

POLICIE A DOPRAVNÍ VÝCHOVA DĚTÍ

Metodická příručka

2. vydání

Vydalo MDS - BESIP

Praha

OBSAH

POLICIE A DOPRAVNÍ VÝCHOVA DĚTÍ	1
ÚVOD.....	3
I. Co to je „dopravní výchova“?	5
II. Systém dopravně výchovného působení.....	6
III. Věkové zvláštnosti dětí.....	8
IV. Příčiny dopravních nehod dětí.....	9
V. Co musí děti znát a umět?.....	11
VI. Dopravní výchova ve škole	13
VII. Další formy dopravní výchovy	15
VIII. Besedy ve škole	19
Shrnutí aktivit policistů při dopravní výchově dětí'	24

ÚVOD

Ve všech motoristicky vyspělých státech jsou stále hledány, nalézány a vylepšovány cesty a způsoby jak učinit provoz na pozemních komunikacích bezpečnější, jak snížit nebo zastavit negativní důsledky dopravních nehod. Ponechme stranou problémy spojené s vývojem a výrobou bezpečnějších vozidel, s přestavbami a úpravami silniční sítě, protože hlavním nebezpečím na silnici je lidský činitel – člověk. Ten je příčinou a původcem převážné většiny dopravních nehoda bohužel také jejich častou obětí.

Řadíme se sice k motoristicky vyspělým státům: není u nás zanedbatelná hustota provozu, modernizuje se vozový park, zařízení umožňující bezpečné překonávání opravovaných úseků, signalizace, vybavení policistů atd. Stále však není zcela funkční, komplexně pojaté dopravně výchovné působení na všechny kategorie účastníků provozu: děti, mládež a začínající řidiče, zkušené řidiče amatéry a profesionály, staré řidiče, střední generaci chodců, staré chodce atd. Co kategorie účastníků provozu, to jiný přístup, jiné formy působení, jiný obsah.

Pouze v jednom směni mají veškeré snahy o zvýšení bezpečnosti na silnicích společného jmenovatele. Tím je dodržování základních etických norem vztahů mezi lidmi, vzájemné respektování, navození partnerských vztahů.

Doprava a speciálně silniční doprava vládne světem čím dál tím více. Pohybovat se v tomto světě je také čím dál tím více obtížnější. Pro nás, pro všechny. Na toho, kdo ji zná, a nechce respektovat její zákonitosti, zpravidla platí už jen jediné – postih. Tomu, kdo ji teprve poznává, začíná se smiřovat s jejími negativními průvodními jevy či dokonce začíná obdivovat její nesporné výhody dané neustálou modernizací, je třeba přiblížit všechny její problémy tak, aby je pochopil a uměl se v nich orientovat dříve než se do ní plně zapojí.

I to je jeden z důvodů, proč hovoří-li se o dopravní výchově, každý má na mysli výchovu dětí a nikoliv výchovu padesátiletých řidičů, i když i některému z nich by určitě neuškodilo znovu si připomenout jaké chování si provoz na silnicích vyžaduje. I dopravní výchova dětí je však značně složitý proces, na kterém se všichni podílíme. Podílejí se na něm nejen ti, kteří jakýmkoliv způsobem děti učí pravidla provozu na pozemních komunikacích, cvičí s nimi jak mají chodit po chodníku, po silnici, jak mají přecházet, kde a jak smějí jezdit na kole. Podílejí se však na něm i ti, které děti okolo sebe v provozu vidí. Ať už jako chodce nebo jako řidiče. Ať to jsou lidé zcela neznámí nebo otec, matka, sourozenci. Příklady táhnou.

Důležitou roli při dopravní výchově však mohou hrát i policisté, kteří mají zpravidla na rozdíl od mnohých učitelů a rodičů potřebné odborné předpoklady. A protože školní dopravní výchova je logicky „spoutána“ různými dokumenty a nutností dodržovat určité organizační zásady, připravili jsme tuto příručku, kterou bychom chtěli především podat základní informace o možnostech spolupráce policie a škol při dopravní výchově a připomenout některé zákonitosti přímé práce s dětmi.

I. Co to je „dopravní výchova“?

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

Z toho vyplývá, že dopravní výchova má svou část výchovnou a naukovou. Nauková část zahrnuje výběr pravidel provozu na pozemních komunikacích odpovídající věkové specifikaci dětí a s ním i další související poznatky dotvářející pochopení vznikajících situací a správných reakcí na ně. Sem řadíme pochopitelně i odpovídající praktický výcvik. Výchovná část obsahuje obecně dané působení na dítě s cílem vypěstovat u něj návyky dodržování etických norem chování vůbec, a tedy i chování v dopravě jako její pasivní i aktivní účastník.

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

Dopravní výchova jako součást vzdělání každého občana je proces dlouhodobý, nepřetržitý. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do provozu a končí vlastně až tehdy, kdy je člověk tohoto pohybu v provozu nucen se vzdát.

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

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

II. Systém dopravně výchovného působení

Hlavním garantem za dopravní výchovu a veškeré aktivity v této oblasti v naší republice je BESIP – sekretariát Koordinační rady ministra dopravy a spojů pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. BESIP, kromě své sekretariátní činnosti pro Koordinační radu, která mj. spočívá v koordinaci působnosti členských složek Koordinační rady, organizuje celostátní dopravně výchovné programy kampaně, akce, soutěže, vydává nebo zajišťuje a prosazuje vydávání a výrobu odborných, metodických, didaktických a propagačně výchovných materiálů, metodicky usměrňuje činnosti v jednotlivých regionech atd.

