

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Posouzení edukativních možností stávajícího  
dopravního hřiště.

Pavel Záhora

Bakalářská práce

2016

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavel Záhora**  
Osobní číslo: **D12179**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Posouzení edukativních možností stávajícího dopravního hřiště**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

### Z á s a d y   p r o   v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Rozbor možností dopravního hřiště
2. Analýza principů výuky na dopravním hřišti
3. Posouzení a návrhy změn daného dopravního hřiště

Závěr

Rozsah grafických prací: 2 - 3  
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná  
Seznam odborné literatury:

(1) LÍMOVÁ, Lucie. Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolínium, 2006. ISBN 80-246-1157-0.

(2) VOTRUBA, Josef a Jiří IRA. Dětská dopravní hřiště: výstavba, provoz a metodika výcviku. druhé přepracované vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985. ISBN 14-500-85.

(3) ŠRŮTKOVÁ, Helga, Josef VOTRUBA a Vladimír POMPL. Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978. ISBN 14-315-79.

(4) VOTRUBA, Josef. Dopravní výchova: I. díl chodec. první vydání. Praha: Fortuna, 1992. ISBN 80-852 98-98-8.

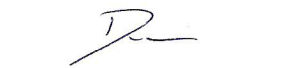
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Šourek, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2016**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **3. června 2016**



doc. Ing. Ivo Drahošský, Ph.D.  
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2016

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Běřunicích dne 1. 6 . 2016

Pavel Záhora

Poděkování:

Rád bych touto cestou poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Davidu Šourkovi, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady v celém průběhu vypracování této bakalářské práce.

Dále bych chtěl poděkovat rodině a přítelkyni za trpělivost a podporu, jakou mi projevovali během mého bakalářského studia.

## **ANOTACE**

V této práci je popsána historie dětského dopravního hřiště, jeho parametry, vybavení a umístění. Součástí práce je také porovnání druhů dětských dopravních hřišť. Možnosti řešení výuky na dětském dopravním hřišti. Na dětských dopravních hřištích se dá demonstrovat výuka chodců a cyklistů. V této práci je také řešeno posouzení a návrhy změn na zkoumaných dětských dopravních hřištích.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

cyklista, děti, dopravní hřiště, dopravní soutěž, chodec, výuka

## **TITLE**

Assessment of the educational possibilities of the current traffic playground.

## **ANNOTATION**

In this work describes the history of children's traffic playground, its parameters, amenities and location. The work also includes a comparison kinds of children's traffic playgrounds. Possible solution for teaching children traffic playground. On the children's traffic playground can be demonstrated teaching pedestrians and cyclists. In this work is also solved by an assessment and suggestions for changes and researched children's traffic playground.

## **KEYWORDS**

cyclist, children, traffic playground, transport competition, walker, teaching

# OBSAH

<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>8</b>
<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>9</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>10</b>
<b>ÚVOD.....</b>	<b>12</b>
<b>1 HISTORIE, UČEL A KONCEPCE DĚTSKÉHO DOPRAVNÍHO HŘIŠTĚ .....</b>	<b>13</b>
<b>1.1 Vybavení DDH .....</b>	<b>15</b>
1.1.1 Vybavení pro výcvik DDH.....	16
<b>1.2 Stálé dětské dopravní hřiště .....</b>	<b>17</b>
<b>1.3 Pojízdne dětské dopravní hřiště.....</b>	<b>18</b>
<b>1.4 Školní dětské dopravní hřiště.....</b>	<b>19</b>
<b>2 ANALÝZA VÝUKY NA DĚTSKÉM DOPRAVNÍM HŘIŠTI.....</b>	<b>20</b>
<b>2.1 Výuka a výcvik chodce .....</b>	<b>20</b>
2.1.1 Chůze po chodníku.....	20
2.1.2 Chůze po vozovce .....	21
2.1.3 Pohyb chodců v obytné a pěší zóně.....	22
2.1.4 Přecházení vozovky na přechodech pro chodce .....	23
2.1.5 Přecházení vozovky mimo přechod pro chodce .....	23
2.1.6 Přecházení vozovky na křižovatce s řízeným provozem .....	24
<b>2.2 Výuka a výcvik cyklisty 4. třídy základní školy dle organizace BESIP.....</b>	<b>24</b>
2.2.1 Povinné vybavení cyklisty.....	26
2.2.2 Jízda na jízdním kole .....	26
2.2.3 Kam je vjezd cyklisty zakázán .....	27
2.2.4 Vjíždění na pozemní komunikaci .....	28
2.2.5 Zastavení a stání .....	29
2.2.6 Objíždění, předjíždění a vyhýbání.....	29

2.2.7	Odbočování .....	30
2.2.8	Jízda křižovatkou.....	32
2.2.9	Světelné signály.....	33
2.2.10	Vodorovné dopravní značky.....	34
2.2.11	Řízení provozu pokyny policisty.....	35
<b>2.3</b>	<b>Praktický výcvik.....</b>	<b>37</b>
<b>2.4</b>	<b>Závěrečné přezkoušení pro získání „Průkazu cyklisty“ .....</b>	<b>39</b>
<b>2.5</b>	<b>Zhodnocení principů výuky a výcviku .....</b>	<b>41</b>
<b>2.6</b>	<b>Porovnání principů výuky a návrhy změn na DDH v Hradci Králové, Pardubicích a Nymburce .....</b>	<b>41</b>
<b>3</b>	<b>DOPRAVNÍ SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ .....</b>	<b>43</b>
<b>3.1</b>	<b>Disciplína pravidla provozu na pozemních komunikacích teoretická část .....</b>	<b>44</b>
<b>3.2</b>	<b>Disciplína pravidla provozu na pozemních komunikacích praktická část .....</b>	<b>45</b>
<b>3.3</b>	<b>Disciplína jízda zručnosti na kole .....</b>	<b>45</b>
<b>3.4</b>	<b>Disciplína zásady poskytování první pomoci.....</b>	<b>47</b>
<b>3.5</b>	<b>Disciplína práce s mapou.....</b>	<b>47</b>
<b>3.6</b>	<b>Celkové hodnocení soutěže.....</b>	<b>48</b>
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>49</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....</b>	<b>50</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>51</b>



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Stálé dětské dopravní hřiště Hradec Králové.....	17
Obr. 2 Pojízdne dětské dopravní hřiště .....	18
Obr. 3 Školní dětské dopravní hřiště.....	19
Obr. 4 Dopravní značky chodci .....	21
Obr. 5 Dopravní značky v obytné a pěší zóně .....	22
Obr. 6 Dopravní značky míst pro přecházení .....	23
Obr. 7 Vztah mezi pokyny policisty, světelnými signály a dopravními značkami.....	36
Obr. 8 Přední strana průkazu cyklisty .....	41
Obr. 9 Záznamový arch pro teoretický test.....	44
Obr. 10 Zešikmené prkno a kolejnice .....	46

