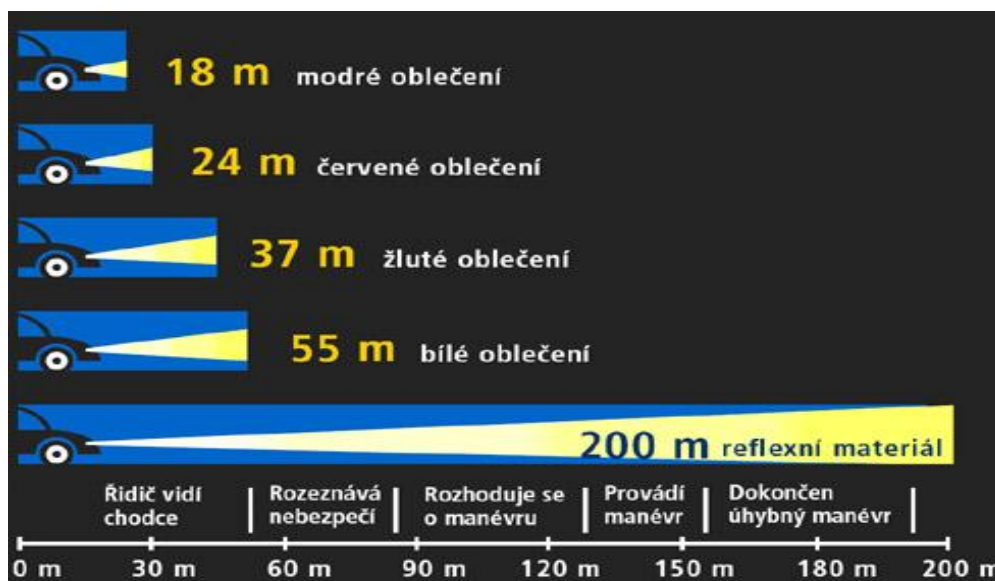
2.1.5 Vidět a být viděn – reflexní materiály

Vidět a být viděn je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích a klíčovou zásadou bezpečného pohybu chodců, hlavně na místech, kde není chodník (na vozovce, na přechodech pro chodce aj.). Řidiči zpozorují za špatné viditelnosti chodce příliš pozdě. Hlavním záměrem je tudíž předcházet střetům a více chodce zviditelnit.



Obr. 14 - děti 1. třídy ZŠ v Turčianských Teplicích (Slovensko) oblečené do reflexních vest. Zdroj: vlastní foto

Bezpečnost dětí lze zvýšit vhodným použitím reflexního oblečení nebo reflexních doplňků. Při osvětlení dokážou tyto materiály odrazit světlo zpět ke světlometu automobilu až do vzdálenosti 200 m a tím může řidič zpozorovat chodce mnohem dříve.



Obr. 15 - reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré. Při rychlosti 75km/h potřebuje řidič nejméně 31 metrů (1,5 sekundy) na to, aby si uvědomil nebezpečí a odpovídajícím způsobem zareagoval.¹⁶

¹⁶ Rozdíly ve viditelnosti. 2008 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: ibesip.cz/Viditelnost/Rozdily-ve-viditelnosti



vzdálenost 18 m, dálková světla: Obr. 16 - chodec v tmavém oblečení
Obr. 17 - chodec s reflexními doplňky
Obr. 18 - chodec s reflexní vestou (Zdroj: vlastní foto)

2.2 Druhý ročník

2.2.1 Význam světelných signálů pro chodce

Světelné signály pro chodce (semafony) se používají k tomu, aby zajistily bezpečné přecházení pro nejzranitelnější účastníky provozu na pozemní komunikaci. Jsou dávány světelným signalizačním zařízením dvoubarevné soustavy zpravidla na přechodech pro chodce, a to buď v rámci křižovatky, nebo samostatně. Semafory pro chodce mohou též být vybaveny doprovodnými akustickými signály k orientaci nevidomých - „pomalé tikání stůj, rychlé jdi“.



Obr. 20 - „Signál pro chodce se znamením Stůj!“ znamená, že chodec nesmí vstupovat na vozovku. Po rozsvícení signálu pro chodce se znamením stůj smí chodec, který již do vozovky vstoupil, dokončit přecházení až ke světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem



Obr. 21 - „Signálu pro chodce se znamením Volno“ může být podmíněno stiskem tlačítka pro chodce. Signál dovoluje chodci vstoupit do vozovky. Chodec má přecházení dokončit i poté, kdy se během přecházení objeví signál Stůj.



Obr. 22 - mohou být také použity společné Signály pro chodce a cyklisty -
tříbarevná soustava: červená - STŮJ!

žlutá - PŘIPRAV SE!

zelená - VOLNO!

Jak se chovat u takového přechodu pro chodce?

- svítí-li červená, nevstupuji do vozovky, i kdyby nic nejelo
- pořád sleduji provoz, abych měl přehled
- na signál volno (zelená) se rozhlédnu, nezapomínám, že vozidla z boční ulice mají také zelenou a mohou odbočovat na silnici, kde já přecházím

2.2.2 Chůze po silnici - jednotlivci

Kde není chodník nebo je neschůdný, chodí pěší po levé krajnici nebo co nejbližší k levému okraji vozovky. Chodci směřjí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na silnici nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích směřjí jít chodci pouze za sebou.

Chůze po silnici je hned po „přecházení“ tou nejnebezpečnější věcí pro malé účastníky - chodce. Čím frekventovanější silnice, tím riziko úrazu stoupá.

Z tohoto důvodu musíme důrazně dětem vysvětlit, jak se při pěší chůzi na takovéto pozemní komunikaci chovat:

- nejdůležitější pravidlo: vidět a být viděn (oční kontakt)
- chodit po levé straně - abychom neměli auto tzv. v zádech, ale proti sobě
- na úzké silnici, nebo jedou-li vozidla v obou směrech, raději ustoupit mimo silnici (lepší je mít špinavé boty, než úraz)
- silnice není hřiště, hrát si mohou pouze v „obytné zóně“, kde

- je rychlost vozidel snižena na 20 km/h (vozidlům však musím umožnit průjezd)



Obr. 23 - dopravní značka obytná zóna

2.2.3 Chůze po silnici - útvary chodců

Pro útvary chodců, například školní mládeže, platí, že po pozemní komunikaci musí chodit vpravo a za snížené viditelnosti musí být označen vpředu po obou stranách bílým světlem a vzadu po obou stranách červeným světlem. Označení světly může být nahrazeno oděvními doplňky z reflexního materiálu. Za dodržování povinností odpovídá vedoucí útvaru, jímž může být jen osoba starší 15 let, která je k tomu dostatečně způsobilá.¹⁷

U útvarů chodců je důležité, aby se domluvila spolupráce přední a zadní řady. Tyto řady musí sledovat provoz, být pozorné, hlídat přibližující se vozidla a informovat ostatní v útvaru. Vzhledem k tomu, že tato skupina chodců nemá možnost rychlé reakce, platí u ní obzvlášť pravidlo vidět a být viděn. Jednotlivci ve skupině se musí chovat ukázněně, ohleduplně a nepošťuchovat se.

2.2.4 Nebezpečná místa pro chůzi

Po cestě do školy, či zpět, může dětem chodcům hrozit nebezpečí prakticky kdekoli. Rizika s tím spojená musí s dětmi probrat a hlavně projít rodiče. U každého takového místa se musí zastavit, vše jim vysvětlit, dát osobní příklad a zodpovědět dětem dotazy.

Nejnebezpečnější pro děti je přecházení vozovky. Při této činnosti dochází nejčastěji ke střetu s vozidly. Čím víc jízdních pruhů musí dítě překonat, tím větší nebezpečí mu hrozí. V každém pruhu je možnost přehlédnutí vozidla - např. jedleli v pravém krajním pruhu dodávka, zastíní nám ve vedlejším jedoucí motorku.

¹⁷ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., podle § 56, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=



Obr. 24 - Evropská tř., Praha (4 jízdní pruhy, 2 tramvajové koleje)¹⁸

Při přecházení v křižovatce, třeba i po přechodu pro chodce a na zelenou, hrozí střed s odbočujícím vozidlem, které má také zelenou - volno.



Obr. 25 - Praha, vozidlo odbočující vpravo mělo volno, stejně jako chodci¹⁹

Přecházení vozovky za nepřehlednou zatáčkou nebo za nepřehledným vrcholkem je vzhledem k rychlosti přijíždějícího vozidla velmi riskantní.

¹⁸ *Nebezpečné křižovatky v Praze*. 2008 [cit. 07. prosince 2010]. Dostupný z WWW: sestka.cz/index.php?clanek=1644

¹⁹ *Na Padesátém, přechod přes výjezd z autobusové otočky Skalka*. 2006 [cit. 17. září 2011]. Dostupný z WWW: http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Doplňková_šipka.jpg [cit. 7. března 2010]



Obr. 26 - výhled z vozidla před vrcholkem Obr. 27 - ...za vrcholkem chodec (rychlost 13,8 m/s).
Zdroj: vlastní foto

Chodec na obrázku 26 jde sice po správné straně vozovky, ale riskuje, že bude sražen příjezdějícím vozidlem. Pokud by v protisměru jelo další vozidlo, řidič se na úzké silnici nemá kam vyhnout (chodec je vzdálen 14 m, dráha, která je potřebná pro zastavení vozidla je 28 m). Tuto nebezpečnou situaci vyřeší chodec tím, že včas přejde na druhou stranu silnice a na vrcholku, kde má již o provozu přehled, se vrátí na svou levou stranu.

I místa na silnici, která se nám v denní době zdají bezpečná, se mohou stát za snížené viditelnosti nebezpečnými, pokud nejsme dostatečně osvětleni, nebo nemáme-li reflexní doplňky nebo oblečení. Že my vidíme příjezdějící vozidlo, ještě neznamena, že řidič tohoto vozidla vidí nás. Pokud bude tento řidič ještě oslněn protijedoucím vozidlem, je pravděpodobnost, že nás uvidí, velmi malá.

Přebíhání vozovky před příjezdějícím vozidlem je též velmi nebezpečné, zvláště uvědomíme-li si, že:

- v obci - rychlost vozidla 50 km/h, vzdálenost od nás 27,5 m, bude u nás za 2 sekundy
- mimo obec - rychlost 90 km/h, vzdálenost 50 m, bude u nás za 2 sekundy
- dálnice - rychlost 130 km/h, vzdálenost 72 m, bude u nás za 2 sekundy



Obr. 28 - a ne každý řidič dodržuje předepsanou rychlost (v obci - 113 m - bude u nás za 4 sekundu)²⁰

²⁰ Trocha teorie nikoho nezabije. 2008 [cit. 17. října 2011]. Dostupný z WWW: mp-mesto-desna.estranky.cz/stranka/tiskove-zpravy

2.3 Třetí ročník

2.3.1 Základní dovednosti na kole

Cyklistika v poslední době zažívá v českých zemích velké „BOOM“. Za tento stav vděčíme hlavně velkému výběru typů jízdních kol a doplňků, jejich finanční dostupnost, budování cyklostezek a touze lidí po sportu a zdravějším způsobu života.

Vzhledem k tomu, že se smí podle dnešní platné legislativy cyklista od 10 let sám bez doprovodu osoby starší 15 let účastnit provozu na pozemní komunikaci, a to i na silnicích s hustým provozem, či v přeplněných ulicích. Dítě v tomto věku má dost práce samo se sebou, s udržení rovnováhy a o nějakých dopravních předpisech, kterými se má řídit, nemá ani tušení. Nemá dostatek zkušeností, je tedy velmi ohroženo, ale může i ohrozit jiné. Nedá se očekávat, že mladý cyklista naznačí vždy změnu směru jízdy, a pokud ano, tak ne včas, anebo se vůbec neohlédne, aby se přesvědčil, že předpokládaný úkon (odbočení vlevo, objíždění překážky apod.) bezpečně provede²¹. Z tohoto důvodu je potřeba začít s výukou jak teoretické (výuka pravidel silničního provozu), tak praktické části (např. jízda zručnosti) v útlém věku. Prvotní kroky k výuce musí samozřejmě provést rodiče, nejlépe společnými výlety, vlastním příkladem a předáváním zkušeností. Při těchto cyklistických výletech musí být kladen důraz na bezpečnost. Měli by jezdit oba rodiče, jeden vepředu, druhý vzadu, dítě uprostřed. Poté nastupuje role školy a cílené dopravní výchovy.

Nezákladnější dovednosti, jako je udržení rovnováhy, rozjíždění a zastavování, bude umět žáček od rodičů. Učitel dopravní výchovy se zaměří na zdokonalování dovedností nutných pro bezpečnou jízdu a k získání potřebných návyků pro jízdu v silničním provozu. Veškeré tyto aktivity se musí odehrávat na místě, kde nemůže dojít k ohrožení žáků. Dle mého názoru, by mělo v každém městě (i v tom nejmenším), viz příloha č. III, být minimálně jedno dopravní hřiště (podle počtu škol, které by ho využívalo), kde by žáci mohli nacvičovat dopravní situace, poznávat dopravní značky, soutěžit, či sami vymýšlet pro ostatní

²¹ VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, 2002, s.29. ISBN 80-7168-790-1.

spolužáky různé „zapeklivosti“, ale mohli se cítit bezpečně. Výcvik na dětském dopravním hřišti musí odpovídat skutečným dopravním situacím, se kterými se dítě může v silničním provozu setkat.

V první řadě se žák seznámí se všemi dopravními značkami, které jsou na dopravním hřišti umístěné, jejich významem, a kterými se bude řídit (hlavní silnice, přednost v jízdě, zákaz vjezdu, jednosměrný provoz, přikázaný směr jízdy, přechod pro chodce atd.). Dále pak se světelnými signály, určenými pro všechna vozidla, určenými jen pro cyklisty a určenými jen pro chodce.

Obsahem výcviku na dětském dopravním hřišti je:

- rozjezd od okraje vozovky - dbáme na to, aby se žák rozhlédl, ukázal paží, a pokud je volno, teprve se rozjel
- zastavení u okraje vozovky - žák ukáže paží (zdůrazníme, že on ví, že chce zastavit, ale i ostatní to potřebují vědět, aby tomu mohli přizpůsobit svou jízdu), nezastavuje náhle a zprudka
- zastavení jen na bezpečných místech (nikdy ne v zatáčce, před, za, či na vrcholku)
- jízda při pravém okraji vozovky, pouze jednotlivě za sebou, zejména na nepřehledných místech - v zatáčkách, za vrcholky
- vjíždění na vozovku z místa ležícího mimo komunikaci - žák si musí počínat zvlášť opatrně, musí se rozhlédnout na obě strany, dát přednost, ukázat paží, aby ostatní věděli, kam jede
- vjíždění do křižovatky, jízda křižovatkou - žák musí znát bezpodmínečně dopravní značky upravující přednost, světelné signály a přednosti vozidel
- odbočování na hlavní silnici, z hlavní na vedlejší (dávání přednosti chodcům), řazení do jízdnic pruhů
- objíždění překážky, předjíždění - sledování provozu, rozhlédnutí, ukázání paží o změně směru jízdy
- otáčení - vždy zastavit, rozhlédnout se, dát znamení o změně směru jízdy a rozjet se (využít celou šíři vozovky). Neotáčet se, kde to

není dovoleno - přechody pro chodce, nepřehledné úseky, křižovatky s řízeným provozem atd.

Při výuce se pozoruje, zda žák:

- důsledně dodržuje pravidla silničního provozu
- neustále sleduje provoz kolem sebe
- dodržuje příkazy, zákazy dopravních značek
- zná značky upravující přednost a světelné signály, umí je uplatnit v praxi
- se při rozjezdu, předjíždění nebo objíždění rozhlédne či ohlédne za sebe
- správně, včas a zřetelně dává znamení o změně směru jízdy (ruka upažená, dlaní dopředu, palec vzhůru)
- jezdí při pravém okraji vozovky a náhle nevybočuje
- zastavuje na bezpečných místech, včas a postupně brzdí
- otáčí se pouze v místech, kde je to dovoleno, a zda postupuje správně
- dbá zvýšené opatrnosti u přechodů pro chodce, při jízdě křižovatkou, zda správně odbočuje

2.3.2 Ochranná přilba

Nedílnou součástí vybavení mladého cyklisty musí být ochranná přilba - Cyklista mladší 18 let je totiž povinen ji za jízdy použít. Ochranná přilba musí být schváleného typu a musí být nasazená a řádně připevněná na hlavě.

Odborníci ji ale doporučují všem lidem bez rozdílu věku, kteří sednou na kolo, neboť na silnicích patří cyklisté obecně mezi nejvíce zranitelné účastníky silničního provozu. Ostych při používání cyklistické přilby není proto na místě. Při střetu vozidla s cyklistou dochází nejčastěji k úrazu hlavy nárazem o vozovku, kapotu vozidla nebo jinou překážku (strom, patník).