Při těchto činnostech spolupracuje BESIP se všemi zainteresovanými resorty a organizacemi (mj. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo zdravotnictví, Česká policie, Autoklub České republiky, Ústřední automotoklub České republiky, Český Červený kříž, Český rozhlas, Česká televize, pojišťovny atd.). Zástupci těchto složek jsou na úrovni náměstků, resp. prezidentů či ředitelů, členy Koordinační rady ministra dopravy a spojů pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Na úrovni krajů, okresů a měst zajišťují koordinaci dopravně výchovného působení aktivity (iniciativy) při odborech, resp. referátech dopravy příslušných úřadů, resp. magistrátů měst. Členové těchto aktivů jsou zástupci zainteresovaných složek (školské odbory, policie, zdravotnictví, Červený kříž, motoristické organizace, autoškoly, pojišťovny aj.). Tak je vytvořen systém ovlivňování veřejnosti a trvalá koordinace působení ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Jedním z hlavních úkolů těchto iniciativ je zabezpečovat ve spolupráci s odbory školství a školami dopravní výchovu dětí:

- organizovat dopravní výchovu mladších dětí jako zájmovou činnost prostřednictvím mateřských škol, školních družin, domů dětí a mládeže apod.;
- soustředit dopravní výchovu zejména na věkovou kategorii dětí do 10 let (5. ročník);
- využívat v maximální míře dětských dopravních hřišť jako neúčinnější formy dopravní výchovy;
- využívat výchovného programu (dopravní soutěž mladých cyklistů), který obsahuje základní informace v oblasti dopravních předpisů, techniky jízdy, technických dovedností a první pomoci;
- motivovat děti k zájmu o dopravní výchovu možnostmi získat „průkaz cyklisty“;
- organizovat v dětské kategorii nad 10 let různé formy soutěží a besed, zejména pak ve spolupráci s domy dětí a mládeže a dětskými organizacemi, využívat letních táborů v době školních prázdnin;
- zabezpečovat dopravní výchovu ve speciálních školách formou besed a soutěží.

Iniciativy se rovněž zabývají problémy týkající se řešení silniční sítě v místě nebo oblasti z hlediska bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, především dětí (instalace semaforů, zřizování přechodů pro chodce, umístování zábran, úpravy dopravního značení apod.).

Podmínky pro práci okresních (městských) iniciativ vytvářejí obvodní pracoviště BESIP (prostřednictvím svých profesionálních pracovníků. Z náplně práce obvodních pracovišť uvádíme:

- zajišťování distribuce materiálů k dopravní výchově;
- organizace celostátně vyhlášených akcí (Zlatá zebra, dopravní soutěž mladých cyklistů, výtvarná soutěž „Děti, pozor, červená!“ aj.);
- organizace krajských, okresních, obvodních dopravně výchovných akcí;
- zajištění funkčnosti dětských dopravních hřišť;
- úzká spolupráce s regionálními sdělovacími prostředky.

Na dopravní výchově dětí se různými způsoby podílí řada činitelů. Přesto však ta hlavní „mravenčí“ práce zůstává a zůstane na učitelích a rodičích.

Působení v mateřských školách a v základních školách (obecná škola, občanská škola, gymnázium) je zásadně závislé na přístupu příslušného pedagoga k dopravní výchově - třídního učitele, učitele obsahově odpovídající aprobace (tělesná výchova, občanská výchova, fyzika, přírodopis aj.). Tomu ale bohužel nikdo nemůže nakázat, aby zrovna on učil děti zásadám bezpečné chůze a jízdy v provozu. On má přece svou specializaci a nikdo mu nikdy neřekl, že dopravní výchova vlastně také patří do jeho „náplně práce“.

V mnoha okresech pracují kabinety dopravní výchovy, které metodicky usměřují a zajišťují informovanost učitelů, snaží se ovlivňovat jejich zainteresovanost a podílejí se nebo přímo organizují dopravně výchovné akce. Členy kabinetů bývají často i dopravní policisté, kteří tak zprostředkovávají spolupráci mezi školami a policejními složkami. V současné době fungují pedagogická centra, v rámci jejich metodických pracovišť je ustavena i odbornost „dopravní výchova“. Přímo ve školách bývá někde určen učitel, který má na starosti dopravní výchovu.

Působení rodičů je značně variabilní, převážně bohužel spíše negativní. Těžko můžeme očekávat od rodičů – laiků, aby své děti zodpovědně poučovali, cvičili, i když i výjimky porušují pravidlo. A tak se dopravně výchovné působení rodičů na děti zužuje jen na více či méně časté příkazy a zákazy, a co je nejhorší – také na poskytování zcela negativních příkladů, jak při chůzi, tak i při jízdě.

Role našich policistů, a to státních i městských, v tomto směru, a nelze pochybovat o tom, že existuje, je zatím podstatně jednodušší. Především i proto, že jim nikdo nedává zodpovědnost za to, že někde na přechodu pro chodce dítě vběhne pod vozidlo, že malý cyklista nedá přednost v jízdě a srazí se s autem. Schválně zdůrazňuji, že se jedná o situaci u nás, protože v řadě evropských zemí jsou na různých, i nejnižších úrovních policisté specialisté, popř. i speciální skupiny policistů, jejichž jedinou a hlavní náplní práce je prevence dopravních nehod, dopravní výchova: chodí do škol, na besedy, přednášejí učitelům, cvičí děti na dopravních hřištích, úzce spolupracují při organizaci dopravních soutěží, organizují pravidelné zkoušky začínajících cyklistů a řeší problémy týkající se dopravní situace v blízkosti škol a míst dětských her a častého pohybu dětí aj.

V rámci svých možností vstupují policisté do procesu dopravní výchovy jako odborníci na slovo vzatí i u nás. To nakonec svým způsobem podtrhuje i respekt z uniformy a potenciální právo udělovat sankce za nedodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Už samotná přítomnost policisty ve škole nebo při různých dopravně výchovných akcích je pro děti něco zcela nového, něco jiného, než co jim může nabídnout jejich učitel. Každé vystoupení policisty ve škole, samozřejmě pokud má za cíl problematiku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, je chápáno žáky, učiteli i ředitelstvem školy jako důležitý příspěvek k dopravní výchově.

III. Věkové zvláštnosti dětí

Poučovat, učit, cvičit s dětmi – předpokládá také, dobře je znát. Mluví se o tom, že chování samostatně se pohybujícího dítěte v provozu je vždy nevyzpytatelné. Není to pravda. Dítě reaguje jako dítě, má v sobě něco typického pro svůj věk, pro dětskou logiku. Prostě dítě je dítě. A s tím musí počítat nejen ten, kdo se s ním setká na silnici, ale i ten, kdo se snaží mu vstřípnit zásady bezpečného chování v dopravě, v provozu na pozemních komunikacích.