## **SEZNAM TABULEK**

Tab. 1 Minimální počet překážek .....	46
---------------------------------------	----

## **SEZNAM ZKRATEK**

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČR	Česká republika
DDH	Dětské dopravní hřiště

## ÚVOD

Cílem této práce je posouzení edukativních možností dětského dopravního hřiště (DDH). V České republice (ČR) je bezmála 200 DDH. Mají různé rozměry, různé vybavení, různé umístění z hlediska možnosti využití. Jejich provoz je hrazen z různých zdrojů. To vše znamená, že nelze jednoznačně stanovit jednotný způsob organizace výuky a výcviku, jednotnou metodiku, jednotné standardní postupy, ani jednotné způsoby zajištění činnosti všech DDH. Přesto však snahy, které již řadu let vyvíjí organizace bezpečnost silničního provozu (BESIP) pro to, aby efekt činnosti DDH byl optimální, přinesly konečně pozitivní výsledky, které ve svých důsledcích znamenají, že výcvik na DDH je obecně chápán jako úzce navazující na školní dopravní výchovu a zároveň jako systematické výcvikové působení. Tato práce je rozdělena do tří částí.

V první části je rozebrána historie DDH, jejich postupný vývoj. Dále koncepce DDH. Zejména jeho parametry, umístění, vybavení. Dále jsou v této části popsány jednotlivé druhy DDH. V této části je rozebrán účel DDH. Účelem DDH je hlavně připravit děti pro samostatný pohyb v silničním provozu. Jakýkoliv pohyb v silničním provozu není možný bez znalostí a respektování pravidel silničního provozu.

V druhé části je analyzována výuka na DDH. Tato část je zaměřena na chodce a cyklisty. Rozebírá jednotlivé úkony, se kterými se lze v přímém silničním provozu setkat. Popisuje se zde, jak se správně chovat v daných situacích a při určitých úkonech. V této části jsou také porovnány 3 zkoumaná DDH.

V poslední části je rozebrána dopravní soutěž mladých cyklistů a jsou popsány její disciplíny a hodnocení těchto disciplín.

# 1 HISTORIE, ÚČEL A KONCEPCE DĚTSKÉHO DOPRAVNÍHO HŘIŠTĚ

Historicky první DDH v ČR byla budována v šedesátých letech 20. století. Ve většině případů se však jednalo o rozsáhlejší zařízení ve větších městech, která sloužila jako atrakce. Většinou nebyly zkušenosti s jejich využíváním, neexistovala jednotná metodika. Výcvik, ani v tom nejzákladnějším slova smyslu, zde nebyl, až na malé výjimky, organizován. Přístup na tato hřiště a zapůjčení dopravního prostředku pro provoz na DDH byly mnohdy podmíněny zaplacením vstupného. Pohyb dětí po cvičných komunikacích nebyl téměř vůbec kontrolován. Teprve od roku 1960 se objevila první stálá a pojízdná DDH, jejichž činnost byla již zaměřena na praktický výcvik pravidel silničního provozu. Většina těchto hřišť byla budována na popud BESIPu, na základě zkušeností ze zahraničí.

Zejména od roku 1973 doznalo budování DDH velkého rozmachu, byla zajištěna výroba základního vybavení hřišť a vydána první jednotná metodika výcviku. Současně se však v tomto období objevily některé nedostatky: výstavba dopravních hřišť byla někde živelná, hřiště se budovala, aniž bylo předem známo, kdo se o ně bude starat, jak budou využívána nebo zda vůbec budou využita, respektování jednotné metodiky výcviku bylo problematické, protože dopravní hřiště spravovaly různé organizace a složky (2 s. 12-13).

## Účel DDH

Dětská dopravní hřiště mají velký význam pro upevňování a procvičování vědomostí a dovedností dětí, které získali při dopravní výchově. DDH má za účel postupně připravit děti na samostatný pohyb v silničním provozu. Jakýkoliv pohyb v silničním provozu není možný bez znalostí a respektování pravidel silničního provozu. I chodec má vědět, kde nesmí vozidlo odbočovat, kde nemůže řidič parkovat, která ulice je hlavní a která vedlejší. I cyklista má znát podmínky, za kterých smí chodec vstupovat do vozovky nebo jít po silnici. Řidič musí na základě znalosti pravidel, kterými se řídí chodci nebo cyklisté, usuzovat, kde pro něho hrozí nebezpečí právě od chodců nebo cyklistů a podobně. Chodci a cyklisté mohou cvičit správná jednání podle pravidel silničního provozu přímo na chodnících a vozovkách obce. Tento způsob výuky však není dost bezpečný. Není ani vždy možné nasimulovat právě tu situaci, kterou z hlediska metodiky, posloupnosti a návaznosti potřebujeme. Výcvikové prostory DDH se budují ve snaze zintenzivnit dopravní výchovu, která je atributem boje proti

dopravní nehodovosti. Prostřednictvím výcviku na DDH děti postupně přivýkají dopravnímu ruchu a přizpůsobují se k chování a jednání požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Děti tak získávají potřebnou jistotu pro samostatný pohyb ve skutečném provozu. Je však třeba bránit tomu, aby nenabýly přehnanému pocitu suverenity. Praktický výcvik na dopravním hřišti umožňuje seznámit děti s nebezpečími, se kterými se mohou v silničním provozu setkat. Dále praktický výcvik umožňuje rozebrat tato nebezpečí, upozornit na důsledky správného chování a jednání v silničním provozu a ukázat způsoby, jak zabránit vzniku kolizních situací. Volba správných metodických postupů při výcviku umožňuje, aby vynikly a byly zdůrazněny všechny prvky a fáze příslušných úkonů takovým způsobem, že je děti snadno dokáží pochopit v celé souvislosti dopravního dění. Výcvik na DDH je přímo nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy, zejména té části, která se zabývá pravidly silničního provozu (2 s. 5). Každý žák základní školy by se měl zúčastnit výcviku na DDH.

### **Koncepce DDH**

Zřizování dopravních hřišť není nijak zákonem stanoveno. Jsou pouze dána doporučení, co by mělo dopravní hřiště obsahovat např. kruhový objezd, světelné signály apod. DDH jsou většinou zřizovány daným městem. Musí být zpracovaný plán, ve kterém jsou z hledisek geografických, demografických a sociologických vyjádřeny potřeby výstavby dopravních hřišť na určitých místech. Jsou zde také podchycena již prosperující hřiště. Zřízení dopravního hřiště je také podmíněno zjištěním provozu a využíváním tohoto hřiště pomocí anket nebo dotazníku rozeslaných do základních a mateřských škol poblíž daného hřiště. Je nutné znát předpokládaný počet výukových hodin, počet dětí, které budou výcvik absolvovat, způsob jaký bude zajištěna přeprava dětí ve městě nebo doprava z jiných měst a okolních obcí.