PROČ je přilba důležitá?

- **Cyklista jede rychlostí 15km/h a spadne po hlavě dolů. Jeho pád odpovídá skoku po hlavě na beton z výšky jednoho metru.**
- **Cyklista jede rychlostí 25 km/h a spadne z kola na hlavu. Jeho pád se rovná skoku z výšky 2,5 m hlavou dolů na beton.**
- **Došlo ke kolizi cyklisty a auta. Kolo jelo rychlostí 15 km/h a auto 35 km/h. Síla nárazu cyklisty se poté rovná rychlosti 50 km/hod. a odpovídá skoku z výše 10 m.**

Téměř polovina zranění při pádu z kola je úraz hlavy. Následuje zranění paží a kolen (každé asi čtvrtina). Výsledky odborných studií prokázaly, že cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují 19x menší riziko úmrtí než ti, kteří ji nepoužívají.



22

Cyklistickou přilbu musíme dobře vybírat. Je lepší, koupit si přilbu od známých firem, které se zabývají výrobou a vývojem, než někde na tržišti, či v internetovém obchodě. Přilba nám musí dobře padnout, neutěšujeme se tím, že nám do přilby hlava doroste. Mezi další důležité ochranné pomůcky můžeme zařadit i rukavice, brýle, chrániče kolen a loktů.

2.3.3 Bezpečné chování v automobilu

V automobilu se každý cítí bezpečně. Sedíme v pohodlných sedačkách obklopeni karosérií z kvalitních materiálů, vozidla bývají vybavena různými bezpečnostními prvky, jako je airbag, ABS atd. Aby toto mohlo být pravda, musí se dodržovat určité zásady. I když je dítě v automobilu pouze pasivním

²² *PROČ je přilba důležitá.* 2008 [cit. 19. října 2011]. Dostupný z WWW: <http://deti.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/cyklista/cyklisticka-prilba/>

účastníkem při jízdě, může i tak svým chováním značně ovlivnit atmosféru a náladu ve vozidle, a tím i celkovou bezpečnost. Musí si uvědomit, že nesmí v autě křičet, pošťuchovat se, či prát se sourozencem, a tím odvracet pozornost řidiče. Pokud se maminka nebo tatínek při rychlosti vozidla 90 km/h otočí na pouhou jednu vteřinu po svých dětech, ujede toto vozidlo 25 metrů. Je to málo, či hodně? Tato vzdálenost se přibližně rovná délce šesti zaparkovaných osobních vozidel. Je to dráha, kterou řidič nevnímá, kdy se může cokoli přihodit, a může to být rozhodující vteřina. Připočteme-li k tomu reakci řidiče - 25 m a brzdovou dráhu 43 m, zastaví vozidlo po 90 až 100 metrech. Je to málo, či hodně?

Dítě se musí naučit, že je lepší úrazům předcházet, než je pak řešit. Do vozidla tudíž nastupují vždy z pravé strany - od chodníku, nikdy ne ze silnice. To platí i při vystupování.

Nejdůležitějším a nejstarším pasivním bezpečnostním a zádržným systémem jsou bezpochyby bezpečnostní pásy, které při nehodě udrží připoutanou osobu na jejím sedadle. Všichni vědí, že bezpečnostní pás snižuje riziko vážného zranění, přesto je možné na silnicích každý den vidět mnoho řidičů a členů posádky vozidel, kteří se pásy nepoutají. Člověk sedící v automobilu se pohybuje vůči okolí stejnou rychlostí jako toto vozidlo. V případě nárazu se auto zastaví, ale nepřipoutaný člověk pokračuje stejnou rychlostí vpřed a pak s téměř podobnou dynamikou zase přesně opačným směrem zpět. Když nepřipoutaný spolujezdec někoho jiného z posádky - třeba i připoutaného - trefí při čelní srážce kolenem nebo loktem do hlavy, je tu velké riziko úmrtí zasaženého. Musíme si uvědomit, že člověk je křehký tvor a jeho tělo není konstruováno na rychlosti, kterými se dnes pohybujeme.

Nejvíce nebezpečné v osobním vozidle je dítě stojící v mezeře mezi předními sedadly. Sice krásně vidí dopředu, ale v případě prudkého brzdění nebo čelního nárazu je vymrštno obrovskou silou a velmi snadno proletí čelním sklem. Zranění, která přitom utrpí, obvykle nejsou slučitelná se životem. Totéž platí i pro dítě sedící sice na zadním sedadle, ale bez zádržného systému.

Chybná je též domněnka, že když má vozidlo airbag, člověk se nemusí připoutat. Je tomu právě naopak. Airbag sice částečně ochrání posádku, ale je konstruovaný na člověka v pozici sedadla, tedy připoutaného bezpečnostním

pásem. Airbag se dokáže v případě nehody nafouknout během několika milisekund, znamená to, že se proti osádce řítí rychlostí až 300 km/h .

Na používání zádržného systému (bezpečnostních pásů) a dětských autosedaček pamatuje i naše legislativa (§§ vybrány ze zákona 361/2000 Sb. a upraveny pro děti ve věku 6 – 11 let):

1) Řidič motorového vozidla je povinen:

- nepřepřavovat v osobním a nákladním vozidle (dále jen vozidle), které není vybaveno zádržným bezpečnostním systémem (pásem) dítě menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče
- přepřavovat ve vozidle, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky; při této přepravě dítě musí být umístěno v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům
- přepřavovat ve vozidle, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo tělesná výška převyšuje 150 cm, pouze je-li dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem
- přepřavovat ve vozidle, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem a ve kterém jsou na zadním sedadle již umístěny 2 dětské autosedačky a nedostatek prostoru neumožňuje umístit třetí dětskou autosedačku, třetí dítě starší 3 let a menší než 150 cm na zadním sedadle pouze, je-li toto dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem
- poučit osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející přepřavované ve vozidle kategorie M2 a M3 (autobus), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, o povinnosti použít zádržný bezpečnostní systém, pokud tato informace není zajištěna jiným způsobem

2) Přepřavovaná osoba je povinna

- být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno

- užívat za jízdy na motocyklu nebo mopedu ochrannou přilbu schváleného typu, kterou má nasazenou a řádně připevněnou na hlavě a nohama se musí dotýkat stupaček (spolujezdec na motorce od 12 let)
- neohrožovat svým chováním bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména neomezovat řidiče v bezpečném ovládní vozidla²³

2.3.4 Způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě

I žák základní školy se může stát svědkem dopravní nehody, kdy posádka bude zraněná. Nejdůležitější je zachovat „chladnou hlavu“, klid, nebát se obhlédnout místo, zjistit, co se stalo a hlavně myslet na svou vlastní bezpečnost. Poté se nehrnout do zachraňování, ale vytočit jedno ze čtyř nouzových čísel a řídit se pokyny operátorky, či operátora. Je jedno, které číslo se vyťuká, bude-li to potřeba, operátoři se postarají o předání informace i ostatním složkám záchranného systému. Nouzová čísla by měly děti mít uložené v adresáři svých mobilních telefonů. V případě, kdy je budou nutně potřebovat, si na ně určitě nevzpomenou.

Národní čísla tísňového volání slouží občanům v případech život ohrožujících stavů. Volání na tísňové linky je zdarma a čísla se používají bez předvolby:

- 150 - hasičský záchranný sbor
- 155 - zdravotnická záchranná služba
- 158 - policie České republiky

Lze též využít jednotné evropské číslo tísňového volání:

- 112 - funkční ve všech zemích Evropské unie a Švýcarsku. U nás obsluhuje hasičský záchranný sbor.

²³ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

Co je potřeba sdělit operačním střediskům?

- Co se stalo - sdělit, že se jedná o dopravní nehodu, popsat situaci
- Počet zraněných
- Místo dopravní nehody - město, ulici, u kterého čísla domu atd.
- Kdo volá - jméno, příjmení, číslo telefonu

Po skončení hovoru telefon nevypínat, neblokovat ho dalšími hovory, operátorka zavolá zpět, aby si vše ověřila.

Nikdy nouzová čísla nezneužívat! „V tomto případě sranda není na místě!“, a někde jinde může někdo potřebovat pomoc.

Jaké nebezpečí může pro nezúčastněné u dopravní nehody hrozit?

- nepozornost, možnost vlastního úrazu
- vzplanutí havarovaného vozidla
- nevybuchlý airbag a jeho pozdější aktivace
- šok lidí zúčastněných na dopravní nehodě, možná agresivita

2.4 Čtvrtý ročník

2.4.1 Výuka pravidel silničního provozu pro cyklisty

Zákon stanoví minimální věk cyklisty, který smí samostatně jet po silnici nebo místní komunikaci, 10 let.²⁴ Tohoto věku dosahují děti zpravidla ve 4. třídě základní školy. Je proto žádoucí, aby tito žáci zvládli teoreticky základní pravidla pro cyklisty a prakticky si je vyzkoušeli nejprve na dětském dopravním hřišti, než přejdou do opravdového provozu.

Vymezení základních pojmů

- řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo (tedy i cyklista)
- nesmět ohrozit znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí

²⁴ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., podle § 58, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

- nesmět omezit znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nijak nepřekážel
- dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy
- přejezd pro cyklisty je místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci vyznačené příslušnou dopravní značkou (POZOR - přejezd pro cyklisty není to samé jako přechod pro chodce §57)
- chodec je i osoba, která vede jízdni kolo

Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích

- provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným schopnostem mohla ohrozit bezpečnost provozu
- řídit vozidlo může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla a předpisy o provozu na pozemních komunikacích

Chůze

- osoba vedoucí jízdni kolo smí užít chodníku, jen neohrozí-li ostatní chodce (cyklista mladší 10 let smí užít chodníku i k jízdě)²⁵

Jízda na jízdni kole

- je-li zřízen jízdni pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít
- na vozovce se na jízdni kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici
- cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou

²⁵ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

- pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou, může je cyklista předjíždět nebo objíždět po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa
- je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce
- je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty.
- před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku jen, pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy
- na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo
- cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě
- dítě mladší 10 let smí na silnici jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně
- na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou
- cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo nebo psa. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.
- cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně osvětlena, může cyklista použít bílou svítilnu s přerušovaným světlem.

Povinnosti řidiče

- věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu
- dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem

- umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce, nerušené a bezpečné přejítí vozovky, a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce zastavit vozidlo

Řidič nesmí

- při jízdě vozidlem držet v ruce telefonní přístroj

Jízda na kole

- pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti²⁶

2.4.2 Vidět a být viděn – jízda na kole

Vzhledem k tomu, že cyklista se pohybuje ve většině případů po silnici různých kategorií a z vozovky se nemůže uhnout jako chodec, musí být především kladen důraz na to, aby ho řidič jakéhokoli motorového vozidla viděl včas a z dostatečné vzdálenosti. Svou viditelnost může cyklista ovlivnit použitím vhodného oblečení, a to nejen za šera, či v noci, ale i přes den.



obr. 29 - černé oblečení



obr. 30 - reflexní vesta. Zdroj: vlastní foto

²⁶ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

Být za jízdy za snížené viditelnosti osvětlený, ukládá cyklistům zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 58 (viz předchozí kapitola). Kdo toto nařízení neuposlechne, riskuje nejen vlastní zdraví, ale i život. Pro zvýšení bezpečí může cyklista použít reflexní oblečení (viz obr. 30). Toto není povinné, vyjma užití jako náhrada povinných odrazek.

2.4.3 Bezpečná jízda na kole

Bezpečná jízda a bezpečný návrat dětí domů je přání všech rodičů. Aby jim děti mohly toto přání splnit, musí si uvědomit, že riskování, což platí především pro kluky, nepřináší zisk, ale v případě nehody velkou prohru s možnými následky na celý život. Proto „PŘEMÝŠLEJME“.

Než na kolo sedu překontroluji:

- obě brzdy
- stav pneumatik - vzorek, poškození, nahuštění
- utaženost obou kol
- napnutí řetězu

Než vyjedu:

- nasadím a zapnu přilbu
- vezmu si rukavice a brýle (vhodné jsou i chrániče loktů a kolen)
- vezmu si pití - vhodná je voda se šťávou
- na delší výlet i jídlo - nejhodnější je banán
- rodičům řeknu, kam a s kým jedu
- pokud nemám vlastní telefon, sdělím rodičům číslo kamaráda
- jestliže vím, že se vrátím za šera, vezmu si s sebou přední a zadní světlo

Jak se na kole chovat?

- na jednom kole jedu vždy sám



Obr. 31 - Telč - dvě děti na jednom kole, díky pohotovosti řidiče kamiónu nedošlo k nehodě (vlastní foto)

- ve skupině jedu za sebou, nechávám mezeru, aby se auta mohla zařadit



Obr. 32 - výlet skupiny cyklistů:

uskupení - 3 cyklisti, mezera pro auto, tři cyklisti, mezera atd. (Slavonice, vlastní foto)

- pro vlastní bezpečnost udržuji vzdálenost 2 vteřiny (1. vteřina reakce na situaci, 2. pro zastavení)
- pokud nemusím, nebrzdím náhle, беру ohled na ostatní za mnou
- jedu-li ve skupině a zpozoruji blížící se auto, upozorním ostatní
- nikdy nejedu bez držení řídítek

- jezdím co nejvíce u pravého okraje silnice a stále sleduji provoz
- při každé změně směru jízdy dávám včas a zřetelně znamení paží
- před vybočením doleva se ohlédnu, mohu být předjížděn autem
- kde je hustý provoz, jdu s jízdním kolem raději po chodníku
- využívám cyklostezky, silnice nižších kategorií s malým provozem
- přes přechod pro chodce kolo převedu, využívám přejezd pro cyklisty
- za jízdy neposlouchám hudbu ve sluchátkách
- nikdy se nedržím jiného vozidla - např. traktoru do kopce
- při jízdě z kopce neriskuji - možnost vyběhnutí zvěře a následný střet
- nepřejíždět silnici před blížícím se autem

2.5 Pátý ročník

2.5.1 Výuka pravidel silničního provozu pro cyklisty - pokračování 4. ročníku

V páté třídě by měl žák zvládnout i ostatní §§ důležité pro provoz, aby se do něj mohl bezpečně začlenit.

Jízda v jízdních pruzích

- mimo obec (a cyklista i v obci) se na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy jezdí v pravém jízdním pruhu. V ostatních jízdních pruzích se smí jet, jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.
- přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy

Jízda ve zvláštních případech

- podél nástupního ostrůvku (bus, tramvaj) se jezdí vpravo; vlevo se smí jet jen tehdy, brání-li jízdě vpravo překážka

- na tramvajový pás v úrovni vozovky se smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení

Objíždění

- řidič při objíždění vozidla nebo překážky nesmí ohrozit protijedoucí řidiče a musí dávat znamení o změně směru jízdy

Předjíždění

- předjíždí se vlevo, vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo
- řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním
- řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění

Řidič nesmí předjíždět

- nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí
- jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo, které hodlá předjet
- jestliže by ohrozil protijedoucí řidiče nebo jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích
- na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním
- dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo
- na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním

Rychlost jízdy

- musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, povětrnostním podmínkám atd.; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled

Řidič nesmí:

- snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Vzdálenost mezi vozidly

- řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním

Vyhýbání

- řidiči protijedoucích vozidel se vyhýbají vpravo a včas. Nemohou-li se bezpečně vyhnout, musí dát přednost v jízdě ten, na jehož straně jízdy je překážka nebo zúžená vozovka.