Mladší školní věk (1.-5. ročník)

Toto věkové období je z mnoha hledisek velice příznivé pro účinné působení jak ve smyslu odpovídajícího přizpůsobení a vzájemného působení jedince na prostředí, tak i v široké oblasti naukové složky dopravní výchovy i v ochotě přijímat žádoucí postoje. Děti této věkové skupiny mají již podstatně dokonalejší pohybovou koordinaci, účinnější propojení motorických funkcí a rozvinutější činnost rozumovou (především značné rozčlenění a odlišení jednotlivých vlastností jevů, dějů a situací). Mají zájem o pohyb, později i o výkon a jeho zdokonalování a zájem o techniku.

Citová labilita i impulzivita pomalu ustupuje a zvláště konec tohoto věkového období se vyznačuje jako nejstabilnější období v dětském životě. K dalším výrazným rysům patří značné sebevědomí, pochopení vztahů k jiným lidem, dobrá přizpůsobivost.

V celkovém postoji převládá realizmus, dosud nenastalo období zvýšené kritičnosti. Centrem jejich činnosti je školní práce. V sociální sféře je nápadná obliba společenských her ve skupině, soutěživý charakter těchto her a výrazné vědomí sounáležitosti k celku.

Respektovat v tomto období je však nutno především fakt, že všechny tyto příznivé vlastnosti jsou teprve ve vývoji a tím i snadno ovlivnitelné jak pozitivně, tak i negativně. Při působení na děti tohoto věku je nutno respektovat i to, že jsou mezi nimi značné individuální rozdíly.

Starší školní věk (6.-9. ročník)

Skupina žáků, na které v tomto věku hodláme působit, není vůbec homogenní, a to ani v oblasti poznávací ani citové. Jejich úroveň není dána dosaženým kalendářním věkem, ale spíše stadiem dospívání, které je individuálně velice rozdílné.

Můžeme zde počítat s prudkým tělesným vzrůstem, narůstající tělesnou silou, obratností a vytrvalostí. Náročná psychická činnost vyžaduje kompenzaci tělesným pohybem, cvičením atd. Proto právě začátek tohoto období lze využít pro praktická cvičení na dopravních hřištích, pro nácvik techniky jízdy na kole, údržby apod.

Dítě vnímá stále více znaků v situaci a dokáže je poměrně spolehlivě rozlišit na podstatné a vedlejší. Stále více chápe abstraktní pojmy a více uvažuje o příčinných závislostech. Jeho vzrůstající logická paměť umožňuje hlubší pochopení situace. Znamená to, že se u těchto dětí lze zaměřit i na úkoly hledající buď příčinu nebo následek určitých situací, které vedou k předvídání.

Citová sféra je oproti předchozímu období labilnější. Je nutno počítat s větší vzrušivostí, je třeba respektovat výrazný sebecit, sebevědomí velice citlivé na hodnocení a často na vyskytující strach ze zesměšnění. Děti jsou výrazně kritické a revidují si žebříček hodnot, hledají si své vzory. Zájmy se postupně koncentrují na menší okruh činností, ale na druhé straně nabývají na intenzitě.

IV. Příčiny dopravních nehod dětí

Nejsmutnějšími a nejtragičtějšími událostmi v silničním provozu jsou dopravní nehody dětí – jejich následky. Ve srovnání se statistikou dopravní nehodovosti dospělých, která ve všech ukazatelích v posledních letech stoupá až do katastrofických čísel, setrvávají zatím čísla o dopravních nehodách dětí na relativně stejné úrovni. To ukazuje i následující tabulka důsledků dopravních nehod dětí do 15 let.

Rok	Chodci			Cyklisté			Spolujezdcí		
	U	TZ	LZ	U	TZ	LZ	U	TZ	LZ
1988	30	254	1476	11	95	755	18	107	1027
1989	25	243	1334	12	110	693	17	93	1040
1990	29	274	1460	11	127	832	20	99	1076
JV	34	260	1242	8	99	842	21	115	958
1992	32	273	1438	16	116	812	27	126	1113
1993	17	264	1409	11	115	785	31	136	1205
1994	38	340	1580	8	101	770	29	130	1314
1995	25	294	1577	11	104	775	21	152	1484
1996	13	326	1634	12	122	831	16	141	1420
1997	17	316	1446	12	98	801	21	171	1421
1998	17	289	1339	3	96	620	11	148	1314
1999	14	228	1269	7	111	666	19	138	1345
2000	21	218	1111	2	80	617	23	112	1323

Každá statistika je svým způsobem relativní. Zde ji však musíme chápat jako jedinou zpětnou vazbu, která může ukázat úspěšnost či neúspěšnost dopravně výchovného působení v naší republice. Ukazuje, že přece jenom snahy, které za 35 let své existence BESIP ve spolupráci s policií a dalšími zainteresovanými složkami vyvíjí, nejsou bezvýznamné. A ukazuje zároveň, že stoupající křivka dopravní nehodovosti dětí jako spolujezdců je odrazem celkové statistiky dopravní nehodovosti dospělých.

Děti jako věková kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích jsou velmi rizikovou skupinou. Proč? Nemají potřebné vědomosti, dovednosti, zkušenosti. Jejich pozorovací schopnosti nejsou doposud plně vyvinuty, neumějí se soustředit, riskují, podceňují nebezpečí. Konkrétní příčiny dopravních nehod dětí – chodců a dětí – cyklistů mohou částečně i usměrnit zaměření dopravně výchovného působení. Poučme se z příkladů nejčastějších příčin dopravních nehod dětí ze světových statistik:

Děti – chodci

- volí pro přecházení málo bezpečná místa nebo úseky, i když jsou v blízkosti podstatně bezpečnější (vyznačený přechod, semafor, podchod);
- přecházejí bez rozhlédnutí, anebo se rozhlédnou jen částečně, nedostatečně;
- při přecházení běží, a velice často v místě, kde mají zakrytý rozhled (za parkujícím vozidlem).