Zajistit využití dětských dopravních hřišť je úkolem provozovatele daného hřiště. Provozovatelem mohou být orgány např. městská policie daného města, organizace např. BESIP či soukromé subjekty, které mají zajištěnou a vyškolenou osobu pro výuku na DDH. Provozovatel musí být znám již ve fázi přípravy výstavby hřiště.

Při rozhodování zda vybudovat dětské dopravní hřiště a jaký typ tohoto hřiště je nutné přihlížet nejen k počtu škol a žáků v okolí, ale i k počtu hodin, které budou moci věnovat výuce a výcviku na tomto hřišti. Může se také počítat s výukou pro mateřské školy, zájmové organizace a kroužky, skautské oddíly apod. (2 s. 14-16).

Důležitá je také otázka výběru vhodného místa na zřízení dětského dopravního hřiště. Mělo by se vycházet z těchto zásad:

- Umístění DDH musí být tak, aby jeho prostory mohlo využívat co nejvíce škol a žáků a měly by přitom co nejmenší časové ztráty.
- Přístupové cesty k hřišti musí být vhodné alespoň pro silniční a železniční dopravu. Je také nutné počítat se zajištěním parkovacích prostor jak pro osobní automobily tak také minimálně pro jeden autobus pro návštěvu dětí z okolních škol.
- Musí být zajištěna návaznost na inženýrské sítě (vodovodní a kanalizační sítě, elektrická přípojka apod.)
- Dětská dopravní hřiště by se neměla budovat v blízkosti silničních komunikací s hustým provozem (bezpečnost pro přicházející a odcházející děti.)
- Plocha výcvikového prostoru by měla být rovná a přehledná. Rozloha minimálně 2500 m<sup>2</sup>, maximálně 6000 m<sup>2</sup>. Plocha musí být oplocena.

## 1.1 Vybavení DDH

Vybavení DDH je dané velikostí plochy hřiště, jeho kapacitou, intenzitou výcviku a také možnostmi provozovatele.

V areálu DDH je cvičná plocha a budova, která je pro činnost hřiště nezbytná. Celý areál musí být oplocen a od okolí by měl být oddělen pásem zeleně. Cvičná plocha – rozloha by měla být nejméně 2500 m<sup>2</sup> a nejvíce 6000 m<sup>2</sup> (např. 50 x 50 m, 50 x 60 m, 50 x 80 m, 70 x 70 m, 60 x 80 m apod.) Na menší ploše nelze realizovat všechny výcvikové situace. Větší plocha vyžaduje fyzickou námahu žáků mladšího věku a má velké nároky na dozor. Tvar cvičné plochy může být čtvercový nebo obdélníkový nebo i nepravidelný. Podmínkou je přehlednost celého hřiště z jednoho místa. Celková délka komunikací (vozovek) má být nejméně 400 m a nejvíce asi 1000 m. Rozměry částí komunikací – šířka vozovky 2,5 – 5 m (jízdni pruh má být široký nejméně 1,2 m), šířka chodníku 1 – 2 m, obrubník nemá být převýšen nad rovinu chodníku. Stanoviště pro provozovatele může být zřízeno jako součást budovy nebo vybudováno přímo na cvičné ploše (2 s. 16-17).

### 1.1.1 Vybavení pro výcvik DDH

Velkou pozornost je důležité věnovat výběru a umístění dopravních značek. Vzdálenost mezi jednotlivými značkami musí být volena tak, aby cvičící dítě mělo dost času ujasnit si význam každé značky a mohlo se jimi řídit. Dopravní značky by neměly být upevňovány nastálo, aby bylo možné je obměňovat. Zřizovatel a provozovatel DDH by měl konzultovat umístění značek s odborníky z řad příslušníků policie a učiteli autoškol již při zpracování projektu a pak i při výstavbě hřiště.

Na každém stálém DDH by měla být jedna křižovatka vybavena světelným signalizačním zařízením se signály pro chodce i pro řidiče. Na DDH by měl být instalován takový typ světelného signalizačního zařízení, jaký je používán v běžném silničním provozu.

Dopravní prostředky používané na DDH by měly být různorodé. Výcvik by měl být prováděn na všech dětmí používaných dopravních prostředcích. Toto vybavení má význam nejen pro výcvik cyklistů, ale i pro výcvik chodců. Počet dopravních prostředků není možné přesně stanovit. Pouze lze doporučit, aby bylo na hřišti k dispozici:

- 10 koloběžek
- 10 tříkolek
- 15 – 20 jízdních kol
- 10 – 20 dětských šlapacích autíček (2 s. 18).

K dalšímu vybavení hřiště patří rozhlasové zařízení, plátěná čísla pro označení dětí, směrovka k simulování pokynů příslušníka policie, píšťalka a podobně.

V areálu je také možné pro doplnění a zpestření výuky vybudovat trasu jízdy zručnosti na kole. Jednotlivé překážky musí být umístěny tak, aby bylo možno měnit trasy průjezdu. Doporučují se zařadit tyto překážky: branka, kolejnice, přeskok, slalomy, koridory, převezení pohárku s vodou, houpačka apod.

Velice důležitými zařízeními DDH je budova, ve které se nacházejí funkční místnosti:

1. Úložný prostor pro dopravní prostředky – v blízkosti tohoto prostoru by měla plocha sloužící k přidělování vozidel žákům, odkud mohou vyjždět a kam přijíždějí zpět.
2. Údržbářská dílna – slouží k údržbě a opravě vozidel. Vybavení dílny by mělo být dostačující podle počtu a druhu dopravních prostředků, které jsou k dispozici na hřišti.



3. Sklad materiálu – je to potřebné zařízení ke skladování hlavně pomůcek k výcviku (dopravní značky, rozhlasové zařízení, plátěná čísla apod.)
4. Kancelář – slouží k administrativním pracím, k uložení tiskopisů. Mělo by zde být i místo pro základní vybavení první pomoci.
5. Hygienická zařízení – oddělené WC pro chlapce a pro dívky a umývárna. Důležitou součástí je také šatna.
6. Učebna – využívá se při hodinách teoretické výuky. V případě špatného počasí může být využita k modelovým ukázkám. Měla by být vybavena dostatečným počtem stolků a lavic, školní tabulí, cvičnou křižovatkou nebo dopravním stolem s obměnitelnými situacemi, promítacím zařízením a promítacím plátnem.