Odbočování

- při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy
- před odbočováním vpravo se musí řidič zařadit co nejbliže k pravému okraji vozovky
- před odbočováním vlevo se musí řidič zařadit co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy (=ke středu vozovky)
- řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům

Jízda křižovatkou

- řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci musí dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci
- nevyplývá-li přednost v jízdě z dopravních značek, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava (žák si musí uvědomit, že ne každá silnice, která vede rovně, je hlavní)
- na příkaz dopravní značky "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled (zastavit musí i cyklista)

- řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami „Kruhový objezd“, společně se značkou „Dej přednost v jízdě!“, musí dát přednost v jízdě vozidlům po kruhovém objezdu (ukazujeme pouze, když z něj vyjíždíme)

Vjíždění na pozemní komunikaci

- při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci (např. od domu, z parkoviště, z cyklostezky, z obytné zóny) musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci

Řidič nesmí otáčet:

- na nepřehledných místech, například v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, před nepřehledným vrcholem stoupání, na něm a za ním
- na křižovatce s řízeným provozem a v její těsné blízkosti
- na přechodu pro chodce, na přejezdu pro cyklisty
- na železničním přejezdu a v jeho těsné blízkosti
- v tunelu a v jeho těsné blízkosti
- na komunikaci s jednosměrným provozem

Zastavení a stání

- zajíždí-li řidič za účelem zastavení nebo stání k okraji pozemní komunikace nebo k chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy
- řidič vozidla, které vyjíždí od okraje pozemní komunikace, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ostatní účastníky

Řidič nesmí zastavit a stát

- v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti
- před nepřehledným vrcholem stoupání, na něm a za ním
- na přechodu pro chodce
- na železničním přejezdu, v podjezdu a v tunelu

Železniční přejezd

- před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet

Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd

- je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly²⁷
- sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory
- je-li již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak²⁷

Jízda křižovatkou

Pro jízdu křižovatkou platí několik pravidel:

- 1) nevím-li, kdo má přednost, sesednu z kola a počkám, až vozidla odjedou
- 2) křižovatka bez dopravních značek:
 - a) přijíždí-li z pravé strany vozidlo, má přede mnou přednost (i když jedu rovně a moje silnice je širší)
 - b) odbočuji-li doleva a naproti mně přijíždí jiné vozidlo, má opět přednost (pokud bude též odbočovat doleva, pojedeme zaráz)

Obě tyto zásady musí být dodrženy!

- 3) křižovatka, kde přednost vozidel upravují dopravní značky,
 - dvě kategorie silnic:
 - a) hlavní
 - b) vedlejší

Mezi vozidly na hlavní silnici platí též pravidla z bodu 2). Až vozidla z hlavní silnice odjedou, mohou teprve odjet vozidla z vedlejší silnice. I mezi vozidly na vedlejší silnici platí pravidla podle bodu 2). Pravidla, podle tohoto bodu, nelze použít mezi dvěma vozidly na rozdílných kategoriích silnic. Při odbočení vlevo, vpravo dát přednost chodcům.

- 4) křižovatka řízená světelnými signály
 - A) signál VOLNO:

²⁷ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

- a) kulaté světlo bez šipky - stejná pravidla jako na hlavní silnici
- b) kulaté světlo se šipkou - mohu odbočit ve směru šipky, nikomu přednost nedávám (chodcům pouze, bliká-li u šipky žlutý panáček)
- c) kulaté světlo bez šipky doplněné v levém protilehlém rohu



křižovatky o hranatou šipku (vyklizovací šipka) - budu-li odbočovat vlevo, nedávám přednost nikomu, doprava nezapomenu na chodce

B) signál STÚJ:

- a) samotný signál - stojím, čekám na zelenou
- b) doplněný o zelenou šipku - umožní nám jet ve směru šipky, musím



dát přednost chodcům a vozidlům jedoucím ve volném směru

- c) doplněné v levém protilehlém rohu křižovatky o hranatou šipku (vyklizovací šipka):
 - pokud jsem najetý v křižovatce, mohu odbočit vlevo, nedávám přednost
 - pokud stojím před semaforem, nesmím do křižovatky najet (svítí červená)

2.5.2 Bezpečná jízda na kole - pokračování ze 4. ročníku

Spoustu dopravních nehod cyklistů zapříčiní rychlost. Pojedeme-li rychlostí pouhých 36 km/h, pak ujedeme za vteřinu 10 metrů. Nebudeme-li na 2 vteřiny sledovat provoz, jsme o 20 m dále.

Pohybová energie:

rychlost - 36 km/h (10 m/s)

váha cyklisty - 50 kg

výpočet - váha krát rychlost (v metrech za sekundu) na druhou dělená dvěma: $(50 \times 10^2) : 2 = 2.500 \text{ Nm} = 250 \text{ kg}$
výsledek - dojde-li při této rychlosti k pádu, jako by cyklista vážil 250 kg

Než začneme riskovat, PŘEMÝŠLEJME!

- dojde-li nás před vrcholkem stoupání motorové vozidlo, nemůže nás předjet, nevidí, jestli v protisměru něco nejede:
 - a) provoz nezdržuji
 - b) pokud vidím, že nic v protisměru nejede, ukážu řidiči, že je volno
 - c) pokud vidím, že v protisměru jede vozidlo, ukážu řidiči za mnou, ať nepředjíždí
- nezastavuji na vrcholku stoupání (před, ani za vrcholkem), já sice vidím na obě strany, ale ostatní řidiči ne. To platí i o nepřehledné zatáčce.
- do nepřehledné zatáčky se neřítím nejvyšší možnou rychlostí, nevím, co mě tam očekává - písek na silnici, odstavené vozidlo, nějaká nehoda, chodci, zvěře...
- za cyklistou s přívěsným vozíkem pro miminko musí vždy jet další cyklista bez tohoto vozíku (nejlépe s reflexní vestou) – o užívání dětských přívěsných vozíků se vedou diskuse (není povolen, ale nic ho vysloveně nezakazuje)



Obr. 34 - správně (vlastní foto - Dačice)



Obr. 35 - špatně, vozík vystaven velkému nebezpečí (vlastní foto - Dolní Bolíkov)

- nepředjíždím, když je to nebezpečné



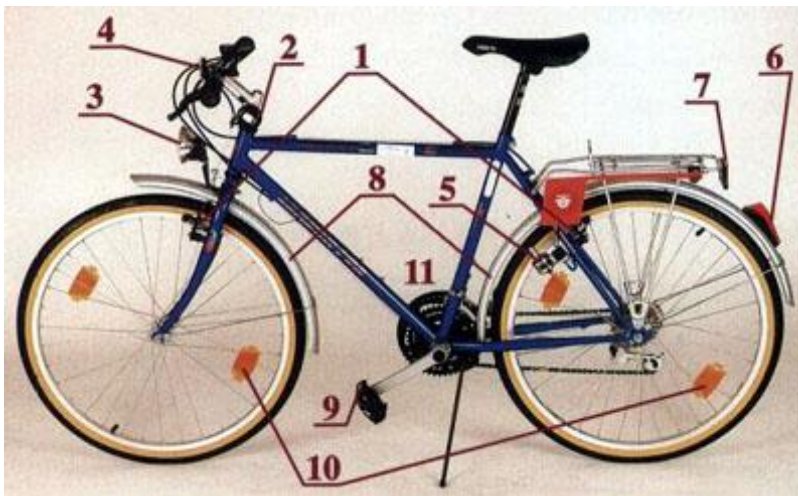
Obr. 36 - cyklista při předjíždění v hustém provozu (vlastní foto - Dačice)

- objíždím-li zaparkované vozidlo, nechám si dostatečný rozestup - možnost otevření dveří
- do „jednosměrky“ nejedu nikdy v protisměru
- jsem-li předjížděn větším vozidlem, pevně se držím řídicích, aby mne tlak vzduchu neodhodil

Jízda v křižovatce:

- přijíždím-li do křižovatky z vedlejší silnice, rozhlédnu se na obě strany:
 - 1) doleva - z levé strany hrozí prvotní nebezpečí
 - 2) doprava - z pravého směru hrozí nebezpečí, když jedno vozidlo předjíždí druhé (je to povoleno) - vjel bych přímo pod auto
- nespolehám, že se mi řidič motorového vozidla vyhne
- při odbočování vlevo ukážu paží změnu směru jízdy, ohlédnu se, jestli mě nepředjíždí jiné vozidlo, najedu ke středu vozovky a poté odbočím
- křižovatkou projíždím vždy po své straně, nezkracuji si dráhu
- blíží-li se po hlavní silnici z levé strany nákladní vozidlo, do křižovatky nevjíždím:
 - a) toto vozidlo může být předjížděno osobním nebo motocyklem, které nemusím vidět
 - b) rozrážený vzduch od nákladního vozidla mě může srazit pod jeho kola
- jedu-li po hlavní silnici, dávám pozor, jestli mne řidič z vedlejší vidí
- svítí-li v křižovatce červená, vyčkám na signál volno, nejedu po přechodu pro chodce, kde svítí zelená. Této zelené mohu využít, když z kola sesednu a po přechodu ho převedu.

2.5.3 Povinné vybavení jízdních kol



Obr. 37 - popis výbavy jízdního kola²⁸

Jízdní kolo musí být vybaveno:

- 1 - dvěma na sobě nezávislými brzdami
- 2 - jasně znějící zvonek (nepovinná výbava)
- 3 - světlometem svítícím dopředu bílým světlem; je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem (povinné za snížené viditelnosti)
- 4 - přední odrazkou bílé barvy
- 5 - zdrojem elektrického proudu (povinné za snížené viditelnosti)
- 6 - zadní svítilnou červené barvy nebo kombinací této svítilny se zadní odrazkou červené barvy (povinné za snížené viditelnosti)
- 7 - zadní odrazkou červené barvy nebo touto odrazkou v kombinaci se zadní červenou svítilnou
- 8 - účinné blatníky (nepovinná výbava)
- 9 - odrazkami oranžové barvy na obou stranách pedálů – lze nahradit odrazovými materiály na obuvi nebo v její blízkosti

²⁸ *Povinná výbava jízdního kola*. 2008 [cit. 19. října 2011]. Dostupný z WWW: dokostelanakole.cz/povinna-vybava-kola

- 10 - nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy na paprscích předního nebo zadního kola
- 11 - účinný kryt řetězu (nepovinná výbava)²⁹

Závěrem každé výuky by měla být kontrola toho, co se daný subjekt naučil. I u preventivně bezpečnostní činnosti bychom měli být důslední a žáky v každém ročníku ze znalostí vhodným způsobem přezkoušet³⁰ – viz Příloha č. VI a poté jim chyby vysvětlit.

²⁹ Česko. Vyhláška č. 341/2002 Sb. Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2002*, částka 123. Dostupný z WWW: http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=341&PC_8411_b=341/2002&PC_8411_ps=10#10821

³⁰ Ministerstvo dopravy - Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol

3 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

3.1 Dotazník pro žáky 5. tříd

V dotazníkovém šetření této práce jsem úmyslně nezkoumal vědomosti dětí z pravidel silničního provozu, ale zaměřil jsem se na to, zda si děti v dostatečné míře uvědomují nebezpečí, která jim přímo v tomto provozu hrozí a jakým způsobem je při dopravní výchově dětí zvažována možnost falešného pocitu bezpečí, např. při přecházení po přechodu pro chodce.

Dotazník jsem připravil pro žáky pátých tříd základních škol. Při jeho vypracovávání jsem přihlédl k rozumové vyspělosti žáků a také k tomu, že žáci těchto tříd již dosáhli věku 10 let a mohou tedy samostatně jezdit na kole v silničním provozu. Jsou tedy dle příslušného zákona³¹ jako řidiči nemotorových vozidel se všemi právy a povinnostmi z toho vyplývajícími³².

3.2 Zúčastněné školy

Pro dotazníkové šetření jsem oslovil ředitele celkem sedmi škol, kteří mi umožnili dotazník dětem rozdat. Vybral jsem školy z podobně velkých měst:

- 1) Okresní města, kde je provoz vozidel větší, jsou zde semaforey, přechody pro chodce, stezky pro cyklisty, dětská dopravní hřiště. Dotazník vyplnily děti pátých tříd základních škol v Jindřichově Hradci (třída „A“ a „B“), Strakonících a Jihlavě.
- 2) Malá města okresu Jindřichův Hradec do počtu obyvatel 3.000, kde je menší intenzita dopravy, nejsou zde semaforey ani stezky pro cyklisty. Dotazníkového šetření se zúčastnily děti ve Strmilově, Studené a Slavonicích.
- 3) Poslední kategorií byli žáci Speciální základní školy ve Slavonicích. Tuto školu jsem si vybral úmyslně, jelikož i tito žáci jsou účastníci silničního provozu a nemůžeme je z něj vyloučit. Po dohodě s paní ředitelkou byli vzhledem k rozumové vyspělosti vybráni žáci sedmé a osmé třídy.

³¹ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW:

http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=

³² LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. 1. Vyd. Praha: Karolinum, 2006, 21 s. ISBN 80-246-1157-0

3.3 Obsah dotazníku

Aby nebyl dotazník pro děti jednotvárný, byly použity uzavřené otázky, ve kterých bylo možno zaškrtnout odpověď a), b), popř. c), ale také otevřené. Zatímco u uzavřených otázek byly děti požádány, aby odpověděly pravdivě bez dlouhého přemýšlení, u otevřených musely zapojit svou fantazii a odpověď bez nápovědy vymyslet.

Pro zpestření nebyl dotazník rozdělen na dvě části dle typu otázek, ale otevřené otázky byly vloženy mezi uzavřené.

4 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKŮ

Anonymního dotazníkového šetření se v průběhu měsíce září 2011 celkově účastnilo 176 respondentů – žáků pátých tříd (Speciální škola Slavonice 7. a 8. třída). Z toho bylo 24 žáků 5A a 25 žáků 5B Základní školy v Jindřichově Hradci, 25 žáků ze Strakonice, 25 z Jihlavy, 19 ze Strmilova, 21 ze Studené, 26 ze Slavonic a 11 ze Speciální základní školy ve Slavonicích. Počet rozdaných a vyplněných tiskopisů se rovná počtu přítomných dětí v jednotlivých třídách, zpracováno bylo tedy 100% z celkového počtu.

4.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření

K samotnému vyhodnocení dotazníků bylo využito grafů a tabulek podle typu zadané otázky. Tyto grafy a tabulky s procentuálním vyjádřením odpovědí žáků jednotlivých škol jsou pro ukázkou vloženy v „příloze č. I bakalářské práce“.

Otázky:

1. Nejvíce znalostí o silničním provozu jste získali?

Na tuto otázku, která se dětí dotazovala, z jakého zdroje získaly nejvíce znalostí o silničním provozu, zvolilo 29% z celkového počtu respondentů odpověď a) od rodičů, 56,2% odpověď b) ze školy a 14,8% odpověď c) z jiného zdroje (televize, internet...) - viz graf 1: „Získání znalostí o silničním provozu“ přílohy č. I.

2. Jezdíte sami na kole v silničním provozu bez doprovodu dospělých?

Tato otázka se dětí dotazovala, zda jezdí samostatně v silničním provozu. Odpověď a) ano zvolilo 22,7% z celkového počtu respondentů, dále 35,8% odpovědělo b) ne a nejvíce respondentů 41,5% odpověď c) někdy - viz graf 2: „Samostatná jízda na kole“.

3. Chodíte do školy bez doprovodu dospělých?

Nejvíce dětí odpovědělo: a) ano – 72,7%, odpověď b) ne zvolilo 11,4% a c) 15,9% dětí - viz graf 3: „Samostatná chůze do školy“.

4. Víte, jaká nebezpečí Vám v silničním provozu hrozí?

V odpovědích u otázky je dobře vidět, že ve školách je toto téma probíráno. Většina respondentů uvedla, že jim hrozí srážka s vozidlem, únos, okradení - 74,3%, 15,2% si uvědomuje, že můžou způsobit nehodu, 8,3% se obává zranění a 2,2% neví, co jim může hrozit. Jak odpovídali žáci jednotlivých škol, je uvedeno v tabulce 1: „Co hrozí v silničním provozu“ v příloze č. I.

5. Bojíte se sami bez doprovodu dospělých pohybovat se v silničním provozu?

V páté otázce dotazníku měly děti možnost výběru odpovědí mezi a) ano, b) ne. Většina dotazovaných respondentů volila možnost b) - nebojí se (71,6%) a pouze 28,4% možnost a) - bojí se - viz graf 4: „Samostatný pohyb“ přílohy č. I.

6. Byli jste někdy se školou na dopravním hřišti?

U této otázky se projevil velký rozdíl mezi okresními městy a městy malými (viz graf 5: „Dopravní hřiště“ přílohy č. I. Z celkového vyhodnocení vyplývá, že 71,6% všech respondentů na dopravním hřišti bylo, zatímco 28,4% ne.

7. Když vstupujete do vozovky, rozhlížíte se i v případě, že Vám svítí na semaforu zelená?

U této otázky jsem byl velice mile překvapen. 93,8% všech dotazovaných respondentů zaškrtnulo odpověď a) ano, pouze 6,2% volilo odpověď b) ne. Výsledky odpovědí žáků jednotlivých škol je v grafu 6 přílohy č. I: „Bezpečně po přechodu“.

8. Nutí Vás rodiče při jízdě autem použít bezpečnostní sedačku a bezpečnostní pás?

Ze zpracovaného materiálu šetření všech dotázaných respondentů by se mohlo zdát, že výsledek je uspokojivý. 87,5% dětí uvedlo ve svých odpovědích možnost a) ano a 12,5% zaškrtnulo odpověď b) ne. Smutnější je však vyhodnocení dle jednotlivých škol - viz graf 7: „Bezpečně v automobilu“, kde v jednom případě skoro 1/3 žáků uvedla odpověď b) ne.