Děti – cyklisté ‘

- chybují při změně směru jízdy vlevo (při odbočování vlevo, vyjíždění od okraje vozovky, při objíždění překážky, chodců apod.), dostatečně brzy se neohlédnou;
- opomíjejí dát přednost v jízdě při vyjíždění na silnici z místa ležícího mimo silniční provoz, z polní nebo lesní cesty;
- opomíjejí dát přednost v jízdě na křižovatce vozidlům přijíždějícím zprava.

Jsou to příčiny trochu jinak formulované, než podávají naše oficiální statistiky. Určitě ale daleko víc řeknou všem – řidičům, rodičům, dětem.

V. Co musí děti znát a umět?

Odpověď je jasná: vše, co potřebují k bezpečné chůzi nebo jízdě na kole po silnicích, ulicích. Ten, kdo se účastní provozu na pozemních komunikacích jako chodec musí znát, ale také umět v praxi aplikovat pravidla provozu pro chodce. Ten, kdo řídí dopravní prostředek musí stejně tak ovládat všechna pravidla týkající se vozidla, které řídí. K tomu všemu samozřejmě přistupují i další požadavky na znalosti, které se pravidel týkají jen okrajově, přesto jsou stejně důležité – chápat vliv klimatických podmínek na dopravu, předvídání, rychlé rozhodování.

K tomu přistupují pak i požadavky na morálně volní vlastnosti, které charakter pohybu v provozu na pozemních komunikacích svým způsobem podmiňují zdvořilost, slušnost, ohleduplnost, ukázněnost...

Nikdo nemůže chtít, aby žák 1. ročníku, který chodí již dost často sám po ulici, znal všechna potřebná pravidla. Základy sice většinou získá od rodičů, v mateřské škole, a něco už i přímo ve škole, ale jeho „chodecké“ vzdělání ještě zdaleka nebude úplné. Proto by se také měl pohybovat jen v oblasti, kterou dobře zná. Výuka a výcvik chodce pokračují ve 2. a 3. ročníku, a teprve pak je možno hovořit o dokončeném vzdělání. Ale pozor. I pak zůstává dítě dítětem a navíc při řešení mnoha situací mu budou chybět zkušenosti.

Od deseti let smějí cyklisté jezdit po silnicích sami, bez dozoru. Jsou to většinou žáci 4. ročníků. Přitom ve škole při vyučování získávají zpravidla jen minimum potřebných znalostí o jízdě na kole. Tady už vůbec nemůžeme hovořit o tom, že by desetiletý cyklista byl po stránce vědomostní a dovednostní dostatečně vybaven. Bohužel málokterý si to uvědomuje. O získání potřebných zkušeností ani nemluvě.

I z těchto důvodů je prakticky nevhodné členit požadavky na znalosti a dovednosti dětí striktně do jednotlivých ročníků. Pro potřeby této brožurky jsme proto připravili jen stručný souhrn základních vědomostí a dovedností podle způsobu jejich účasti v silničním provozu.

Problematika chodce (1.-3. ročník)

Části komunikace – vozovka, chodník, obrubník, silnice (ulice), krajnice, křižovatka, nástupní ostrůvky, zastávky, železniční přejezdy.

Bezpečná místa pro hry a zábavy v létě, v zimě, jízda na “dětských dopravních prostředcích“ (koloběžka, tříkolka, kolečkové brusle, skateboard apod.), kam nesmí chodec vstupovat.

Pravidla pro chůzi v provozu po chodníku, po silnici, kde není chodník, vyhýbání, předcházení, přecházení vozovky (volba místa: podchod, semafor, vyznačený přechod), význam světelných signálů pro chodce. Počínání chodce ve zvláštních případech: chodec nesoucí břemeno, tlačící nebo táhnoucí vozík. Chování na místě dopravní nehody. Nebezpečná místa pro chůzi po silnici. Chování cestujících, spolujezdců.

Dopravní značky – význam a rozdělení; Přechod pro chodce (vodorovná i svislá), Podchod nebo nadchod, značky označující nebezpečná místa na silnici, (např. zatačky, zúžená místa, Práce na silnici, Padající kamení, Železniční přejezdy) a speciální cesty vyhrazené různým skupinám účastníků provozu (Stezka pro chodce, Stezka pro cyklisty, Stezka pro chodce a cyklisty), Obec, Konec obce, Obytná zóna, Pěší zóna, Nemocnice, První pomoc, Telefon. Značky označující místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán: Stezka pro cyklisty, Zákaz vstupu chodců, Dálnice, Silnice pro motorová vozidla.

Hodnocení a rozlišování správného a chybného chování chodců. Základní normy slušnosti, zdvořilosti a ohleduplnosti v dopravě.

Problematika cyklisty (4.–8. ročník)

Pravidla pro jízdu na kole – vyjíždění od okraje vozovky, vjíždění na silnici, jízda u pravého okraje vozovky, zastavování, objíždění překážky, odbočování, řazení před křižovatkou, projíždění křižovatky (pravidla o přednosti v jízdě), místa, kam je cyklistům zakázán vjezd, chůze s jízdním kolem, znamení o změně směru jízdy. Povinnosti řidiče – cyklisty, používání cyklistické přílby, rychlost jízdy, bezpečná vzdálenost, zvuková výstražná znamení, osvětlení vozidel, opuštění vozidla, oprávnění k zastavování, řízení provozu.

Dopravní značky – zákazy vjezdu, zákazy odbočování, přikázané směry jízdy a objíždění, určující přednost v jízdě na křižovatkách, omezení rychlosti, zákazy stání a zastavení, Zákaz předjíždění, Přednost před protijedoucími vozidly, Přednost protijedoucích vozidel, Jízdí pruhy před křižovatkou, Zákaz zvukových výstražných znamení, dopravní značky sloužící k orientaci a podávající informace.