## 1.2 Stálé dětské dopravní hřiště

Stálé DDH zobrazené na Obr. 1 se budují hlavně v krajských, okresních, větších městech nebo spádových obcích. Má význam pouze tam, kde bude dostatečně využíváno. Výhodou je, že zde lze uskutečnit výcvik podle metodické řady bez dalších úprav. Tento typ vyhovuje požadavkům na moderní formy výcviku a ověřování znalostí dětí z pravidel silničního provozu. Hřiště má stabilní cvičné komunikace, stálá místa pro dopravní značky, sociální a hygienické zařízení a víceúčelovou budovu. Povrch komunikace je pevný (asfaltový, betonový, apod.).



Obr. 1 Stálé dětské dopravní hřiště Hradec Králové

Zdroj (autor)

### 1.3 Pojízdne dětské dopravní hřiště

Pojízdna DDH zobrazené na Obr. 2 je nutné umísťovat v těsné blízkosti škol nebo jiných zařízení, kde je možno využít hygienické zařízení, kancelář, učebnu. Pojízdne DDH musí být vybaveno dopravními značkami, světelným signalizačním zařízením, rozhlasovým zařízením nebo megafonem, dopravními prostředky, plátěnými čísly pro označení cvičících dětí, směrovka, píšťalka, lékárnička s předepsaným vybavením. Mělo by zde být také vyvýšené místo pro vyučujícího.

Pojízdne DDH má význam v místech s řídkým osídlením, s malým počtem škol a malým počtem dětí. V ČR je takovýchto oblastí hodně. Na těchto hřištích není možné vytvořit atmosféru skutečného silničního provozu. Slouží pro nácvik některých základních úkonů pohybu v silničním provozu a pro ověřování znalostí pravidel silničního provozu. K vybavení patří zařízení k přepravě a přesunu tohoto hřiště, pomůcek a potřeb pro výcvik. Komunikace se vyznačují snímatelnými pásy, barvou nebo lany. Dopravní značky jsou umístěny na stojácích.

Prostor pro rozvinutí pojízdneho DDH předpokládá dodržení těchto zásad:

- Výcvikový prostor musí být v blízkosti hygienického zařízení pro děti a musí být zajištěn přívod elektrického proudu.
- Plocha výcvikového prostoru musí mít pevný povrch. Rozměry této plochy musí být minimálně 35x45 metrů.
- Při výcviku musí být zajištěna stálá služba např. vyškolená osoba, která může vyučovat na DDH např. osoba pracující pro organizaci BESIP nebo strážník městské policie (2 s. 16).



Obr. 2 Pojízdne dětské dopravní hřiště

Zdroj (4)

## 1.4 Školní dětské dopravní hřiště

Školní DDH zobrazené na Obr. 3 se budují v areálu školy. Slouží především dané škole. Po dohodě mohou toto hřiště využívat také děti sousedních škol či mateřských škol. Náklady na vybudování školního DDH nejsou tak velké jako u stálého DDH. Nemusí se budovat učebny, kanceláře, dílny a sociální zařízení. K těmto účelům se využijí prostory školy, která se nachází poblíž. Obsluhu, údržbu a výcvik mohou zajišťovat náležitě vyškolení a poučení zaměstnanci školy. Vybavení hřiště má stejný charakter jako u stálých DDH, bývá však skromnější. Mohou se také zřizovat školní pojízdná (přenosná) DDH, tyto hřiště mohou být velmi rychle instalována. Jsou zřizována jen sezónně nebo jen na krátkou dobu. Instalují se na školním hřišti, v parku, v tělocvičně apod.



Obr. 3 Školní dětské dopravní hřiště

Zdroj (5)

## **2 ANALÝZA VÝUKY NA DĚTSKÉM DOPRAVNÍM HŘIŠTI**

Výcvik dětí na DDH je nepostradatelnou součástí v dopravní výchově. Teorie je velmi důležitá. Znalost teorie je nezbytným předpokladem a podmínkou navazujícího praktického výcviku. Na DDH se mohou procvičovat všechny prvky pravidel provozu na pozemních komunikacích bez nebezpečí, které číhá ve skutečném provozu. Může se procvičovat opakovaně jeden prvek nebo jedno pravidlo. Jednotlivé cviky a situace se můžou opakovat tak dlouho, dokud děti nepochopí jejich význam. Při výuce a výcviku je možnost okamžitě opravit všechny chyby, kterých se děti dopustí a vysvětlit, jaké by mohly mít následky. Důležitou roli na DDH má osobnost učitele. Učitel musí být k výuce dopravní výchovy dobře odborně připraven. Musí dítě upozornit na každou i sebemenší chybu nebo nesprávně provedený úkon. Toto opomenutí by mohlo vést ke špatným návykům a následným konfliktním situacím v běžném silničním provozu. Výuka na DDH nenahrazuje výcvik v reálném provozu, jen se ho snaží co nejvíce napodobit. V této analýze bude rozebrána hlavně výuka a výcvik chodce, dále také výuka a výcvik cyklistů 4. třídy základní školy. Tato výuka je pro děti školního věku nejdůležitější z hlediska přípravy na reálný silniční provoz.

Dětské dopravní hřiště může být využíváno několika způsoby. Např. pro pravidelnou výuku žáků základních škol. Tito žáci se zdokonalují v pravidlech pro chodce a cyklisty. Dopravní hřiště může být v odpoledních hodinách otevřeno pro veřejnost. V neposlední řadě může být dopravní hřiště využito ke konání dopravních soutěží.

### **2.1 Výuka a výcvik chodce**

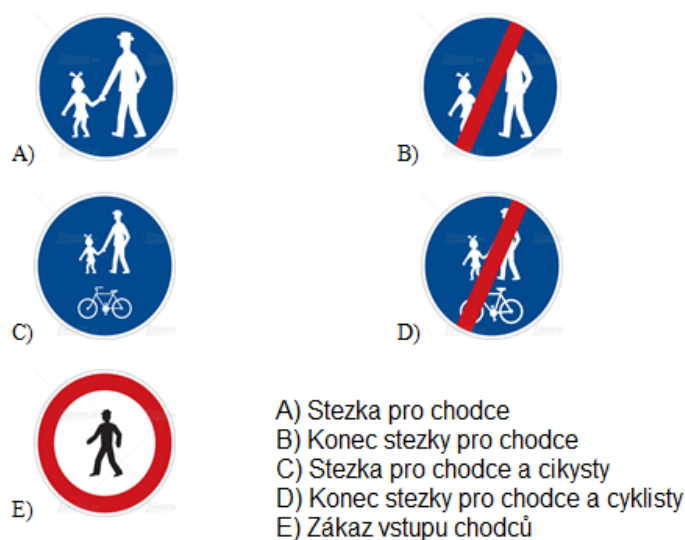
V dalších podkapitolách bude rozebrán výcvik a výuka chodce při různých situacích, které se dají demonstrovat na DDH. V těchto podkapitolách se pojednává převážně o pravidlech silničního provozu pro představivost náplně výuky. V praxi je pro děti lepší necitovat doslovně tyto pravidla, ale seznámit s nimi děti formou her nebo promítnutím nějakého filmu s danou tematikou. Děti tyto situace lépe pochopí a zapamatují si je.