9. Myslíte si, že je přechod pro chodce bezpečným místem pro přecházení?

U této otázky měli žáci opět možnost volby mezi odpověďmi a) ano, b) ne. K zajímavé situaci došlo v jindřichohradeckých třídách. Zatímco třída A si ve 100% myslí, že přechody bezpečné nejsou, tak třída B v 60% odpověděla, že ano (viz graf 8: „Bezpečný přechod“). Z celkového počtu 176 respondentů se pro odpověď a) vyslovilo 69,3% a pro b) 30,7%.

10. Svítí-li červená na přechodu pro chodce, vstoupíte do vozovky?

Tato otázka měla zjistit, zda děti riskují a přechází vozovku na červenou. 83,5% respondentů uvedlo, že vozovku nikdy na červenou nepřechází, 7,4% občas a 9,1% přejde, jen když přechází i ostatní. Výsledky šetření v jednotlivých školách je zobrazeno v grafu 9: „Přecházení na červenou“.

11. Vozovku nejčastěji přecházím?

Po přechodu pro chodce - to byla nejčastější odpověď, kterou zaškrtno 76,7% všech respondentů. Dále pak 18,2% zvolilo odpověď b), kde potřebuji a 5,1% přechází vozovku mimo přechod - c). V žádné z vybraných škol nevedlo odpověď a) 100% žáků - viz graf 10: „Místo přecházení“ v příloze č. I.

12. Jak se zachováte při přecházení vozovky, když přijíždí vozidlo se zapnutým modrým majákem?

Otázka č. 12 je druhá, kde se děti měly samostatně vyjádřit. Potěšující je, že 92,6% všech respondentů by se zachovalo správně - počkalo by, až vozidlo přejede, 1,7% by se vrátilo zpět na chodník, 1,7% nevědělo, jak se zachovat, rychle by přeběhlo 3,4% a 0,6% by počkalo, až auto zastaví. Výsledek šetření ve školách je uveden v tabulce 2: „Vozidlo s modrým majákem“ přílohy č. I.

13. Na kole používám přilbu?

Vzhledem k tomu, že užití cyklistické přilby je pro děti do 18 let povinné, dalo se očekávat, že výsledek o kladném používání se bude blížit 100%. Nemile mne překvapilo, že odpověď a) používám vždy - uvedlo pouze 68,2% všech

dotazovaných., 25,6% ji používá občas a 6,2% ji nepoužívá vůbec. Odpovědi žáků škol jsou v grafu 11: „Cyklistická přilba“ přílohy č. I.

14. Berete si s sebou na delší výlet na kole osvětlení?

Na tuto otázku byly možné dvě odpovědi: a) ano, беру, b) ne, neberu. Z celkového počtu 176 si osvětlení bere s sebou 87,5% respondentů a 12,5% nikoliv. Graf 12: „Osvětlení kola“ přílohy č. I znázorňuje, jak odpovídali žáci jednotlivých škol.

15. Jdete-li s rodiči, nebo jedete-li s nimi na kole, dodržují předpisy?

Na tento dotaz respondenti odpověděli v 82,9% kladně - a) dodržují. Někteří - 15,9% uvedli, že rodiče občas něco poruší a jen 1,2% všech dotazovaných odpovědělo, že předpisy porušují. Záměrně jsem se děti neptal, jestli rodiče porušují předpisy při řízení osobního vozidla, ale otázka byla směřována na chodce a cyklisty, abych zjistil, jestli jsou dětem dobrým příkladem. Jednotlivé školy jsou znázorněny v grafu 13: „Dodržování předpisů“.

16. Jak budete postupovat, když se stanete svědkem dopravní nehody?

Tuto otázku pochopily děti dvojnásobem:

1) ve vztahu k zraněnému - 68,8% všech dotazovaných by zavolalo pomoc (112, 155, 158), 3,4% by utěšovalo zraněného, 17,6% by zraněnému pomohlo;

2) z pohledu svědka - 5,7% by řekl, jak se dopravní nehoda stala. Zbytek respondentů nevěděl, jak se zachovat - 1,7%, koukalo by se - 2,3% a 0,5% by dokonce uteklo. Vyhodnocení z pohledu zúčastněných škol je v příloze č. I tabulka 3: „Dopravní nehoda“.

17. Máte nějaký nápad, jak snížit počet dopravních nehod?

Poslední otázka, zaměřená na představu dětí, co by se mělo učinit, aby se snížil počet dopravních nehod, přinesla celou škálu odpovědí. Nejzajímavější odpověď byla: „*Někteří lidi jezdí neohledupně tak doufám, že dostanou mozek a budou jezdit opatrněji, aby neumírali zbytečně lidi.*“³³ Zajímavá a vzhledem k věku

³³ Žák 5. B třídy Základní školy v Jindřichově Hradci (dotazníkové šetření)

odborná odpověď: „*Dát do aut bezpečnostní prvky - hlídání jízdy v pruhu, hlídání bezpečného odstupu vozidel.*“³⁴.

Výsledky byly sjednoceny do sedmi odpovědí: více přechodů pro chodce a policistů v ulicích by chtělo 25,6% všech dotazovaných, 14,2% by uvítalo dodržování předpisů, 4,5% uvedlo slušné chování řidičů, 13,6 respondentů by si přálo snížení rychlosti, 2,8% vyšší pokuty za přestupky a 30,8% nemělo žádný nápad. 8,5% uvedlo nějakou jinou odpověď. Přehled odpovědí respondentů z jednotlivých škol je uveden v tabulce 4: „Nápad na snížení nehodovosti“ přílohy č. I.

4.2 Vyhodnocení výsledků statistického šetření

Ve statistickém šetření jsem se zaměřil na nejvýznamnější následky dopravní nehodovosti dětí do 15 let věku - smrtelná zranění, těžká zranění. Porovnány byly roky 2006 - 2010 v České republice³⁵ a v Jihočeském kraji. Statistiku Jihočeského kraje jsem čerpal od vedoucího Preventivně informační skupiny Policie České republiky v Českých Budějovicích.

V letech 2006 - 2010 zemřelo na českých silnicích celkem 102 dětí. Z toho chodců nejvíce v roce 2006 (9 osob) a nejméně v roce 2007 (4 osoby). Cyklistů zemřelo při dopravních nehodách v tomto období nejvíce v roce 2006 (5 cyklistů) a nejméně v roce 2010 (žádný). V dopravních prostředcích zemřelo nejvíce dětí (16 osob) v roce 2006 a 2007, nejméně (7) v roce 2008. Děti jako řidiči nějakého dopravního prostředku zemřely po jednom v letech 2008 a 2009. Statistika jednotlivých let je uvedena v grafu 1: „Usmrcené děti při DN v ČR“ přílohy č. II.

V porovnání s celou ČR je statistika Jihočeského kraje příznivější. Na jihočeských silnicích zemřelo ve sledovaném období pět dětí. V roce 2007 jeden chodec a v letech 2006 - 2009 po jednom spolujezdci v dopravních prostředcích. Celkový přehled smrtelných zranění dětí v Jihočeském kraji je uveden v grafu 2: „Usmrcené děti při DN v Jčk“ přílohy č. II.

³⁴ Žák jihlavské školy (dotazníkové šetření)

³⁵ *Statistika dopravních nehod* [online]. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2011 [cit. 27.7.2011]. Dostupný na WWW: http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/dopr_nehodovost/index.htm&asoc=14

Statistika těžce zraněných dětí při dopravních nehodách za období posledních pěti let není moc chvályhodná. Celkem bylo v ČR těžce zraněno 1.010 dětí ve věku do 15 let. Nejvíce chodců v roce 2008 (129), nejméně v roce 2010 (93), cyklistů v roce 2007 (38), nejméně v roce 2010 (15). Spolujezdců se v dopravním prostředku těžce zranilo nejvíce v roce 2006 (69) a nejméně 2010 (49), řidičů nejvíce v roce 2010 (8) a nejméně 2006 (4) - viz příloha č. II, graf 3: „Těžce zraněné děti při DN v ČR“.

V Jihočeském kraji se v těchto letech těžce zranilo 62 dětí při dopravních nehodách. Nejvíce chodců v roce 2008 (9), nejméně 2010 (1). Cyklistů do 15 let věku se nejvíce těžce zranilo v roce 2009 (6) a naopak v roce 2006 žádný. V dopravním prostředku se v roce 2009 těžce zranilo 7 spolujezdců, nejméně 2007 (2). Došlo též ke zranění dvou řidičů (v roce 2010). Statistika jednotlivých let je uvedena v grafu 4: „Těžce zraněné děti při DN v Jčk“ přílohy č. II.

Hlavní příčina střetu vozidla s chodcem je „náhlé vstoupení chodce do vozovky“, u cyklistů „nesprávný způsob jízdy“ (nevěnování se řízení, nezvládnutí řízení...)³⁶.

4.3 Dopravní strategie ČR

Dopravní strategie ČR vychází z nařízení Komise³⁷. Pro roky 2001 - 2010 stanovila Komise jako jeden z hlavních úkolů zvýšit bezpečnost na silnicích a snížit na polovinu počet smrtelných úrazů na silnici. Přestože je počet usmrcených v roce 2010 nejnižší od roku 1961, nepodařilo se tento úkol v ČR úplně splnit³⁸ - viz graf 5: „Oběti dopravních nehod v ČR“ příloha č. II.

³⁶ *Ročenka dopravy 2010*. Ministerstvo dopravy České republiky. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2010. ISSN 1801 - 3090

³⁷ Evropská komise (2001): *Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*, COM (2001) 370. Bruxelles 2001

³⁸ Česko. *Statistika dopravních nehod* [online]. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2011 [cit. 27. července 2011]. Dostupný na WWW: http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/dopr_nehodovost/index.htm&asoc=14

6 ANALÝZA ZÍSKANÝCH POZNATKŮ

6.1 Dotazníky

Jedním z cílů dotazníku bylo, aby se děti zamyslely nad nebezpečím, s kterým se mohou v silničním provozu setkat. Učitelé, kteří dětem dotazníky rozdali, byli požádáni, aby jim tuto problematiku po vyplnění dotazníků vysvětlili a jednotlivé otázky se žáky probrali, jelikož na silnicích zhasíná zbytečně moc dětských životů. Tato skutečnost není přijatelná a bezpečnost silniční dopravy, zvláště pro děti, by jako problém měla být jednoznačnou společenskou prioritou³⁹.

Z dotazníkového šetření jsem zjistil, že sice dopravní výchova není samostatný předmět ve škole, ale patří do výuky a děti jsou s ní seznamovány. Velké procento dětí má své znalosti o dopravě také od rodičů. Děti sice mají povědomost, jak se v silničním provozu chovat, většina se účasti nebojí, ví, co jim může hrozit, ale z dotazníku vyplývá, že předpisy občas nedodržují a tím riskují své zdraví, své životy. Někdy jim jsou špatným příkladem i rodiče, kteří sami předpisy nedodržují. Je smutné, že jen 2/3 žáků zúčastněných na dotazníkovém šetření bylo někdy na dětském dopravním hřišti, přitom 2/3 žáků jezdí samo na kole v provozu bez doprovodu dospělých a 1/3 dokonce bez přileb. Školy by měly mezi sebou spolupracovat tak, aby se na tato hřiště dostaly i děti ze škol, kde hřiště nejsou. Nádherné a pro výuku naprosto dostačující dopravní hřiště jsem objevil v Třeboni.

6.2 Preventivně informační skupina Policie ČR

Policista není váš nepřítel - to je nosná myšlenka Preventivně informační skupiny Policie ČR.

Tato skupina zajišťuje přednášky a besedy ve školských a výchovných zařízeních. Obsah besedy musí být přizpůsoben věku posluchačů, je třeba volit stručné a jasné formulace, doplnit výklad ukázkami, policejní výstroje či tematickou hrou. Někdy je slyšet i názor, že besedovat s dětmi policii nepřislouší a

³⁹ STOJAN, M., et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno : Masarykova universita, 2007. 9 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

že muž či žena v modré uniformě snad ani ve škole nemají co dělat⁴⁰. S tímto nelze zcela souhlasit. A to dle mého názoru proto, že teoretickou částí výuky by se měli zabývat především učitelé, ale co se týče části praktické, tam mají policisté naprosto nezastupitelnou úlohu. Nejsou sice pedagogové, ale zkušenost a praxe v oboru dokáže zaujmout určitě více, než pouhá teorie a nakreslené obrázky s popisy. V rámci besed se policisté zaměřují na témata: doprava, drogy, šikana, domácí násilí atd.

Na dopravně preventivních aktivitách spolupracuje Preventivně informační oddělení krajského ředitelství policie Jihočeského kraje s dopravní policií. Jedná se o cyklus přednášek pro děti: „Zebra se za tebe nerozhledne“, „Bezpečně v dopravě“, „Bezpečná cesta do školy“ a do loňského školního roku žáky i učiteli velmi oblíbený „Ajaxův zápisník“.

⁴⁰ *Zkušenosti policistů z besed na školách a z výchovných akcí pro mládež*. Ministerstvo vnitra ČR. Odbor prevence kriminality. 1. vyd. Praha : Themis, 2002. 62 s. ISBN 80-7312-010-0

Závěr

Dopravní nehody dětí jsou zpravidla velmi závažné a tragické. Jejich následky ovlivňují nejen je samotné, ale i jejich rodiče, sourozence, dále spolužáky a učitele. Těm všem ovlivní nehoda mnohdy celý život. Položme si tedy otázku: „Děláme pro prevenci v dopravě maximum? Poučujeme děti dostatečně a zdůrazňujeme jim důsledné dodržování pravidel silničního provozu? Jsme jim dobrým příkladem?“ Na toto téma bychom mohli dlouho diskutovat. Já osobně si však myslím, že na děti tak trochu v tomto zapomínáme. V televizi proběhlo několik pořadů se zaměřením na prevenci v dopravě řidičů. Na děti se pozapomnělo. Žadatel o řidičské oprávnění navštěvuje autoškolu, kde se učí pravidla provozu na pozemní komunikaci, učí se ovládat vozidlo a zkontrolovat si ho před jízdou, završením je zkouška před komisařem. Dětem koupíme kolo, naučíme ho držet rovnováhu a dítě jezdí. Kdo jiný, než my dospělí (rodiče, učitelé, scenáristé dětských pořadů atd.), bychom měli učit děti správnému pohybu v dopravním prostředí!

Svou bakalářskou práci jsem zaměřil na bezpečné chování dětí v silničním provozu. Hlavním cílem bylo zmapovat výuku žáků 1. - 5. tříd základních škol v oblasti prevence v dopravě a vypracováním metodiky přispět k prevenci při začleňování školních dětí do silničního provozu. Myslím si, že tento cíl jsem splnil, jelikož jsem sestavil ucelenou metodiku, logicky ji seřadil tak, aby vycházela z potřeb dětí jednotlivých věkových kategorií a poukázal na nebezpečí, která mohou dětem hrozit jako chodcům, cyklistům či spolujezdcům v dopravním prostředí. V tom také vidím hlavní přínos mé práce - mohla by se využít jako učební pomůcka pro nižší stupeň základních škol. Při tvorbě jsem využil své mnohaleté zkušenosti řidiče, rodiče i profesí učitele autoškoly, kterou jsem před několika lety vykonával.

Zvolená hypotéza: „Děti si dostatečně neuvědomují nebezpečí, která jim v souvislosti se silničním provozem hrozí“ se nepotvrdila. Jak vyplývá z výsledků dotazníkového šetření, ve všech školách žáci ví, s čím se mohou v silničním provozu setkat. Druhá hypotéza: „Při dopravní výchově dětí podceňujeme falešný pocit bezpečí“ se nám potvrdila částečně. Děti, jak vyplynulo z dotazníkového

šetření, považují přechod pro chodce za bezpečný, což dle mého názoru není, ale zároveň si uvědomují hrozící nebezpečí, a i když jim zde svítí zelený semafor „Volno“, rozhlédnou se.

Dále jsem došel k závěru, že dopravní výchově není v médiích věnována taková pozornost, jakou by si bezesporu zasloužila. Vhodně zpracovaný televizní pořad odborníky by určitě napomohl dopravní výchově, pozitivně by ovlivnil nehodovost s účastí dětí a usnadnil práci pedagogů ve školách. Myslím si, že máme v této oblasti vůči dětem dluh – viz statistiky nehodovosti.

Vždyť právě děti jsou ty, na kterých nám nejvíce záleží!