Vzájemná závislost jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích, rozlišování chodců a řidičů zkušených, začátečníků, riskujících, neopatrných, zbrklých, nedodržujících pravidla, hodnocení nebezpečných a zakázaných způsobů jízdy, význam správného zřetelného jednání a chování pro bezpečnost vlastní i druhých účastníků provozu, kritické hodnocení, důvody nekázně, orientace na silnici, volba trasy. Význam úprav a oprav silnic (vozovek).

VI. Dopravní výchova ve škole

Dopravní výchova u nás v základní škole není, a zřejmě asi ani nebude samostatným předmětem. Dokumenty, které v motoristicky vyspělých státech stanovují a upřesňují rozsah a obsah výuky ve školách, zařazují vědomosti a dovednosti z dopravní výchovy nejčastěji do různých předmětů. Tak tomu bylo a je, i když v omezené míře, i u nás. V současné době, v rámci transformace školství vznikají nové učební programy, od kterých lze očekávat, že pojmu celou problematiku dopravní výchovy komplexně. V cizině navíc dávají školské dokumenty prostory pro různé formy závěrečného shrnutí (přezkoušení) přípravy cyklisty. O podobnou formu usilujeme i u nás.

Vcelku uspokojivě je dopravní výchova – problematika chodce – zařazena v 1-3. ročníku základní školy (obecné školy) v předmětu prvouka. V dalších ročnících však dopravní výchova téměř chybí, a to i v tak příbuzných oborech, jako jsou např. tělesná výchova nebo občanská výchova. Logicky to znamená, že základní příprava cyklisty je školou zcela opomíjena. Jediné, co podává alespoň základní shrnutí pravidel a vědomostí potřebných pro bezpečnou chůzi a jízdu na kole jsou učebnice **Dopravní výchova I – Chodec** a **Dopravní výchova II Cyklista**, které vydalo nakladatelství Fortuna. Bohužel jsou tyto učebnice využívány jen na malém počtu škol tam, kde pochopili význam a nutnost dopravní výchovy.

Jedním z hlavních problémů, se kterým se dopravní výchova ve škole potýká, jsou učitelé, resp. jejich odborné a speciálně metodické znalosti pro výuku a výcvik pravidel provozu na pozemních komunikacích. Tady zůstávají pedagogické fakulty dost dlužny, a to i přesto, že byl vypracován speciální plán dopravní výchovy na fakultách připravujících učitele (Pedagogická fakulta MU Brno).

Základní pravidla pro chůzi zná samozřejmě každý, přesto i tady existuje řada dalších zásad a zákonitostí, které si většina učitelů ani neuvědomuje. Učitel, zkušený řidič, může dětem vysvětlit hodně potřebných pravidel, nezná však řadu dalších, která jsou specifická pro cyklisty. Podobně ani nelze předpokládat, že by učitelé, ve své většině uměli správným způsobem působit na rodiče a poradit jim, jak si počínat při dopravní výchově dětí.

A ještě jeden argument, snižující trochu význam školy, resp. vyučovacího procesu, pro dopravní výchovu. Sebekvalitnější dopravní výchova ve škole nikdy totiž nemůže stačit. Ani člověk, který absoluuje intenzivní kurs autoškoly se hned nestane na slovo vzatým řidičem.

Dětská dopravní hřiště

Jednou z neúčinnějších forem dopravní výchovy je výcvik a někde i výuka na dětských dopravních hřištích. I dopravní výchova má svou praktickou část – aplikaci pravidel provozu – a tu lze nejlépe, bez jakýchkoliv nebezpečí okolního provozu, realizovat na dopravním hřišti. Těch je u nás okolo stovky a většina z nich vyvíjí v rámci příslušné oblasti své působnosti systematickou dopravně výchovnou činnost. Mnohá z nich se díky svému speciálnímu vybavení, přístupnosti, organizačním schopnostem pracovníka hřiště stala skutečnými centry dopravní výchovy dané oblasti.

Na dopravních hřištích především probíhá výcvik žáků 4-6. ročníků – výcvik cyklisty, a to tak, aby každý žák této věkové kategorie absolvoval ucelený několikafázový výcvik. Někde kapacita a umístění hřiště umožňuje i výcvik chodců (děti předškolního věku, 1.–3. ročník), popř. výcvik ve zdokonalování jízdy na kole (7.–9. ročník).

Obecně platná metodika výcviku na dětských dopravních hřištích je dána v publikaci **Dětská dopravní hřiště – výstavba, provoz a metodika výcviku**. Co hřiště, to však jiné podmínky, trochu jiný systém výcviku. Někde např. v posloupnosti „podzim, zima, jaro školního roku absolvují žáci 3, 2, 3 hodiny, jinde 4, 2, 4 hodiny nebo 2, 2, 2 hodiny apod. Svůj vliv na četnost a kvalitu výcviku zde má dosažitelnost hřiště, jeho vybavení a způsob vedení komunikací, personální obsazení hřiště, připravenost učitelů atd. Harmonogram výcviku, resp. návštěv dopravního hřiště zpracovává provozovatel hřiště ve spolupráci s příslušným odborem školství tak, aby docházelo k optimálnímu využití hřiště v souladu s plánovaným systémem výcviku. Tento harmonogram by měl být projednán v příslušném aktivu pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Metodika výcviku na hřištích je vlastně totožná s metodikou výcviku pravidel provozu kdekoliv. Žák by se měl procvičit – někde více, jinde méně, podle potřeby – v těchto dovednostech:

Chodec

chůze po chodníku, chůze po silnici, přecházení vozovky na vyznačených přechodech i mimo ně, přecházení křižovatek s řízeným provozem (semafor, policista), přecházení křižovatek s neřízeným provozem.

Cyklista

základní prvky techniky jízdy na kole (vyjíždění od okraje vozovky, dodržování jízdní stopy u pravého okraje vozovky, zastavení), vjíždění na silnici, objíždění překážky, jízdy ve skupince, projíždění nebezpečných míst (zúžení vozovky, zatačky), předjíždění, odbočování, řazení před křižovatkou, projíždění křižovatkami (přednost v jízdě).