#### **2.1.1 Chůze po chodníku**

Při výuce chůze po chodníku by se mělo zaměřit na získání dovedností pro bezpečnou chůzi po chodníku a uvědomit si podmínky bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních

komunikacích (1 s. 24). Děti se na DDH učí rozpoznávat dopravní značky spojené s chůzí po chodníku. Děti se učí, že po chodníku mají chodit vpravo. Je-li zbudován chodník nebo stezka pro chodce musí ho chodec využít. Děti se učí, jak se na chodníku vyhýbá a předchází. Vždy se vyhýbá vpravo a předchází se vlevo. Dětem je při výuce objasněno, kdo všechno je vlastně považován za chodce např. osoba tlačící dětský kočárek, osoba táhnoucí sánky, osoba na vozíku pro invalidy apod. Jiní účastníci provozu nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užít. Při výuce je zdůrazněno, že cyklista nesmí užít chodníku pro chodce k jízdě na kole. Chodník může pouze využít k vedení kola. Po chodníku se smí jít vedle sebe, pokud nebude bráněno v chůzi jiným chodcům. Stezky pro chodce a smíšené stezky pro chodce a cyklisty a jejich ukončení jsou označeny svislými dopravními značkami Obr. 4 značka A až D. Místa, kam je chodcům vstup zakázán, jsou také označena dopravní značkou Obr. 4 E.

Při praktické výuce si část dětí např. polovina skupiny může trénovat chůzi po chodníku za stanovených podmínek, druhá polovina může demonstrovat cyklisty, kteří musí chodcům dávat přednost na přechodech pro chodce.



Obr. 4 Dopravní značky chodci

Zdroj (6)

### 2.1.2 Chůze po vozovce

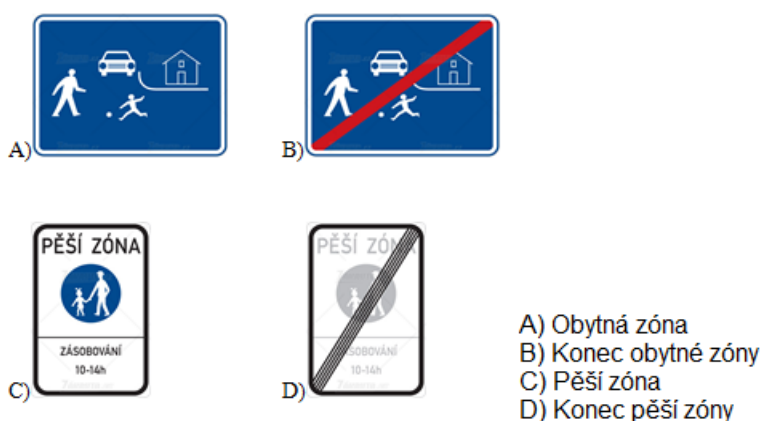
Na příkladu chůze chůzi po vozovce nebo krajnici děti mohou získat dovednosti pro bezpečnou chůzi po vozovce nebo krajnici, naučit se rychle jednat v případě možnosti vzniku kolizní situace na pozemní komunikaci (1 s. 26). Nemá-li chodník, nebo je-li neschůdný, děti

se naučí chodit po levé straně krajnice vozovky co nejbližší při levém okraji. Dětem je vysvětleno, že levé strany pozemní komunikace se užívá z důvodu, že vozidlo, které přijíždí po své pravé straně, se k chodci přibližuje zepředu a nikoli zezadu, což by bylo velmi nebezpečné. Chodec má možnost včasného úhybného manévru. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou. Dětem je zdůrazněno, že velký význam má užívání pestrých barev a reflexních materiálů na oděvech a doplňcích zejména za snížené viditelnosti. Mimo obec jsou tyto doplňky povinné.

Při praktické výuce si děti mohou trénovat chůzi po levé straně vozovky, podobně jako při chůzi po chodníku. Děti jsou rozděleny do dvou skupin, část trénuje chůzi po vozovce a druhá část např. jezdí na kolech po dopravním hřišti. Aby byl trénink chůze po vozovce co nejvíce podobný chůzi po vozovce v reálném silničním provozu.

### 2.1.3 Pohyb chodců v obytné a pěší zóně

Cílem výuky a výcviku pohybu chodců v obytné a pěší zóně je získat dovednosti pro bezpečný pohyb v obytné a pěší zóně (1 s. 27). Při výuce se děti dozvědí, že v obytné a pěší zóně smějí chodci užít pozemní komunikaci v celé její šířce. Děti si mohou hrát pouze na komunikaci v obytné zóně. Děti se dozvědí, že musí umožnit v těchto zónách jízdu všem vozidlům, ale také že k nim musí být řidiči ohleduplní. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. Obytná a pěší zóna jsou zastavěné oblasti, jejichž začátky a konce jsou označeny dopravními značkami na Obr. 5.



Obr. 5 Dopravní značky v obytné a pěší zóně

Zdroj (6)

### 2.1.4 Přecházení vozovky na přechodech pro chodce

Při výuce přecházení vozovky na přechodech pro chodce děti získají dovednosti a návyky správného postupu při přecházení vozovky. Uvědomí si povinnost přednostně přecházet na vyznačených přechodech pro chodce, naučí se chápat základní požadavky vzájemných vztahů mezi ostatními účastníky silničního provozu a chodci např. zdvořilost a ohleduplnost (1s. 28-29). Dětem je zdůrazněno, že chodec by měl přecházet vozovku jen na vyznačených místech: přechod pro chodce, podchod nebo nadchod Obr. 6. Učí se, že by se po přechodu mělo chodit vpravo. Chodci nesmí vstupovat na vozovku označenou přechodem pro chodce, pokud se k přechodu blíží vozidlo. Dětem je vysvětleno, že při přecházení přechodu se chodec nesmí na přechodu zdržovat delší dobu než je nezbytně nutné a ani se zde zastavovat. Dětem je vysvětleno, že i když mají na přechodu pro chodce přednost před ostatními dopravními prostředky, musí se před vstupem na přechod pro chodce důkladně rozhlédnout a přesvědčit, že můžou do vozovky bezpečně vstoupit a následně vozovku přejít.