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ČAČKA, O. *Psychologie duševního vývoje dětí a dospívajících s faktory optimalizace*. Brno : Nakladatelství Doplněk, 2000. ISBN 80-7239-060-0.
2. *Dopravní výchova v rodině*. BESIP. Praha : Fortuna, 2001, s. 32. ISBN 80-7168-790-1
3. *Dopravní výchova pro 1. - 2. třídu*. Praha : Fragment, 2011, s. 36. ISBN 978-80-253-1263-6
4. *Dopravní výchova pro 3. - 4. třídu*. Praha : Fragment, 2011, s. 36. ISBN 978-80-253-1264-3
5. *Dopravní značky - Úplný přehled*. Praha : Kupka, 2008, s. 10. ISBN 978-80-87020-91-3
6. DOUBRAVA, L. *Metodik školní prevence by se měl zabývat i úrazy*. Učitelské noviny, 2005, roč. 108, c. 15, s.12. ISSN 0139-5718
7. Evropská komise (2001): *Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*, COM (2001) 370. Bruxelles 2001
8. KOTÁSEK, J. *Národní program rozvoje v České republice. Bílá kniha*, Praha : Tauris, 2001, s. 97. ISBN 80-211-06372-8.
9. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006, 21 s. ISBN 80-246-1157-0
10. MECHLOVÁ, E., HORÁK, F. *Skupinové vyučování na základní a střední škole*. Praha : SPN 1986, s. 98.
11. PROROK, P. *Autoškola- učebnice*. Plzeň : Ševčík, 2010, s. 364. ISBN 978-80-7291-211-7
12. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011. 158 s.
13. *Ročenky dopravy 2006 - 2010*. Ministerstvo dopravy České republiky. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2010. ISSN 1801 - 3090
14. SCHRÖTER, Z. *Autoškola – moderní učebnice*. Praha : Grada, 2010, s. 152. ISBN 978-80-247-3345-6.

15. STOJAN, M. *Příprava učitelů k vedení dopravní výchovy. In: Prevence dopravní nehodovosti dětí*, Brno : Magistrát města Brna, 1999, s. 19
16. STOJAN, M., et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno : Masarykova universita, 2007. 9 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
17. STOJAN, M., et al. *Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu*. 1. vyd. Brno : Masarykova universita, 2006. 9 s. ISBN 80-900915-4-7.
18. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol: příloha*. zpracoval VEGRICHT. Ministerstvo dopravy - BESIP., V. 2. vydání. Praha. 2006
19. VOLNÝ, J. *Didaktika dopravní výchovy*. Praha: SPN, 1983.
20. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy*. Praha : Fortuna, 2003, s.64. ISBN 80-7168-246-2.
21. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy*. Praha : Fortuna, 2003, s.64. ISBN 80-7168-247-0.
22. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Praha : Fortuna, 2002, s.29. ISBN 80-7168-790-1.
23. VOTRUBA, J. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha : Fortuna, 1995, ISBN 80-7168-232-2.
24. VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy. Metodická příručka*. Praha : Fortuna, 1996, s. 24. ISBN 80-7168-392-2.
25. *Zkušenosti policistů z besed na školách a z výchovných akcí pro mládež*. Ministerstvo vnitra ČR. Odbor prevence kriminality. 1. vyd. Praha : Themis, 2002. 62 s. ISBN 80-7312-010-0

Elektronické zdroje

1. *Bezpečné cesty*. 2007 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: www.prazskematky.cz/bezpecne_cesty.php
2. *Dráha pro zastavení vozidla*. 2010 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: www.ibesip.cz/Rychlost/Draha-pro-zastaveni-vozidla
3. *Modré zóny u přechodů - tisková beseda*. 2008 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: <http://prazskematky.cz/galerie/modre-zony-u-prechodu-tiskova-beseda-srpen-2008.html>
4. *Na Padesátém, přechod přes výjezd z autobusové otočky Skalka*. 2006 [cit. 17. září 2011]. Dostupný z WWW: http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Doplňková_šipka.jpg [cit. 2010-03-07]
5. *Nebezpečné křižovatky v Praze*. 2008 [cit. 07. prosince 2010]. Dostupný z WWW: www.sestka.cz/index.php?clanek=1644
6. *Obrázky značek a světelných signálů*. 2007 [cit. 2010-03-15]. Dostupný z WWW: www.dopravni-znaceni-bsmorava.cz/o-firme-bs-morava
7. *Povinná výbava jízdního kola*. 2008 [cit. 19. října 2011]. Dostupný z WWW: dokostelanakole.cz/povinna-vybava-kola
8. *PROČ je přilba důležitá*. 2008 [cit. 19. října 2011]. Dostupný z WWW: <http://deti.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/cyklista/cyklisticka-prilba/>
9. *Rozdíly ve viditelnosti*. 2008 [cit. 03. září 2011]. Dostupný z WWW: www.ibesip.cz/Viditelnost/Rozdily-ve-viditelnosti
10. *Statistika dopravních nehod* [online]. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2011 [cit. 27.7.2011]. Dostupný na WWW: http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/dopr_nehodovost/index.htm&asoc=14
11. *Trocha teorie nikoho nezabije*. 2008 [cit. 17. října 2011]. Dostupný z WWW: www.mp-mesto-desna.estranky.cz/stranka/tiskove-zpravy

Legislativní dokumenty

1. Česko. Vyhláška č. 341/2002 Sb. Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2002*, částka 123. Dostupný z WWW:
http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=341&PC_8411_b=341/2002&PC_8411_ps=10#10821
2. Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000*, částka 98. Dostupný z WWW:
http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&text=
3. Česko. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In . *Sbírka zákonů, Česká republika. 2001*, částka 21. Dostupný z WWW:
http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=56&PC_8411_l=56/2001&PC_8411_ps=10#10821

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. I – Grafy vyhodnocení dotazníkového šetření – odpovědi žáků jednotlivých škol (vyjádřené v %)

Příloha č. II – Statistika dopravní nehodovosti dětí v letech 2006 – 2010

Příloha č. III - Dopravní hřiště v Třeboni - fotografie

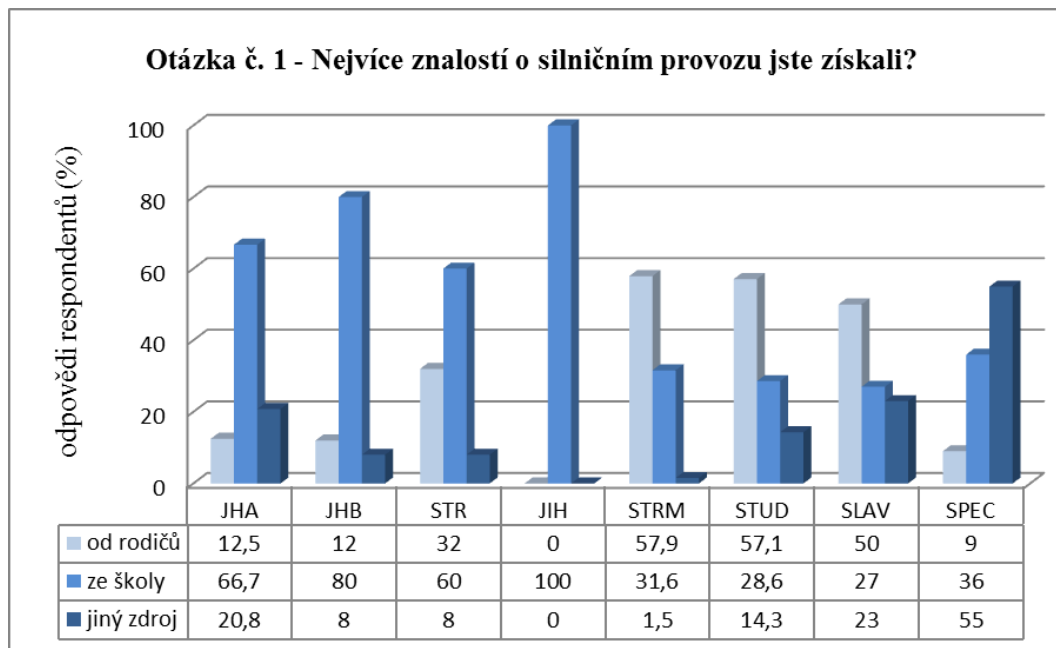
Příloha č. IV - Dopravní značky, které musí mladý cyklista znát

Příloha č. V - Světelné signály, které musí mladý cyklista znát

Příloha č. VI - Zkušební testy Ministerstva dopravy, které jsou používány při soutěži „Mladý cyklista“.

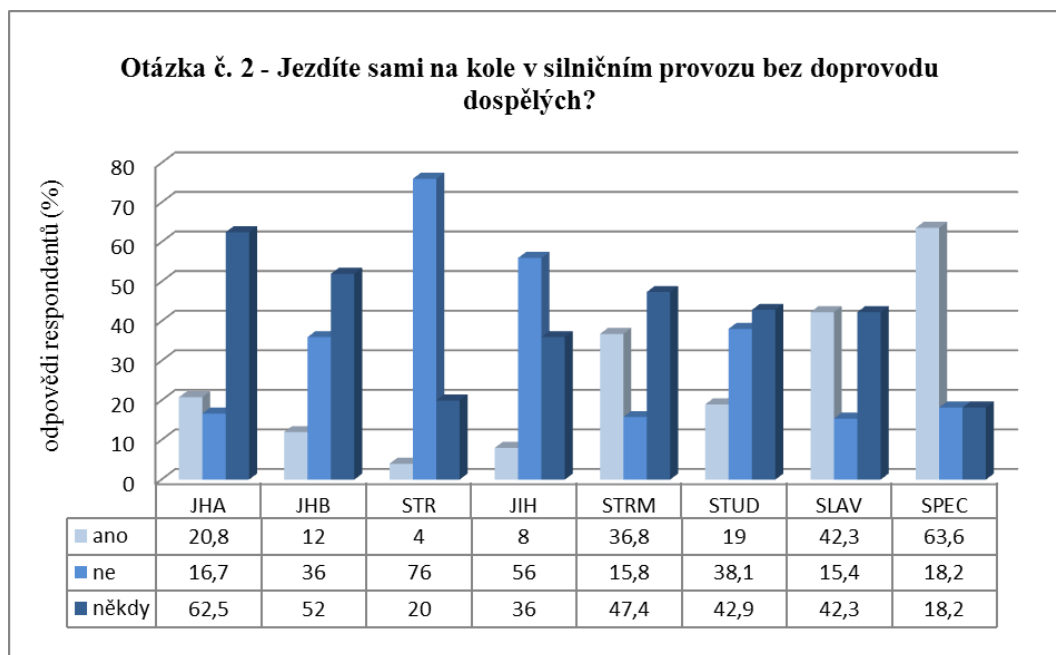
Příloha č. I

Graf 1: Získání znalostí o silničním provozu



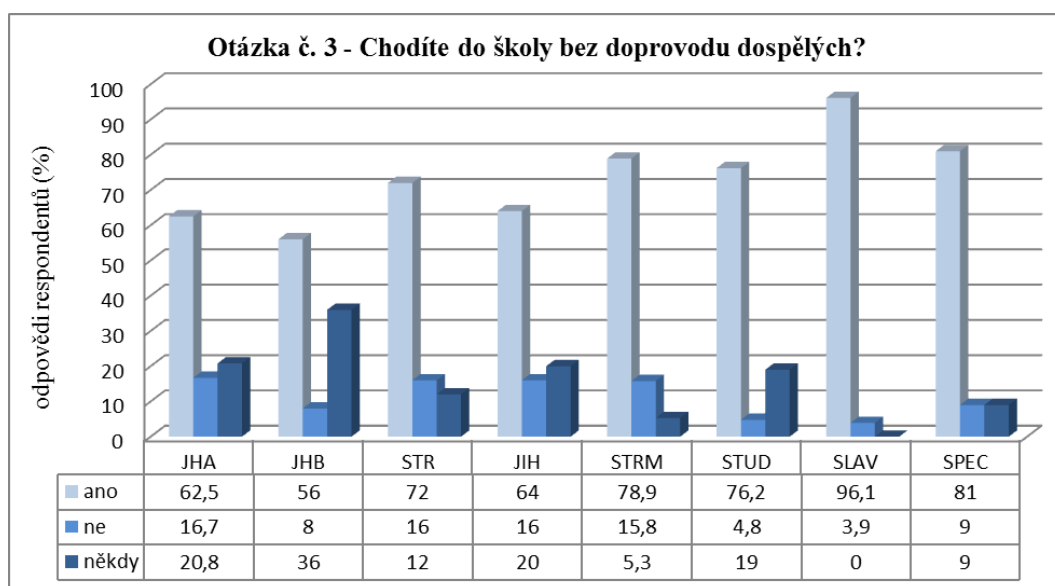
zdroj: vlastní výzkum

Graf 2: Samostatná jízda na kole



zdroj: vlastní výzkum

Graf 3: Samostatná chůze do školy



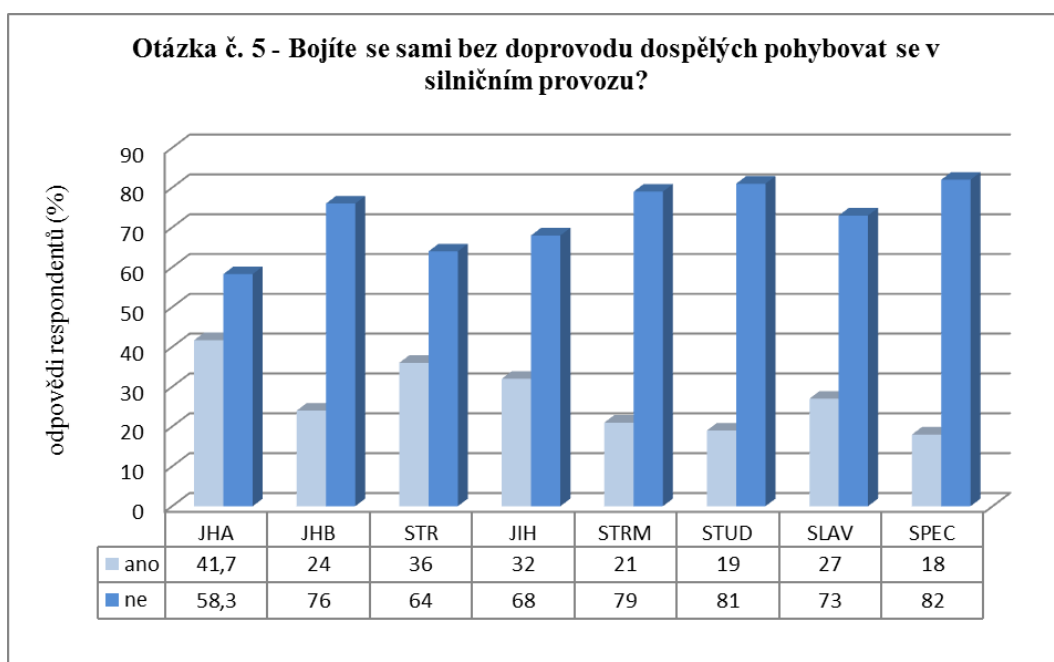
zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 1: Co hrozí v silničním provozu

Otázka č. 4 - Víte, jaká nebezpečí Vám v silničním provozu hrozí?								
	JHA	JHB	STR	JIH	STRM	STUD	SLAV	SPEC
Srážka, únos, okradení	100	88	80	84	31,6	62	84,7	28
Můžu způsobit nehodu	0	12	8	0	63,2	38	3,8	0
Možnost zranění	0	0	4	12	5,2	0	7,7	72
Nevím	0	0	8	4	0	0	3,8	0