Rozvržení těchto základních cílů výcviku chodce a výcviku cyklisty do lekcí je už zcela v rukou učitele, popř. po dohodě s pracovníkem hřiště. Přitom je třeba mít na paměti, že výcvik chodce lze zajistit péčí školy i bez dopravního hřiště. Vedou se dokonce polemiky, zda výcvik pravidel provozu pro chodce není vhodnější organizovat přímo v provozu, na méně frekventovaných místech. Výcvik cyklistů na dopravním hřišti však nic nahradit nemůže. Všechny prvky příslušných ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích lze procvičovat zcela bez nebezpečí skutečného provozu. Je možno procvičovat pouze vytknutý prvek, úkon či pravidlo. Cvičení je věrným odrazem situací vznikajících v provozu (lze např. „sehrát“ i dopravní nehodu a rozebrat její příčiny). Potřebné cviky a situace lze opakovat tak dlouho, dokud není splněn cíl výcviku. Učitel má možnost individuálního přístupu k žákům, bezprostředně může opravovat všechny chyby, kterých se děti dopustí.

V žádném případě však nelze za „výcvik“ považovat bezcílné pojíždění skupiny dětí po komunikacích hřiště, které „regulují“ jeden či dva lidé tím, že občas někoho napomenou, upozorní na přestupek. Jednak je třeba si uvědomit, že každý přehlédnutý, „nepotrestaný“ přestupek děti svádí k opakování, a hlavně pak – toto prostě není výcvik. I pro přezkoušení existuje řada soutěživých forem, které lze na dopravním hřišti organizovat. Vždy však vyžadují důslednou kontrolu.

VII. Další formy dopravní výchovy

Celostátně vyhlašované programy

Fakt, že současné učební osnovy škol ne zcela respektují potřeby dopravní výchovy, ale i nutnost neustálého systematického působení na mladou generaci, byly jedním z hlavních impulsů k tomu, že jsme se snažili u nás odborně připravit, materiálně a organizačně zajistit, a co nejvíce v celostátním měřítku rozšířit akce – programy, které by v tomto směru zaplnily vzniklou mezeru. Tyto programy vyhlašuje Koordinační rada ministra dopravy a spojují pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ve spolupráci se zainteresovanými složkami (Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policie ČR, motoristické kluby a další). Jejich úkolem je doplnit a usměrnit dopravně výchovné působení škol a rodičů a při vhodné popularizaci se stát důležitým článkem osvětově preventivního ovlivňování cele veřejnosti. Neméně důležitým významem těchto akcí je i upevnění spolupráce všech zainteresovaných složek v rámci příslušné oblasti. Významnou a mnohdy i nezastupitelnou roli při organizaci těchto akcí mají policisté. Jedná se o tyto programy:

Výtvarná soutěž „Děti, pozor, červená“

Soutěž je určena 4-15 letým dětem, je vyhlašována ve dvouletých intervalech (2002 atd.), probíhá vždy v lednu a v únoru v mateřských školách, v základních školách, ve speciálních školách, v základních uměleckých školách, v domech dětí a mládeže apod. Soutěže se mohou zúčastnit samozřejmě i jednotlivci.

Cílem soutěže je podpořit zájem dětí o problematiku dopravy a bezpečnosti provozu a přispět k jejich správnému dopravnímu myšlení formou usměrněné i zcela živelné tvorby výtvarných prací s dopravně bezpečnostní tematikou. Děti soutěží ve třech kategoriích věkově odpovídajících docházce: do mateřských škol (1. kategorie), na 1. stupeň základní školy (2. kategorie) a na 2. stupeň základní školy (3. kategorie).

Ze základních škol jsou výtvarné práce dětí posílány k okresnímu vyhodnocení (okresní aktiv bezpečnosti silničního provozu – referát dopravy okresního úřadu). Tato vyhodnocení organizují obvodní (regionální) pracoviště BESIP. Práce hodnotí odborná komise složená z pedagogických pracovníků, policistů, výtvarníků a dalších. Autoři oceněných prací získávají knižní odměny. Obdobně probíhají „krajská kola“.

Zlatá zebra – rozhlasový program základů chování a jednání v provozu

Program je určen 6-10 letým dětem (I. stupeň základních škol), je vyhlašován ve dvouletých intervalech (2001 atd.) a probíhá zpravidla na začátku druhého pololetí školního roku, tj. v únoru až dubnu. Jeho cílem je shrnout zásady bezpečného chování a jednání v provozu na pozemních komunikacích a podpořit vzájemnou spolupráci škol, policie a rodičů při dopravní výchově dětí.

Celý cyklus má deset motivačních lekcí, na základě jejichž poslechu děti řeší příslušné úkoly v pracovních sešitech. Pořady jsou vysílány na stanicích Českého rozhlasu tak, aby minimálně narušily vyučování (před zahájením vyučování, o velké přestávce apod.). Správnost řešení úkolů v pracovních sešitech kontroluje třídní učitel, zároveň však využívá motivačních prvků k dalšímu dopravně výchovnému působení formou rozboru chyb, kterých se děti při řešení dopustí či rozvíjením dané problematiky v rámci místních podmínek. Součástí celkového závěru programu by měla být beseda s dopravním odborníkem - policistou na téma dodržování pravidel provozu.

V pracovních sešitech, ve kterých děti řeší úkoly, jsou rovněž soutěžní kupóny, jejichž prostřednictvím (zajišťují okresní aktivity a obvodní pracoviště BESIP) jsou vylosováni

účastníci okresních setkání jako určitá odměna za zdárné absolvování programu. V rámci těchto setkání jsou organizovány dopravně bezpečnostní akce a děti zpravidla obdrží drobné odměny.

Pracovní sešity vydává BESIP, distribuce probíhá prostřednictvím obvodních pracovišť BESIP.

Dopravní soutěž mladých cyklistů (Program pro začínající cyklisty)

Soutěž je organizována každoročně a je určena žákům 4-8. ročníků základních škol a jim odpovídajícím ročníkům ostatních typů škol. Má svá základní (školní), okresní a obvodní (regionální) kola, celostátní finále a vyvrcholení pak v obdobných mezinárodních soutěžích.