Obr. 6 Dopravní značky míst pro přecházení

Zdroj (6)

### 2.1.5 Přecházení vozovky mimo přechod pro chodce

Na příkladu výuky přecházení vozovky mimo přechod pro chodce se děti naučí volit bezpečná a přehledná místa pro přecházení mimo vyznačený přechod pro chodce, upevní si dovednosti a návyky pro přecházení vozovky (1 s. 29). Děti se učí vozovku přecházet kolmo k její ose a pouze na místech kde je dobrá přehlednost komunikace z obou stran. Komunikace by se neměla přecházet v zatáčkách a nepřehledných úsecích. Je důležité zdůraznit, že chodci při přecházení mimo přechod pro chodce nemají přednost před ostatními dopravními prostředky.

### **2.1.6 Přecházení vozovky na křižovatce s řízeným provozem**

Cílem výuky při přecházení vozovky na křižovatce s řízeným provozem je procvičit rychlou a správnou reakci na světelné signály a pokyny policisty (1 s. 30). Děti se učí rozeznávat signalizační zařízení pro chodce. Toto signalizační zařízení je dvoubarevné doplněné akustickými signály. Signál Volno je zelený se symbolem postavy, tento signál znamená, že chodec může přecházet vozovku. Signál Stůj je červený se symbolem postavy, tento signál znamená, že se přechod pro chodce nesmí přecházet. Když se v případě zahájeného přecházení vozovky rozsvítí červená signalizace, chodec musí co nejrychleji dokončit přecházení. Řízení provozu na křižovatce může provádět také policista. Policista řídí provoz změnou postoje a pokyny paží, při tom používá směrovku.

Všechny výše popsané dopravní situace si po teoretické výuce děti vyzkouší v praxi pod dohledem osoby, která má oprávnění provádět výuku přímo na dopravním hřišti. Praktická část je pro děti ze všeho nejdůležitější, protože když mají možnost si vyzkoušet dopravní situace v praxi, lépe si je zapamatují a získají jistotu při jejich provádění.

## **2.2 Výuka a výcvik cyklisty 4. třídy základní školy dle organizace BESIP**

V dalších podkapitolách bude rozebrán výcvik a výuka cyklisty při různých situacích, které se dají demonstrovat na DDH. V těchto podkapitolách se pojednává převážně o pravidlech silničního provozu pro představivost náplně výuky. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a předpisů stanovuje cyklistům minimální věk pro samostatnou jízdu na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné komunikaci na 10 let. Mladší 10 let smí na těchto komunikacích jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let. Tohoto věku většina žáků dosahuje ve 4. třídě základní školy. (7 s. 1). Před výukou na DDH by měla proběhnout výuka na základní škole. Dopravní výchova by měla být zařazena do učebních předmětů na základní škole např. výchova ke zdraví, prvouka, rodinná výchova, tělesná výchova. Žáci by měli zvládat základní pravidla pro chodce nejpozději do ukončení 3 třídy a základní pravidla pro cyklisty nejpozději do konce 4 třídy. Z pozdějšího zjištění je dopravní výchova na prvním stupni základních škol velice opomíjena a vyučována v nedostatečné míře. O to je následná výuka na DDH složitější, děti přicházejí k výuce na DDH s nedostatečnými až žádnými znalostmi. Spousta dětí nezvládá ovládání kola. Důležitým předpokladem úspěšnosti je sladění teoretického vyučování a praktického výcviku v určitém časovém období, tedy v průběhu 4. třídy základní



školy a jeho ukončení přezkoušením, kdy žáci v případě úspěšnosti získávají „Průkaz cyklisty“, který se tak stává velkou motivací k získání co nejlepších znalostí a dovedností. Vzhledem k tomu, že působnost jednotlivých DDH, způsob teoretické výuky a praktického výcviku jsou rozdílné, závisející na jednotlivých provozovatelích, na personálním obsazení ale i na finančních možnostech je sjednocení dopravní výuky velice obtížné. O sjednocení obsahu teoretické výuky a praktického výcviku se snaží organizace BESIP. Tato organizace stanovila dobu výcviku pro žáky čtvrtých tříd základních škol na 5 hodin teoretické výuky a 5 hodin praktického výcviku. Tento výcvik je zakončen závěrečným přezkoušením z pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí teoretického testu a závěrečným přezkoušením z praktického výcviku.

Vzhledem k pěti hodinové dotaci praktického výcviku nelze patřičně procvičit všechny níže zmíněné úkony. Podle autorova názoru je nejdůležitější procvičit odbočování, jízdu křižovatkou, objíždění překážek, trénování přednosti v jízdě a správné provedení znamení o změně směru jízdy. Výcvik je dobré zaměřit na to, z které lokality děti pocházejí. Dětem, které bydlí na vesnici, není nutné věnovat tolik času při výuce a výcviku zaměřeného na světelné signalizační zařízení, jelikož se na vesnicích moc nevyskytují. Na rozdíl od dětí bydlících ve městě.

Při výuce cyklisty je důležité se zaměřit na:

- Povinné vybavení cyklisty.
- Jízdu na jízdním kole.
- Kam je vjezd cyklisty zakázán.
- Vjíždění na pozemní komunikaci.
- Zastavení a stání.
- Objíždění předjíždění a vyhýbání.
- Odbočování.
- Jízda křižovatkou.
- Světelné signály.
- Vodorovné dopravní značky.
- Řízení provozu pokyny policisty.

Při výuce a výcviku je důležité se zaměřit na některé oblasti více při teoretické výuce, jiným je lepší se více věnovat při praktické výuce názornými ukázkami.

### **2.2.1 Povinné vybavení cyklisty**

Při výuce na DDH se děti dozvědí o správné výbavě kola a cyklisty.

Cyklistické kolo musí být vybaveno:

- Dvěma účinnými brzdami (přední a zadní brzda).
- Zadní odrazkou červené barvy.
- Přední odrazkou bílé barvy.
- Odrazkami oranžové barvy na obou stranách pedálů.
- Na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy na každé straně kola (7 s. 5).

Vybavení jízdního kola pro jízdu za snížené viditelnosti je přední světlomet svítící bílým světlem. Zadní svítidla červené barvy.

### **Doporučené vybavení z hlediska bezpečnosti provozu**

- Zvonek sloužící k varování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích nebo k odvrácení hrozícího nebezpečí.
- Kryt řetězu ochraňuje před zachycením oděvu do řetězu.
- Ochranné blatníky sloužící k odvrácení nebezpečí při znečištění odrazek, světlometu nebo oděvu za nepříznivých povětrnostních vlivů.