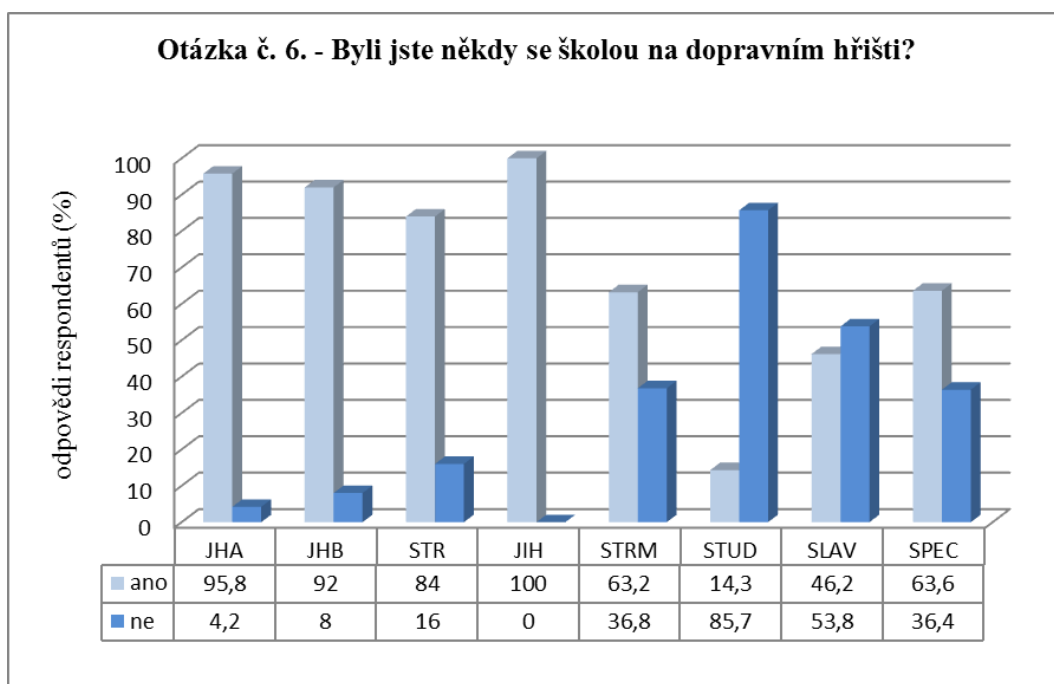
zdroj: vlastní výzkum

Graf 4: Samostatný pohyb



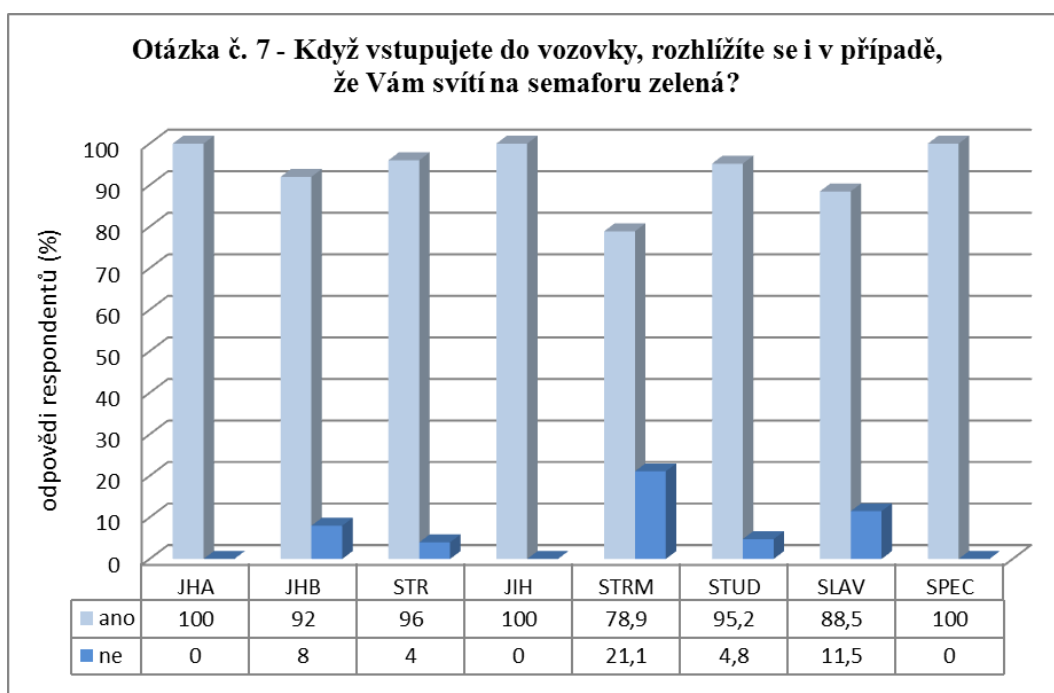
zdroj: vlastní výzkum

Graf 5: Dopravní hřiště



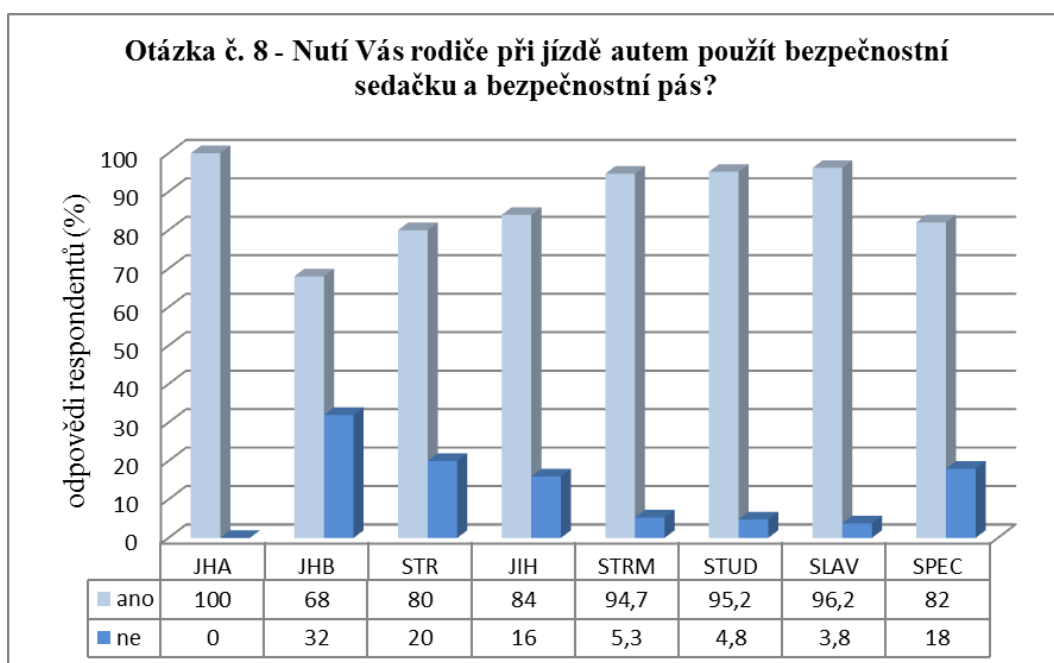
zdroj: vlastní výzkum

Graf 6: Bezpečně po přechodu



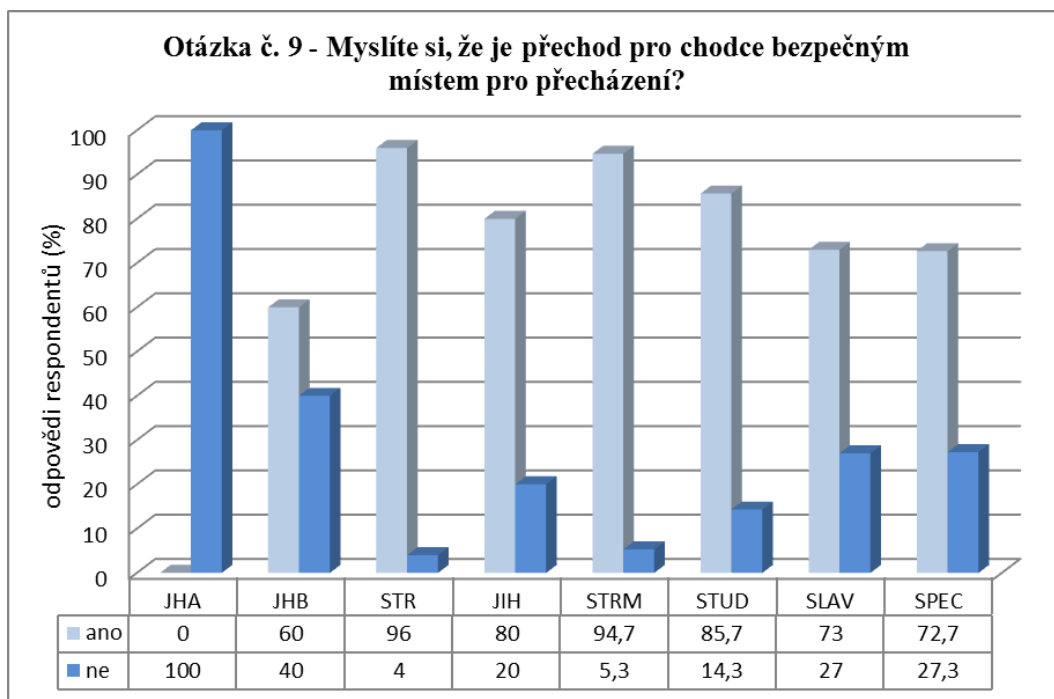
zdroj: vlastní výzkum

Graf 7: Bezpečně v automobilu



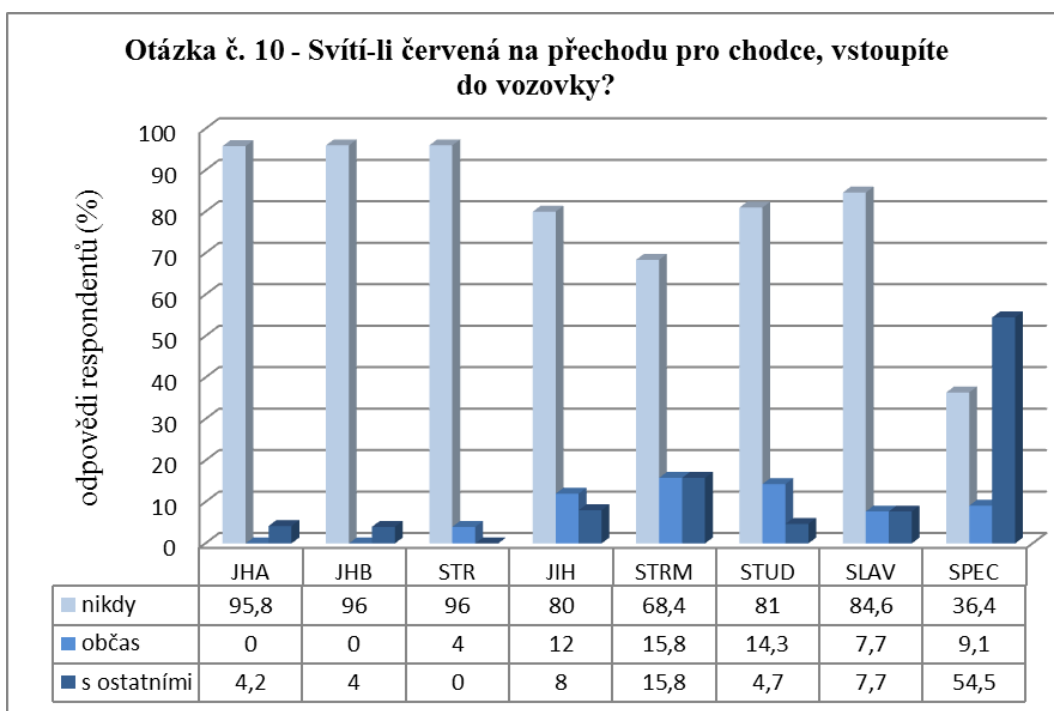
zdroj: vlastní výzkum

Graf 8: Bezpečný přechod



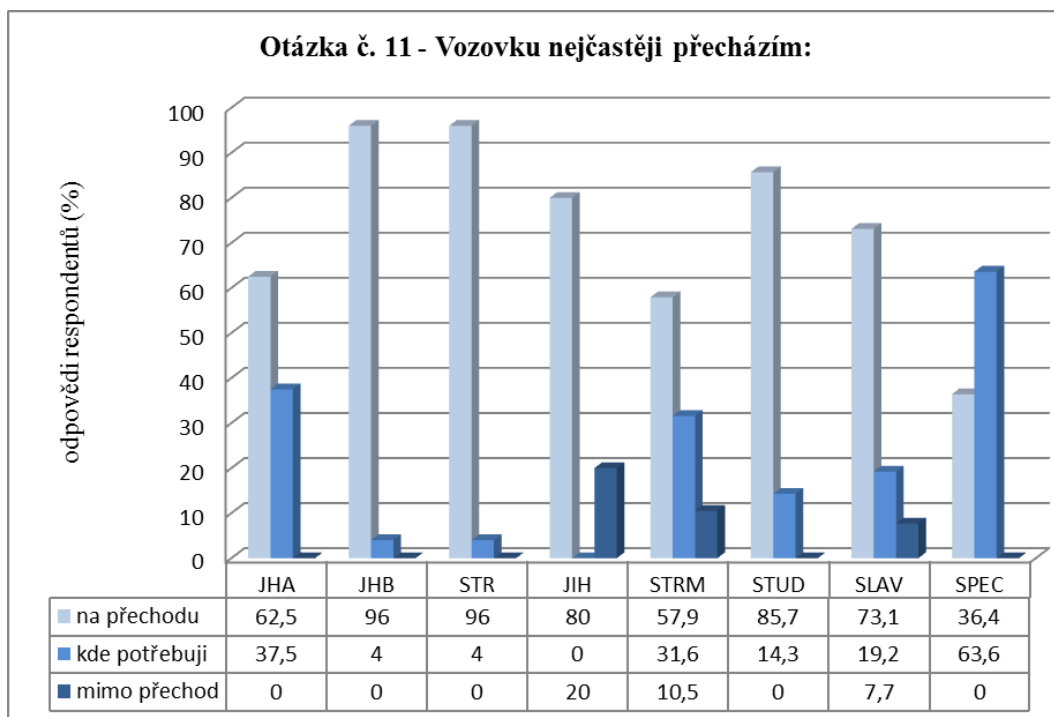
zdroj: vlastní výzkum

Graf 9: Přecházení na červenou



zdroj: vlastní výzkum

Graf 10: Místo přecházení



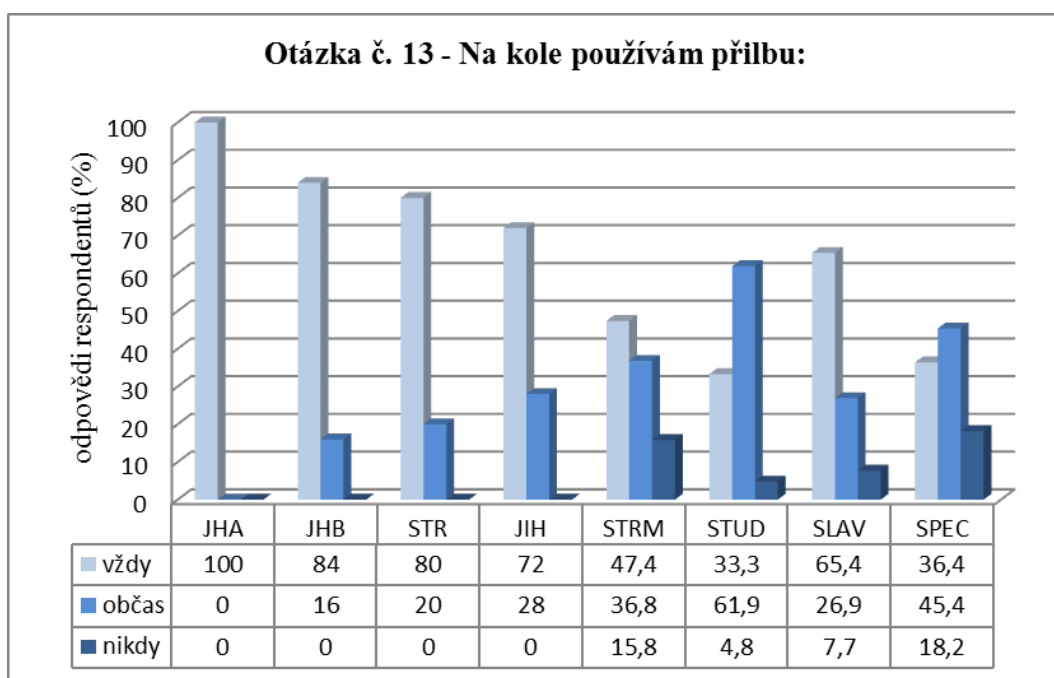
zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 2: Vozidlo s modrým majákem

Otázka č. 12 - Jak se zachováte při přecházení vozovky, když přijíždí vozidlo se zapnutým modrým majákem?								
	JHA	JHB	STR	JIH	STRM	STUD	SLAV	SPEC
Počkám, až přejeде	100	92	92	96	94,7	85,7	96,2	72,7
Vrátím se na chodník	0	8	0	0	5,3	0	0	0
Nevím	0	0	0	4	0	4,8	0	9,1
Počkám, až auto zastaví	0	0	0	0	0	0	3,8	0
Rychle přeběhnu	0	0	8	0	0	9,5	0	18,2