Cílem soutěže je podněcovat a zvyšovat zájem dětí o dopravní výchovu a motorismus, ověřovat znalosti cyklistů, jejich dovednosti v uplatňování pravidel silničního provozu a v technice jízdy, v provádění jednoduchých oprav jízdního kola a v ošetření zraněného, přispívat ke zvýšení efektu dopravní výchovy ve školách, ke správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování dopravní nehodovosti dětí. Tomu odpovídá i obsah jednotlivých disciplín: test z pravidel silničního provozu, jízda podle pravidel silničního provozu (městem nebo na dopravním hřišti), jízda zručnosti na kole, technické dovednosti, první pomoc.

Základní kola soutěže organizují školy ve spolupráci s místními složkami spoluvyhlašovatelů. Okresní a obvodní (regionální) kola jsou organizována v garanci obvodních pracovišť BESIP. Na organizačním zajištění jednotlivých disciplín a programu těchto kol se rovněž podílejí složky spoluvyhlašovatelů, a to buď přímo personální aktivitou nebo materiálním či organizačním zajištěním příslušné části soutěže programu (odborníky školství, městské a okresní úřady, Policie, motoristické kluby, Červený kříž, pojišťovny aj.). V poslední době není zanedbatelný ani podíl různých sponzorů.

Celostátní finále soutěže a účast našeho reprezentačního družstva v obdobných mezinárodních soutěžích garantuje a zajišťuje Sekretariát Koordinační rady ministra dopravy a spojů pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích – BESIP.

Základní nezbytné pomůcky k organizaci jednotlivých kol centrálně vydává BESIP (tiskopisy s testovými otázkami, odpovědní lístky, diplomy, drobné propagační předměty aj.). Na pomoc organizátorů jednotlivých kol soutěže byla vydána příručka Dopravní soutěž mladých cyklistů. Všechny tyto materiály jsou distribuovány prostřednictvím obvodních pracovišť BESIP.

Kromě těchto již tradičních celostátně vyhlašovaných dopravně výchovných akcí organizují aktivity bezpečnosti silničního provozu a členské složky Koordinační rady ministra dopravy a spojů pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích zpravidla s pomocí obvodních pracovišť BESIP různé další soutěže místního, městského nebo okresního významu. Jsou to zpravidla jednorázové soutěže v řešení testových otázek, dětské dopravní soutěže v letních táborech, soutěže organizované domy dětí a mládeže apod. Ani ty se většinou neobejdou bez spolupráce s policisty.

Dopravní kroužky

Na mnoha školách a v domech dětí a mládeže fungují zájmové skupiny se zaměřením k dopravní výchově. Jejich úkolem bývá zpravidla připravit děti na účast v dopravní soutěži mladých cyklistů. Protože příprava na soutěž a příprava cyklisty je vlastně jedno a totéž, jedná se zde tedy o dlouhodobou a komplexní výuku a výcvik. A o to jde. Tyto zájmové skupiny – kroužky – vedou většinou učitelé, interní i externí pracovníci domu dětí a mládeže (policisté, členové motoristických klubů aj.).

V rámci těchto kroužků se děti teoreticky i prakticky seznamují se vším, co musí umět nejen jako cyklisté, ale i jako chodci. Vše pak směřuje k přípravě budoucího řidiče motorového vozidla. Tam, kde mají kroužky svou tradici, se pak jedná o minimálně roční, ale spíše dvou – čtyřleté systematické působení, jehož cílem je připravit, vychovat ukázněného účastníka provozu na pozemních komunikacích. Osnovu práce v kroužku si každý vedoucí připravuje podle místních podmínek sám. Celoroční práce v kroužku umožňuje velmi široké spektrum činností: výcvik na dopravním hřišti, exkurze (nemocnice, dopravní oddělení Policie, autoškola apod.), besedy (policisté, řidiči profesionálové, pracovníci odtahové služby, lékaři aj.), výlety (motoristické závody a soutěže, propagační akce, výrobní podniky, opravářské a diagnostické podniky aj.).

Kurz dopravní výchovy

Tento kurz, zpravidla šestnáctihodinový, je zaveden na několika školách ve 4. nebo 5. ročnících. Jeho jediným cílem je v návaznosti na učební osnovy dokončit základní přípravu 10-letého cyklisty. Po absolvování kurzu mohou děti obdržet „průkaz cyklisty“ jako doklad o získaných znalostech a dovednostech a to na základě závěrečného přezkoušení – teoretického i praktického.

Kurz v dohodě s ředitelstvem školy organizují a učí v něm učitelé 1. stupně většinou bez nároku na finanční odměnu. Jedná se však o odborníky, absolventy různých forem dalšího vzdělávání učitelů v dopravní výchově, učitele, kteří chápou dopravní výchovu jako nezpochybnitelnou součást přípravy dětí na vstup do života.

Obsah, témata kurzu byly prověřeny v minulých letech na mnoha školách. V základní podobě tak, jak dále uvádíme, byly v rámci připomínkového řízení navrženy autorské skupině připravující osnovy „obecné školy“ (1. stupeň ZŠ).

Obsah kurzu dopravní výchovy (kurzu základů jízdy na kole)

Úkolem kurzu je shrnutí a rozšíření vědomostí a dovedností žáků z dopravní výchovy a vytvoření předpokladů pro to, aby se mohli stát účastníky silničního provozu – cyklisty. Kurz připravuje žáky na bezpečný pohyb po silnicích a vytváří základy pro výchovu budoucích řidičů motorových vozidel. Doporučený rozsah kurzu je cca 16-20 hodin.