Každý cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy používat ochranu přilbu, kterou musí mít řádně nasazenou a připevněnou na hlavě podle zvláštního právního předpisu zákona č. 56/2001Sb . Pro větší bezpečnost může použít reflexní pásy nebo prvky na oděvu.

Doporučení na zkvalitnění a zefektivnění výuky je před začátkem praktického výcviku zopakovat a prakticky ukázat výbavu jízdního kola přímo na jízdním kole pro lepší představivost. Je příhodné zdůraznit a ukázat výbavu kola používanou při jízdě za snížené viditelnosti. Děti když něco vidí názorně tak si to lépe zapamatují.

### **2.2.2 Jízda na jízdním kole**

Děti mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let. Cyklista jedoucí za snížené viditelnosti je povinen mít za jízdy rozsvícený světlomet s bílým světlem vepředu

a zadní svítilnu červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Cyklista se nesmí držet jiného vozidla, jet bez držení řidítek, vést za jízdy druhé jízdní kolo, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty znesnadňující řízení jízdního kola. Cyklista musí mít při jízdě nohy na šlapadlech. Je-li zřízena stezka pro cyklisty, pruh pro cyklisty nebo jeli na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty s vymezeným prostorem pro cyklisty má cyklista povinnost tento pruh využít. Cyklisté ve skupině smí jet pouze za sebou, nikoliv vedle sebe. Na jízdním kole se po vozovce jezdí při pravém okraji pozemní komunikace, toto pravidlo neplatí při odbočování vlevo. Vozidla, která se pohybují pomalu nebo stojí-li, cyklista je může předjet zprava, pokud má dostatek místa k provedení tohoto úkonu, při tom musí dbát zvýšené opatrnosti.

Při teoretické výuce lektorem je důležité zdůraznit chování cyklisty, věk cyklisty k samostatné jízdě na pozemní komunikaci. Povinnost používání osvětlení a reflexních prvků za snížené viditelnosti. Nutnost použití ochranné přilby při jízdě na cyklistickém kole ve věku do 18 let je tato přilba povinná. K doplnění informací o nutnosti použití cyklistických přileb je vhodné dětem předložit statistiku cyklistických nehod. Cyklisté, kteří nepoužívají přilbu, mají přibližně 20x větší šanci, že při nehodě dojde k poranění mozku. Při cyklistických nehodách je největší počet zranění právě hlavy.

Doporučením k jízdě na jízdním kole je zavést techniku jízdy na základní škole. Některé děti nezvládají techniku jízdy na jízdním kole např. naskakování na kolo, bezpečné rozjetí, zastavování a seskočení z kola. Při výuce na DDH není čas a prostor učit děti jezdit na kole. Výuka slouží k přípravě dětí do samostatného silničního provozu. Nikoli k vyučování techniky jízdy na kole.

### **2.2.3 Kam je vjezd cyklisty zakázán**

Zákaz vjezdu cyklistům upravují dopravní značky.

Značka „Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)“ značka se užívá ke stanovení zákazu pro všechny druhy vozidel z obou směrů jízdy. Do takto označené komunikace se smí vést jízdní kolo. Značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ zakazuje vjezd v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace, z opačné strany jednosměrné pozemní komunikace se umísťuje značka „Jednosměrný provoz“. Značka „Zákaz vjezdu jízdních“ kol tento zákaz je i pro motokola, do takto označeného úseku pozemní komunikace je dovoleno vést jízdní kolo. Osoba, která ho vede je považována za chodce a musí dodržovat všechna ustanovení zákona platná pro chodce. Značka „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ zakazuje vjezd

vyznačených druhů vozidel, užívá se k stanovení zákazu pro dva nebo tři druhy vozidel. Značka „Dálnice“ za tuto značku je cyklistům vjezd zakázán. Značka „Silnice pro motorová vozidla“ za tuto značku je cyklistům vjezd zakázán. Značka „Stežka pro chodce“ cyklista smí kolo pouze vést a dodržovat ustanovení zákona platná pro chodce. Značka „Pěší zóna“ označuje oblast určenou především pro chodce.

Při teoretické výuce lektorem je důležité ukázat dětem vyjmenované dopravní značky, za které je cyklistům vjezd zakázán a vysvětlit jejich význam.

Výuka zákazových značek je při výcviku na DDH nedílnou součástí. Děti natrénují, kam nesmějí vjíždět.

#### **2.2.4 Vjíždění na pozemní komunikaci**

Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát cyklista přednost v jízdě všem účastníkům silničního provozu jedoucích nebo jdoucích po pozemní komunikaci. Toto platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stežky pro cyklisty nebo z obytné zóny na jinou pozemní komunikaci (7 s. 12).

#### **Vyjíždění od okraje vozovky**

Cyklista, který stál nebo zastavil u okraje vozovky a chystá se opět vyjet, vyjíždí od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku, musí dát znamení o změně směru jízdy vlevo a nesmí ohrozit ani omezit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

#### **Znamení o změně směru jízdy**

Znamení o změně směru jízdy se dává upažením paže. Znamení o změně směru jízdy se dává pouze před započítím manévru z důvodu bezpečného dokončení manévru. Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dávat při vybočování ze směru jízdy, nebo jestliže objíždí překážku. Znamení o změně směru jízdy musí řidič dávat včas před započítím jízdního úkonu s ohledem na okolnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména na řidiče jedoucí za ním a na povahu jízdního úkonu. Při vjíždění na kruhový objezd a jízdě po kruhovém objezdu, cyklista nedává znamení o změně směru jízdy. Při vyjíždění z kruhového objezdu je cyklista povinen dát znamení o změně směru jízdy vpravo.

Při teoretické výuce lektorem je důležité, aby zdůraznil a vysvětlil jak, dát přednost v jízdě při vyjíždění z účelové pozemní komunikace nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci. Lektor vysvětlí postup při vyjíždění od okraje pozemní

komunikace. V neposlední řadě vysvětlí, jakým způsobem a kdy mají cyklisté dávat znamení o změně směru jízdy. Zdůrazní výraz upažení paže, při němž by měl palec ruky směřovat nahoru.

Při nacvičování úkonů vjíždění na pozemní komunikaci a vyjíždění od okraje vozovky by bylo efektivnější, aby část dětí nacvičovala daný úkon výše zmíněný a další část při tom jezdila po DDH, aby se tento nácvik co nejvíce přiblížil reálnému silničnímu provozu. V praxi je tento nácvik realizován jako hromadná výuka daného úkonu, děti nemusejí nikomu dávat přednost v jízdě, tento nácvik se pak neshoduje s reálným provozem.