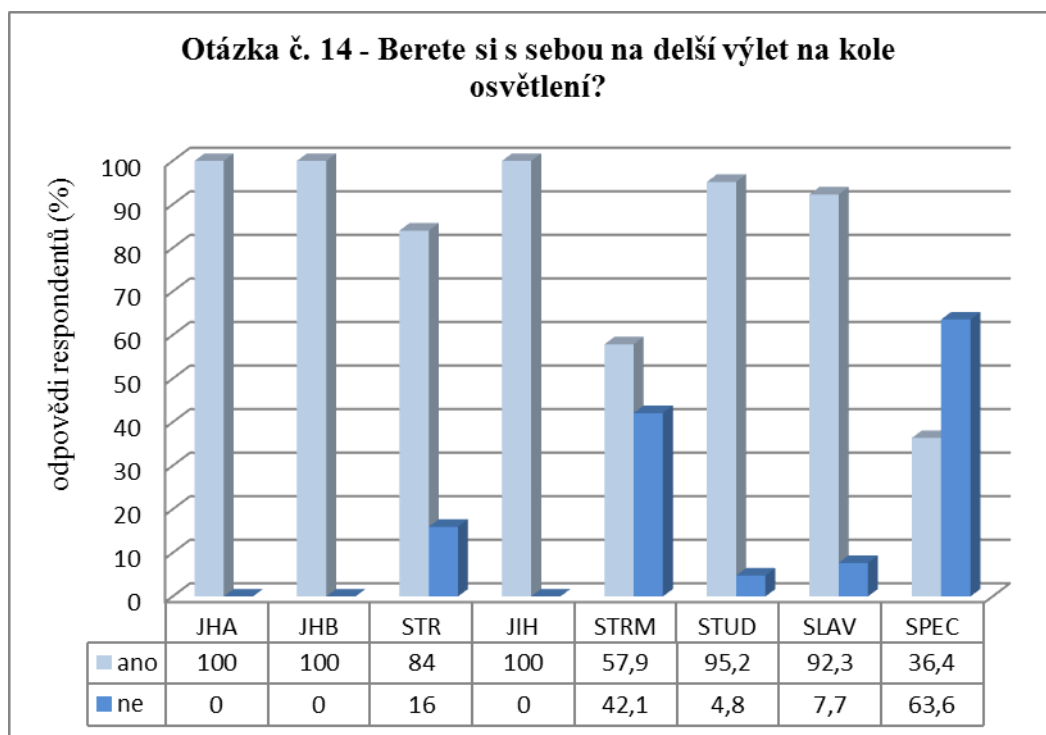
zdroj: vlastní výzkum

Graf 11: Cyklistická přilba



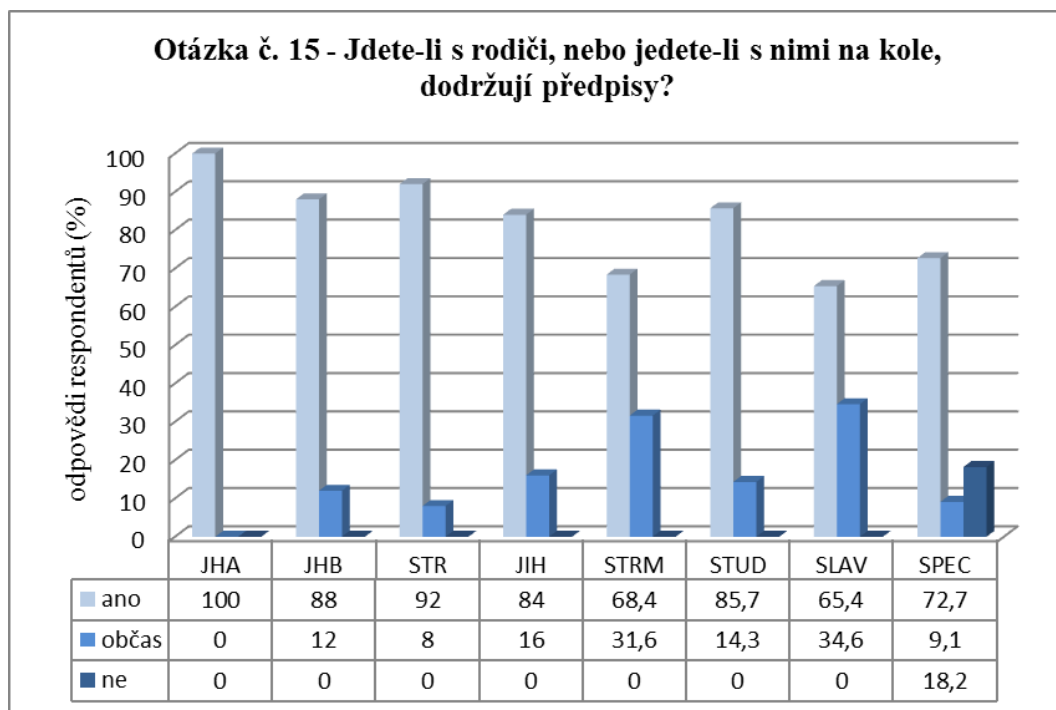
zdroj: vlastní výzkum

Graf 12: Osvětlení kola



zdroj: vlastní výzkum

Graf 13: Dodržování předpisů



zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 3: Dopravní nehoda

Otázka č. 16 - Jak budete postupovat, když se stanete svědkem dopravní nehody?

	JHA	JHB	STR	JIH	STRM	STUD	SLAV	SPEC
Zavolám pomoc	100	76	64	32	79	47,6	92,3	45,5
Utěšuji	0	24	0	0	0	0	0	0
Pomohu zraněnému	0	0	36	44	0	38,1	0	27,2
Řeknu, jak se to stalo	0	0	0	16	21	9,5	0	0
Budu se koukat	0	0	0	0	0	4,8	7,7	9,1
Uteču	0	0	0	0	0	0	0	9,1
Nevím	0	0	8	8	0	0	0	9,1

zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 4: Nápad na snížení nehodovosti

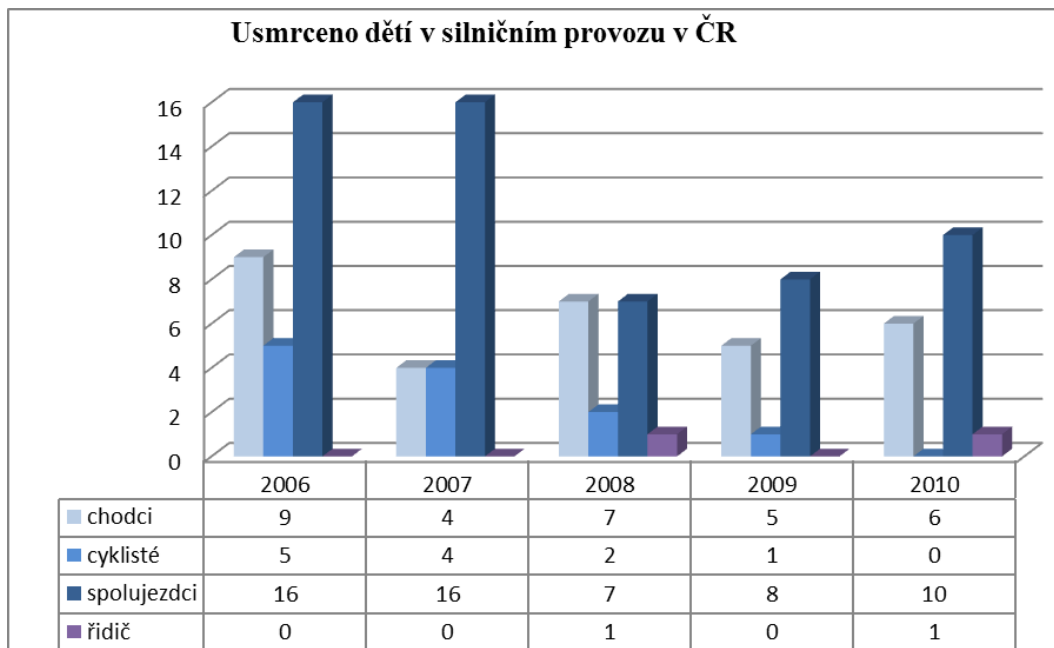
Otázka č. 17 - Máte nějaký nápad, jak snížit počet dopravních nehod?

	JHA	JHB	STR	JIH	STRM	STUD	SLAV	SPEC
Více přechodů, policistů	100	0	24	24	5,3	0	30,8	0
Dodržování předpisů	0	48	16	8	15,8	14,3	0	9,1
Slušné chování řidičů	0	16	12	0	5,3	0	0	0
Snížení rychlosti	0	8	20	16	26,3	9,5	3,8	45,5
Vyšší pokuty	0	4	0	4	10,5	4,8	0	0
Ostatní	0	12	8	20	0	66,6	7,7	18,2
Nevím	0	12	20	28	36,8	4,8	57,7	27,2

zdroj: vlastní výzkum

Příloha č. II

Graf 1: Usmrcené děti při DN v ČR



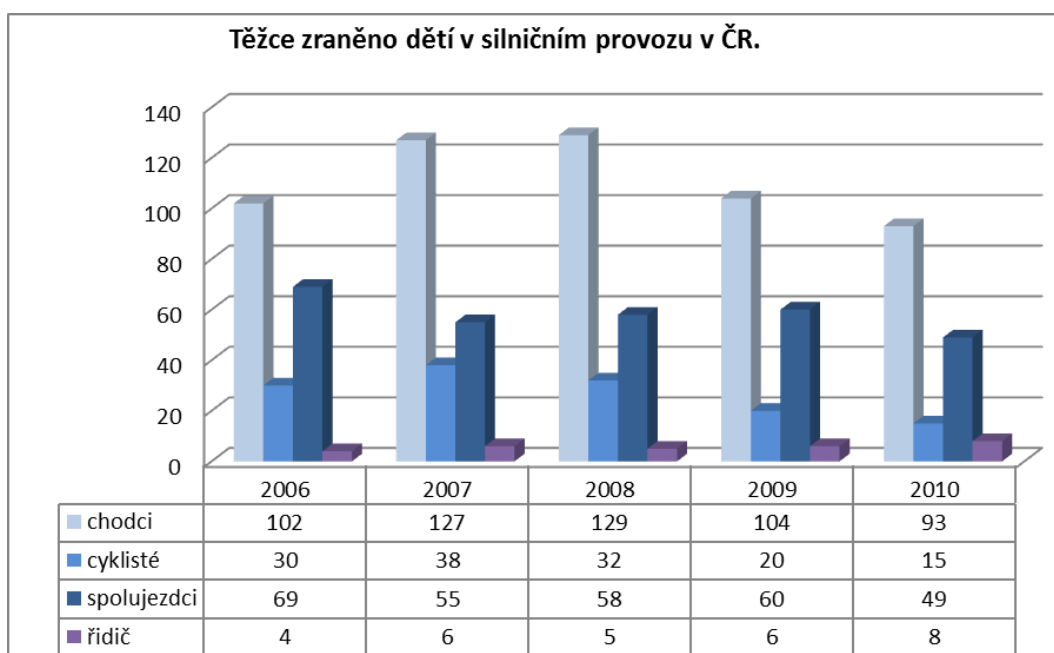
zdroj: Preventivně informační oddělení krajského ředitelství policie Jihočeského kraje (dále jen PIO)

Graf 2: Usmrcené děti při DN v Jčk



zdroj: PIO

Graf 3: Těžce zraněné děti při DN v ČR



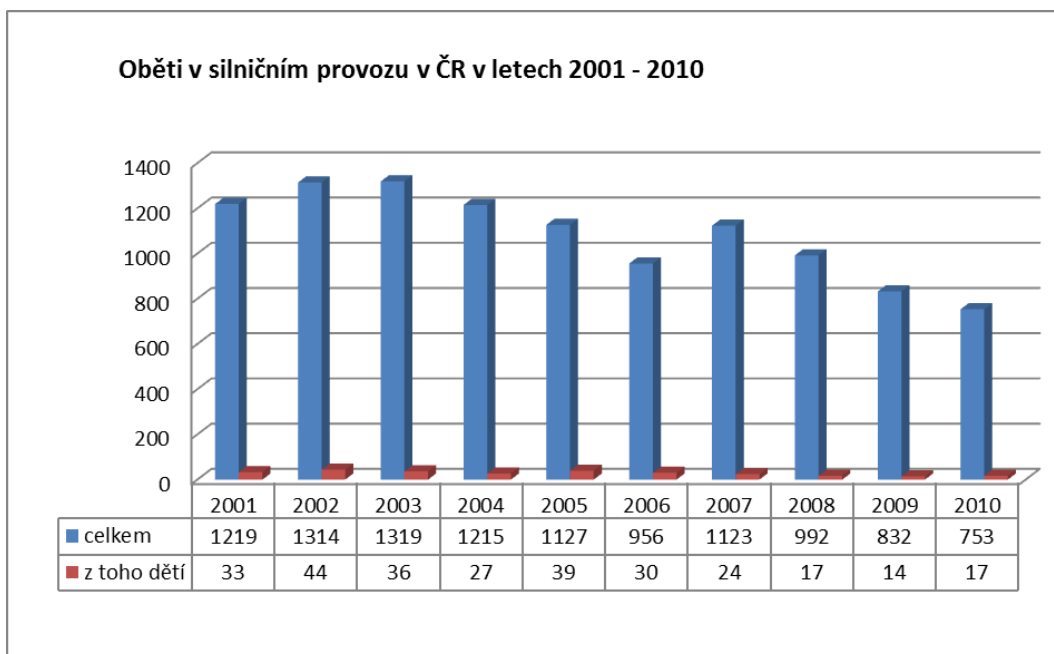
zdroj: PIO

Graf 4: Těžce zraněné děti při DN v Jčk



zdroj: PIO

Graf 5: Oběti dopravních nehod v ČR



zdroj: PIO

Příloha č. III

Dopravní hřiště v Třeboni



Zdroj: vlastní foto

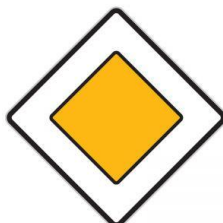
Příloha č. IV

Dopravní značky, které musí mladý cyklista znát:

Značky upravující přednost



Křižovatka s vedlejší silnicí



*Hlavní pozemní komunikace
(popř. Konec hl. silnice.)*



Dej přednost v jízdě



Stůj, dej přednost v jízdě

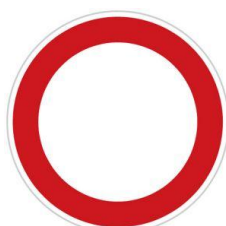


Přednost protijedoucích vozidel



Přednost před protijedoucími

Zákazové dopravní značky



Zákaz vjezdu



*Zákaz vjezdu
(do jednosměrky)*



Zákaz vjezdu cyklistům



Zákaz zastavení



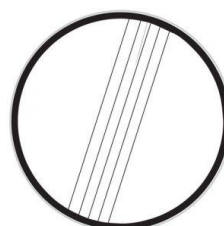
Zákaz stání



Zákaz odbočení

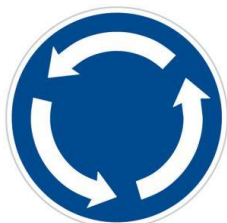


Zákaz otáčení



Konec všech zákazů

Příkazové dopravní značky



Kruhový objezd



Příkazaný směr objíždění



Příkazaný směr jízdy



Stezka pro cyklisty



Jiný příkaz



Stezka pro cyklisty a chodce

Výstražné dopravní značky



Pozor, přechod pro chodce



Děti (možnost vběhnutí)



Železniční přejezd se závorami



Železniční přejezd bez závor



Zatáčka (vpravo)



Křižovatka



Pozor, zpomalovací práh



Nebezpečné klesání



Nebezpečné stoupání

Informativní dopravní značky



Přejezd pro cyklisty



Jednosměrný provoz



Obytná zóna

Vodorovné dopravní značky



V1 - Podélná čára souvislá



V2 - Podélná čára přerušovaná



V8 - Přejezd pro cyklisty



V7 - Přejezd pro chodce



V14 - Jízdní pruh pro cyklisty



V19 - Prostor pro cyklisty

Užití:

- V1 - je zakázáno ji přejíždět, mimo objíždění překážky nebo odbočování na místo ležící mimo silnici, či při vjezdu na komunikaci
- dvojitá souvislá čára - nesmí se přejíždět, mimo objíždění překážky
- V2 - smí se přejíždět
- V8 - POZOR!, vozidla nemusí cyklistovi umožnit přejetí
- V7 - i cyklista je povinen umožnit chodci nerušené přejetí vozovky, a je-li to nutné, i zastavením vozidla
- V14 - cyklista je povinen tento pruh užít
- V19 - prostor pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“

Příloha č. V

Světelné signály, které musí mladý cyklista znát:

Světelné signály třibarevné soustavy



S1



S2



S10



S11

- signál s červeným světlem - STŮJ
- signál s červeným a současně žlutým světlem - PŘIPRAVIT SE K JÍZDĚ
- signál se zeleným světlem - VOLNO
- signál se samostatným žlutým světlem - ZASTAVIT

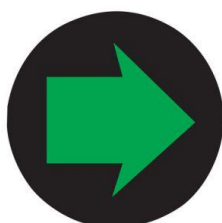
Rozdíly:

- semafor S1 - při odbočování vlevo - dát přednost protijedoucím a chodcům
- při odbočování vpravo - dát přednost chodcům
- semafor S2 - smím odbočit pouze ve směru, kam ukazují šipky, přednost nedávám nikomu
- semafor S10, S11 - užívá se u přejezdů pro cyklisty nebo stezky pro cyklisty

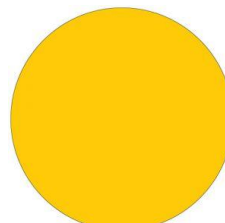
Ostatní světelné signály



S4
(upozorňuje
na přecházející
chodce)



S5
(u signálu STŮJ,
možno jet, ale
rozhlédnout se)



S7
(upozorňuje na
nějaké nebezpečí)



S13⁴¹
(povinnost zastavit,
např. výjezd
hasičů)

⁴¹ Obrázky značek a světelných signálů. 2007 [cit. 2010-03-15]. Dostupný z WWW: www.dopravni-znacen-bsmorava.cz/o-firme-bs-morava

Příloha č. VI

Zkušební testy Ministerstva dopravy, které jsou používány při soutěži „Mladý cyklista“.