Témata:

1. Cyklista a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

- význam motorismu, negativní důsledky, opakování pravidel provozu pro chodce, vztahy v provozu, druhy dopravních značek, základní pravidla pro jízdu na kole;

2. Práce s jízdním kolem

- části jízdního kola, povinné vybavení jízdního kola, význam jednotlivých součástí povinného vybavení, jednoduchá údržba a seřízení jednotlivých součástí;

3. Technika jízdy na kole

- rozjíždění, zastavování, řízení jednou rukou, projíždění oblouku, jednoduchá jízda zručnosti na kole;

4. Pravidla provozu na pozemních komunikacích (teorie i praxe)

- vyjíždění, jízda, zastavování, objíždění, předjíždění, odbočování, znamení o změně směru jízdy;

5. Pravidla o přednosti v jízdě (teorie i praxe)

– řazení před křižovatkou, jízda přes křižovatku, světelné signály, dopravní značky;

6. Přezkoušení cyklistů

VIII. Besedy ve škole

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

Starší zkušení policisté volí při besedách mnohokrát osvědčené postupy. Jenom oni však do škol nechodí. Proto zde i pro ostatní chceme shrnout některé zásady o tom, jak se na besedy připravovat, jak je naplňovat, jak při nich postupovat, čeho se vyvarovat.

Příprava na besedu

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

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

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

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

Členění besedy

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

Úvodní část besedy

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

Vlastní beseda

Průběh této části je závislý na konkrétním obsahu besedy, doporučujeme zásadně problematiku pravidel silničního provozu členit, nepřebíhat od jednoho problému k druhému,

využívat možností praktického znázornění (na tabuli, mezi lavicemi), popř. i rozbor videoprogramů.

Závěrečná část besedy

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

Příklady obsahu besed

1.–2. ročník:

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

3. ročník:

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

4.–6. ročník:

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

– opakování obsahu besed ze 3. ročníku.

7.–9. ročník:

- opakování obsahu besed ze 4.–6. ročníku (na základě předchozího zjištění znalostí žáků);
- problematiky mravního vědomí a mravního jednání jako základní podmínky bezpečné účasti v provozu na pozemních komunikacích (partnerské vztahy, ohleduplnost, zdvořilost, slušnost, kázeň, pomoc druhým, rozhodnost, soustředěnost, odpovědnost);
- úloha dopravní policie při zajišťování plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích: dohled nad provozem, řízení provozu, kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, kontroly technického stavu vozidel v provozu, projednávání přestupků proti pravidlům silničního provozu, vyšetřování dopravních nehod, vedení evidence motorových vozidel a řidičů, dohled nad výcvikem řidičů v autoškolách, zkoušky žadatelů o řidičské průkazy, dopravně inženýrská činnost, podávání informací;
- malý motocykl – podmínky získání řidičského průkazu „AM“–„AI“, rozdíly ve způsobu jízdy mezi jízdním kolem a malým motocyklem, základní pravidla (používání přilby, brýlí, spolujezdci apod.).

Příklady formulace otázek

Problematika chodce

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

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

Jak poznáš vozidla s právem přednostní jízdy? Jak se při přecházení zachováš, uslyšíš-li přijíždět vozidlo s právem přednostní jízdy? Kdy se nesmí vstupovat na železniční přejezd?

Problematika cyklisty

Od kolika let smíš samostatně bez dozoru jezdit na kole v provozu? Kde smíš jezdit, jestliže ti ještě není deset let? Musíš mít při jízdě na kole cyklistickou přilbu? Které součásti jízdního kola patří k povinnému vybavení? Které dopravní značky označují místa, kam je cyklistům vjezd zakázán? V které části vozovky se jezdí? Proč musí cyklisté jezdit při pravém okraji vozovky? Kolik cyklistů smí jet na silnici vedle sebe? Smí cyklista při vyjíždění

od okraje vozovky ohrozit jiná vozidla? Jaký je postup při vyjíždění od okraje vozovky? Co musí cyklista udělat, dříve než zastaví u okraje vozovky? Jakým způsobem se dává znamení o změně směru jízdy paží? Po které straně se míjejí protijedoucí vozidla? Které dopravní značky upravují přednost v jízdě při projíždění zúženými místy? Musíš dát přednost chodcům, kteří přecházejí po „zebre“?

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

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

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

Metodické poznámky k organizaci a obsahu besedy

- ve zvolené tematice přecházet vždy od konkrétního k abstraktnímu, k zobecnění pravidla, proto co nejvíce využívat příkladů dopravních situací z nejbližšího okolí školy, z obce a chování dětí v nich; „méně je mnohdy více“, soustředit se na menší okruh problémů, nesnažit se „probrat“ všechna pravidla (to je úkolem školy);
- snažit se střídat v rámci besedy různé metody – otázky, odpovědi, krátké vysvětlení, demonstrace s využitím dětí jako figurantů (vozidla, chodci) mezi lavicemi, dle možnosti využívat tabule a některé další názorné pomůcky (obrázky dopravních značek, znázornění dopravních situací), malé soutěže (ústní, písemné);
- výklad, resp. „povídání“ o pravidlech zásadně přizpůsobovat chápání dětí, nepoužívat striktně citace některých ustanovení, a to i za cenu drobných nepřesností (semafor, zebra, znamení rukou, červená, přednost zprava atd.);
- besedovat zásadně jen s jednou třídou (cca 30 dětí), beseda v tělocvičně pro celou školu nebo i jen několik tříd není vhodná;
- monotematické zaměření besedy pouze na význam dopravních značek není žádoucí, lze naopak hovořit o dopravních značkách umístěných v blízkosti školy, v obci, konkretizovat jejich význam a způsob reakce na ně – chodci a řidiči (cyklisti), výklad dopravních značek zařazovat pouze k objasňování příslušných ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích;
- neustále připomínat etické zásady pohybu v provozu, vzájemná slušnost, ohleduplnost, zdvořilost, jejichž respektování je stejně důležité jako dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích;

- vracet se k již probrané tematice (navazovat na obsah předchozí besedy), např. problematiku cyklisty doplnit občas o některé zásady chůze;
- údaje o dopravní nehodovosti podávat úměrně k chápání dětí, statistické údaje uvádět v příkladech (15 = polovina třídy, 200 = polovina školy, celá škola apod.).

Shrnutí aktivit policistů při dopravní výchově dětí

Osobní působnost

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

Organizační činnost

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

Spolupráce

- členství v aktivech – komisích BESIP
- členství v kabinetech dopravní výchovy

NEPRODEJNÉ

Vydalo MDS – BESIP, 2001