Ministerstvo dopravy

www.iBESIP.cz

ZKUŠEBNÍ TEST č. 1

1. **Chovat se za všech okolností ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, je povinen**
 - a) každý účastník provozu
 - b) jen řidič motorového vozidla
 - c) jen řidič motorového nebo nemotorového vozidla a tramvaje
2. **Osoby, které jsou menší než 150 cm, na sedadle vedle řidiče**
 - a) nesmějí sedět
 - b) smějí sedět, ale musí použít bezpečnostních pásů
 - c) smějí sedět, ale musí použít podsedák a být připoutány bezpečnostními pásy
3. **Chodec, který jede na kolečkových bruslích,**
 - a) nesmí jet po chodníku
 - b) může jezdit po chodníku tak jak chce
 - c) smí jet po chodníku, ale nesmí přitom ohrozit chodce
4. **„Snižená viditelnost“ je doba**
 - a) mezi západem a východem slunce
 - b) kdy účastníci provozu nevidí zřetelně předměty na silnici na vzdálenost nejméně 100 metrů
 - c) kdy účastníci provozu zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci (od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu)
5. **Když cyklista vjíždí ze stezky pro cyklisty, z obytné a pěší zóny nebo lesní či polní cesty na jinou silnici, musí**
 - a) vždy zastavit a dát přednost v jízdě motorovým vozidlům
 - b) dát přednost v jízdě, pokud to příkazuje dopravní značka
 - c) dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům, která jedou po silnici
6. **Znamení o změně směru jízdy dává cyklista**
 - a) máváním paží
 - b) zřetelným upažením
 - c) vztyčením paže
7. **Cyklista při objíždění překážky**
 - a) nemusí dávat znamení, že mění směr jízdy, pokud jede po hlavní silnici
 - b) nemusí dávat znamení, že mění směr jízdy, když se přesvědčí, že v dohledu není žádné vozidlo
 - c) musí dát znamení, že mění směr jízdy
8. **Při odbočování cyklista**
 - a) nemusí dát znamení o změně směru jízdy, pokud není v dohledu žádné jiné vozidlo
 - b) nemusí dát znamení o změně směru jízdy, pokud přijíždí po hlavní silnici
 - c) musí dát vždy znamení o změně směru jízdy
9. **Při odbočování vpravo se musí cyklista**
 - a) zařadit co nejbliže k pravému okraji vozovky
 - b) přesvědčit, zda není předjížděn
 - c) zařadit se co nejbliže ke středu vozovky a odbočit plynule, co největším obloukem

10. Cyklista, který přijíždí na křižovatku silnic nerozlišených dopravními značkami, musí dát přednost v jízdě
- a) všem motorovým vozidlům
 - b) vozidlům, která přijíždějí zleva
 - c) všem vozidlům, která přijíždějí zprava
11. Při jízdě křižovatkou, před kterou je dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“, musí cyklista zastavit
- a) vedle dopravní značky
 - b) na takovém místě, odkud má na obě strany křižovatky náležitý rozhled
 - c) těsně před křižovatkou
12. Když přijíždíte ke křižovatce a policista, který tam řídí provoz, k vám stojí bokem a může mít přítom upaženou jednu nebo obě ruce, znamená to
- a) „Volno“; cyklista může pokračovat v jízdě
 - b) „Stůj!“; cyklista nesmí vjet do křižovatky
 - c) „Pozor!“; cyklista musí zvýšit opatrnost

13. Tato stezka je určena
- a) jen pro chodce a cyklisty
 - b) jen pro chodce, kteří doprovázejí děti
 - c) jen pro děti



14. Na silnici, která je označena touto dopravní značkou
- a) smějí vjíždět pouze cyklisté starší 15 let
 - b) je vjezd cyklistům zakázán
 - c) mohou cyklisté jezdit pouze v odstavném pruhu



15. Tato dopravní značka znamená
- a) zákaz zastavení
 - b) zákaz stání
 - c) zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)



16. Tato dopravní značka znamená
- a) příkázaný směr jízdy
 - b) přednost před vozidly, která jedou proti vám
 - c) jednosměrný provoz



17.



Jako druhý projede křižovatkou

- a) cyklista, protože musí dát přednost v jízdě řidiči osobního automobilu, který přijíždí zprava
- b) řidič motorového vozidla protože musí dát přednost v jízdě řidiči nemotorového vozidla
- c) osobní automobil, protože přijíždí k cyklistovi zprava

18.



Jako první projede křižovatkou

- a) cyklista, protože má při odbočování přednost v jízdě
- b) nákladní automobil, protože je rychlejší
- c) nákladní automobil, protože cyklista odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu

19.



Jako první projede křižovatkou

- a) osobní automobil současně s nákladním automobilem
- b) nákladní automobil
- c) cyklista

20.



Cyklista projede křižovatkou jako

- a) první
- b) druhý
- c) poslední



ZKUŠEBNÍ TEST č. 2

1. **Pokyny policistů**
 - a) nejsou nadřazeny světelným signálům ani dopravním značkám
 - b) nejsou nadřazeny stálým svislým dopravním značkám
 - c) jsou nadřazeny dopravním značkám i světelným signálům
 2. **Osoba sedící na sedadle povinně vybaveném bezpečnostním pásem**
 - a) musí být vždy tímto pásem připoutána za jízdy
 - b) musí být tímto pásem připoutána pouze za jízdy mimo obec
 - c) nemusí být tímto pásem připoutána, jestliže vozidlo nepřekročí rychlost jízdy 60 km/h
 3. **Tam, kde není vyznačen přechod pro chodce, můžete vozovku nejbezpečněji přejít**
 - a) v zatáčce
 - b) před nebo za vrcholem stoupání
 - c) tam, kde je silnice rovná a kde dobře vidíte na všechny strany
 4. **Cyklista je mimo jiné povinen**
 - a) umožnit chodci, který chce použít přechod pro chodce, aby po něm volně přešel
 - b) vždycky zastavit před přechodem pro chodce
 - c) zastavit jen před přechodem, který je označen svislou dopravní značkou
 5. **Cyklisté smějí po silnici jet**
 - a) vedle sebe, pokud je vozovka dostatečně široká
 - b) nejvíce dva vedle sebe
 - c) vždy jen jednotlivě za sebou
 6. **Cyklista smí jet**
 - a) nejvýše rychlostí 20 km/h
 - b) nejvýše rychlostí 40 km/h
 - c) jen tak rychle, aby vždycky dokázal zastavit tam, kam dobře dohlédne
 7. **Cyklista, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy,**
 - a) nedává znamení o změně směru jízdy
 - b) musí dát vždycky znamení o změně směru jízdy
 - c) musí dát znamení o změně směru jízdy, jen když za ním jede další vozidlo
 8. **Na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním**
 - a) můžete předjíždět jen velmi opatrně
 - b) můžete předjíždět, ale nesmíte ohrozit chodce
 - c) nesmíte předjíždět
 9. **Dojde-li při změně místní úpravy provozu k nesouladu mezi svislými a vodorovnými dopravními značkami**
 - a) jsou svislé dopravní značky nadřazeny vodorovným
 - b) jsou vodorovné dopravní značky nadřazeny svislým
 - c) je úprava provozu neplatná
-

10. Cyklista, který přijíždí na křižovatku po hlavní komunikaci

- a) má přednost v jízdě pouze před všemi motorovými vozidly, která přijíždějí po vedlejší komunikaci
- b) má přednost v jízdě před všemi vozidly, která přijíždějí po vedlejší komunikaci
- c) musí dát přednost v jízdě všem vozidlům, která přijíždějí zprava

11. Svítí-li na semaforu současně červené a žluté světlo znamená to

- a) zastavit před křižovatkou
- b) připravit se k jízdě
- c) zvýšit opatrnost

12. Vozidla s právem přednostní jízdy jsou ta, která

- a) při plnění zvláštních úkolů užívají zvláštní výstražné světlo modré barvy a někdy navíc dávají zvláštní zvukové výstražné znamení
- b) jen zajišťují přepravu nemocných osob a dávají přitom běžné zvukové výstražné znamení
- c) jsou vždycky označena červeným křížem

13. Tato dopravní značka znamená

- a) stezka pro cyklisty
- b) opravná jízdních kol
- c) zákaz vjezdu jízdních kol



14. Tato dopravní značka označuje

- a) obytnou zónu
- b) místo určené pro děti, které si tu mohou hrát
- c) pěší zónu



15. Tato dopravní značka upozorňuje na

- a) nerovnou vozovku
- b) tunel
- c) jiné nebezpečí



16. Na zákaz této dopravní značky nesmí řidič

- a) odbočit vpravo
- b) odbočit vlevo
- c) se v křižovatce otáčet



17.



Jako první projede křižovatkou

- a) cyklista, protože přijíždí zprava
- b) osobní automobil, protože motorová vozidla mají přednost v jízdě před nemotorovými
- c) osobní automobil, protože přijíždí zprava

18.



Vozidla projedou křižovatkou v tomto pořadí

- a) 1. osobní automobil, 2. nákladní automobil, 3. cyklista
- b) 1. nákladní automobil, 2. osobní automobil, 3. cyklista
- c) 1. cyklista, 2. nákladní automobil, 3. osobní automobil

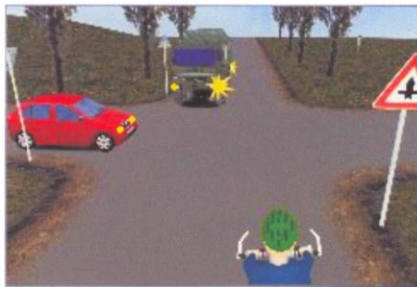
19.



Vozidla projedou křižovatkou v tomto pořadí

- a) 1.-2. osobní a nákladní automobil současně, 3. cyklista
- b) 1. nákladní automobil, 2. cyklista, 3. osobní automobil
- c) 1. cyklista, 2.-3 osobní a nákladní automobil současně

20.



Jako poslední projede křižovatkou

- a) cyklista
- b) nákladní automobil
- c) osobní automobil



ZKUŠEBNÍ TEST č. 3

1. **Cyklista, který může jinak jezdit po chodníku, po cyklistické stezce nebo v obytné a pěší zóně, může samostatně jezdit v provozu**
 - a) od osmi let
 - b) od deseti let
 - c) až od dvanácti let

2. **Tam, kde chodník není nebo je neschůdný, se chodí**
 - a) po pravé krajnici a tam, kde krajnice není, po pravém okraji vozovky
 - b) po levé krajnici a tam, kde krajnice není, co nejbližší levému okraji vozovky
 - c) po levé nebo pravé krajnici, podle toho, která je širší

3. **Oranžové odrazky na šlapadlech musí být**
 - a) na obou stranách šlapadel
 - b) vždycky aspoň na jedné straně šlapadel
 - c) vždycky aspoň na jedné straně šlapadel, ale cyklista je musí mít při jízdě nastaveny tak, aby byly obráceny dopředu

4. **Když člověk, vede jízdní kolo po silnici, nebo nemůže použít chodník,**
 - a) může jít po silnici, a to jakékoli straně
 - b) musí jít po pravém okraji silnice
 - c) musí jít po levém okraji silnice

5. **Na nepřehledném místě, například v blízkosti zatáčky, stoupání silnice apod. cyklista nesmí**
 - a) stát; smí tu ale zastavit, pokud je vozovka dostatečně široká
 - b) zastavit a stát; to neplatí, když přitom nepřekročí dobu 3 minuty
 - c) zastavit a stát

6. **Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“**
 - a) smí cyklista přejíždět, pokud musí objíždět překážku, odbočit na místo mimo pozemní komunikaci nebo vjíždět z takového místa na pozemní komunikaci
 - b) smí cyklista přejíždět jen při předjíždění
 - c) nesmí cyklista přejíždět v žádném případě

7. **Cyklista, který se při předjíždění opět zařazuje k pravému okraji vozovky,**
 - a) nedává znamení o změně směru jízdy
 - b) musí dát znamení o změně směru jízdy
 - c) musí dát zvukové výstražné znamení

8. **Když vás jako cyklistu předjíždí jiné vozidlo**
 - a) musíte vždycky zpomalit
 - b) musíte uvolnit cestu tím, že vjedete na krajnici
 - c) nesmíte zrychlovat ani jinak bránit předjíždění

9. **Cyklista odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě**
 - a) pouze protijedoucím tramvajím
 - b) všem vozidlům jedoucím v obou směrech
 - c) mimo jiné všem protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům jedoucím přímo, nebo odbočujícím vpravo a tramvajím jedoucím v obou směrech

10. Na nepřehledných a nebezpečných místech je otáčení

- a) zakázáno
- b) nesmí se cyklista otáčet pouze za snížené viditelnosti
- c) smí se cyklista otáčet pouze s pomocí druhé osoby

11. Přerušované žluté světlo použité samostatně nebo ve spojení s dopravní značkou

- a) upozorňuje, že bys měl dávat větší pozor
- b) znamená, že musíte zastavit
- c) upozorňuje, že můžete jet rychleji

12. Když přijíždí vozidlo s právem přednostní jízdy, musí mu cyklista

- a) uvolnit cestu tím, že zajede do první odbočující ulice nebo silnice
- b) umožnit průjezd tím, že vždycky zastaví
- c) umožnit bezpečný a plynulý průjezd když je to nutné, musí zastavit tam, kde mu nebude překážet

13. Tato dopravní značka znamená

- a) stezka pro cyklisty
- b) zákaz vjezdu cyklistů
- c) pozor, cyklisté



14. Podle informace této dopravní značky umístěné po straně silnice se cyklista jedoucí přímo smí zařadit

- a) do pravého nebo levého jízdního pruhu
- b) pouze do levého jízdního pruhu
- c) pouze do pravého jízdního pruhu



15. Tato dopravní značka upozorňuje na

- a) přechod pro chodce
- b) děti
- c) školu

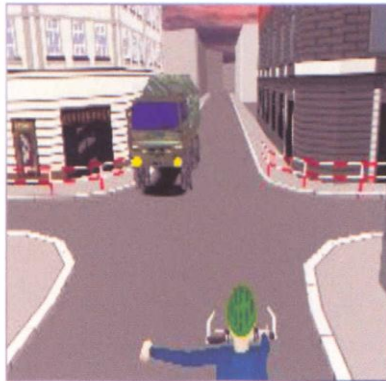


16. Na příkaz této dopravní značky je cyklista povinen

- a) dbát zvýšené opatrnosti; na křižovatce však má přednost v jízdě
- b) dát přednost v jízdě všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici
- c) zastavit a dát přednost v jízdě všem vozidlům



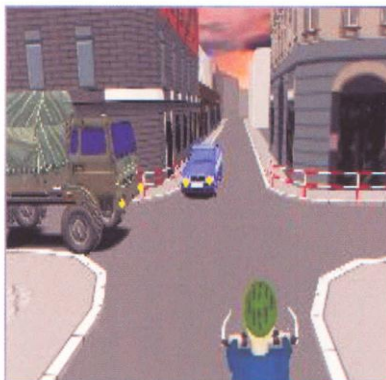
17.



Cyklista musí dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu,

- a) protože je řidičem nemotorového vozidla
- b) protože je pomalejší
- c) protože při odbočování vlevo musí dát přednost v jízdě všem protijedoucími vozidlům, která jedou přímo, nebo odbočují vpravo

18.



Jako první projede křižovatkou

- a) cyklista
- b) nákladní automobil
- c) osobní automobil

19.



Cyklista projede křižovatkou jako

- a) první
- b) druhý
- c) poslední

20.



Vozidla projedou křižovatkou v tomto pořadí

- a) 1. nákladní automobil, 2. osobní automobil, 3. cyklista
- b) 1. cyklista, 2. nákladní automobil, 3. osobní automobil
- c) 1. osobní automobil, 2. cyklista, 3. nákladní automobil

**KLÍČ K TESTŮM č. 1, 2, 3**

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