### **2.2.5 Zastavení a stání**

Cyklista smí zastavit a stát pouze vpravo ve směru jízdy a to co nejbližší k okraji vozovky, na jednosměrné pozemní komunikaci smí zastavit vpravo i vlevo. Chystá-li se cyklista k zastavení nebo stání u okraje pozemní komunikace nebo chodníku musí dávat znamení o změně směru jízdy. Cyklista, který zastavil nebo stál a chystá se opět vyjet od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku musí dávat znamení o změně směru jízdy. Nesmí ohrozit ani omezit účastníky provozu.

Při teoretické výuce lektorem je důležité, aby lektor vysvětlil proč dávat znamení o zastavení, upozornil na nebezpečí pro cyklistu při tomto manévru. Lektor vysvětlí správné odstavení a zjištění kola proti odcizení. Cyklistické kolo by mělo být odstaveno na místech k tomu určených (stojany na kola pro cyklisty). Kolo by mělo být zajištěno proti krádeži cyklistickým zámekem. Klást důraz na to, kde cyklista nesmí zastavit a stát např. v nepřehledném stoupání, na vrcholu stoupání a za ním, v zatáčce, v křižovatce, na železničním přejezdu, na přechodu pro chodce, na tramvajovém pásu, tunelu apod. Nastíní důsledky tohoto špatného počínání při zastavování a stání.

Při praktické výuce si děti mohou vyzkoušet správné počínání při zastavování. Dále také správné počínání při zastavení a následném odstavení kola. Trénují správné odstavení kola pouze na místech k tomu určených, kolo musí být řádně opatřeno proti odcizení.

### **2.2.6 Objíždění, předjíždění a vyhýbání**

Cyklista, který při objíždění vozidla, nebo při objíždění překážky nebo chodce, vybočuje ze směru své jízdy, nesmí ohrozit ani omezit protijedoucí účastníky silničního provozu. Přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy.

## **Předjíždění**

Cyklisté se učí, že se předjíždí vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jízdy. Cyklista, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním. Cyklista, který se po předjetí zařazuje zpět, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel. Předjížděný cyklista nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění.

### **Cyklista nesmí předjíždět**

- Na přechodu pro chodce a v jeho bezprostřední blízkosti, resp. před ním.
- Dává-li účastník silničního provozu jedoucí vpředu znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo.
- Na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.
- Na křižovatce a v těsné blízkosti před ní.

## **Vyhýbání**

Při teoretické výuce lektorem je důležité vysvětlit postup při objíždění překážky. Např. práce na silnici nebo stojícího vozidla. Znázornit a popsat postup při předjíždění jak a kdy dávat znamení o změně směru jízdy. Nastínit příklady kde se předjíždět nesmí.

Při nácviku na DDH je předjíždění cyklistů opomíjeno vzhledem k jejich nízké rychlosti. Trénuje se spíše objíždění překážek. Doporučením ke zkvalitnění nácviku předjíždění při praktické výuce je následující. Děti mohou trénovat předjíždění tak, že např. pět cyklistů jede za sebou, poslední vždy trénuje předjíždění zbylých čtyř. Cyklisté se v praxi učí volit vhodná místa k předjíždění. Při tomto nácviku by se také procvičovalo znamení o změně směru jízdy.

### **2.2.7 Odbočování**

Při odbočení na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí cyklista dávat znamení o změně směru jízdy. Při odbočování cyklista nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním (7 s. 23). Odbočují-li protijedoucí účastníci silničního provozu vlevo, pak se vyhýbají vlevo včas a v dostatečné míře.

## **Odbočování vpravo**

Cílem je procvičovat postupy při odbočování vpravo na křižovatkách a prohloubit přístup k řešení otázek mezi chodci a řidiči v provozu na pozemních komunikacích.

### **Co je třeba znát k odbočování vpravo:**

Před odbočením vpravo se musí cyklista zařadit co nejbližší k pravému okraji vozovky. Při odbočování nesmí být ohrožen řidič jedoucí za odbočujícím vozidlem a je třeba dbát zvýšené opatrnosti. Před odbočením na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič ukazovat znamení o změně směru jízdy paží.

## **Odbočování vlevo**

Cílem je procvičovat postupy při odbočování vlevo na křižovatkách. Umět se bezpečně rozhodovat při řešení situací vzniklých odbočováním vlevo. Odbočování vlevo je mnohem rizikovější než odbočování vpravo. Jelikož je zde mnohem více ohrožujících aspektů.

### **Co je třeba znát k odbočování vlevo:**

- Před odbočením vlevo se musí cyklista zařadit co nejbližší k levému jízdniému okraji vozovky určené pro jeho směr jízdy.
- Před zahájením odbočovacího manévru je důležitá kontrola provozu před a za cyklistou, zjištění zda již sám není předjížděn.
- Na jednosměrné komunikaci se cyklista řadí až k jejímu levému okraji nikoliv do středu komunikace.
- Před odbočením vlevo musí cyklista ukazovat znamení o změně směru jízdy paží.
- Odbočuje-li cyklista a protijedoucí vozidlo vlevo, vyhýbají se včas a v dostatečné vzdálenosti vlevo a míjejí se pravými boky.

### **Cyklisté odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě:**

- Protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům.
- Tramvajím jedoucích v obou směrech.
- Protijedoucím organizovaným útvarům chodců. (turistické pochody)

Obecně lze říci, jestliže cyklista protíná dráhu při odbočování vlevo nebo vpravo ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích musí jim dát přednost v jízdě.

## **Dopravní značky, které je potřeba znát při odbočování:**

Značka „Směrové šipky“, tzv. vodorovné dopravní značení, které bývá vyznačeno bílou barvou na silnici tyto „směrové šipky“ jsou většinou kombinovány se svislými dopravními značkami „řadící pruhy“. Tyto značky vyznačují způsob řazení do jízdních pruhů před křižovatkou nebo místem odbočení. Značka „Přikázaný směr jízdy“ vpravo nebo vlevo přikazují jízdu směrem, kterým šipka ukazuje. Značka „Přikázaný směr jízdy přímo, přímo a vpravo, přímo a vlevo“. Tyto šipky bílé na modrém podkladu přikazují jízdu směrem, kterým šipka nebo šipky ukazují. Značka „Zákaz odbočování“ vpravo či vlevo se užívá k zákazu odbočení na křižovatce, na účelové komunikaci atd. značky se užívají k zákazu odbočování na křižovatce, na účelovou komunikaci nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci.

Lektor při teoretické výuce zdůrazňuje a vysvětluje, že se při odbočování musí dávat pozor na chodce, dbát zvýšené opatrnosti. Vysvětluje kdy a za jakých podmínek je možné přejíždět z pruhu do pruhu. Vysvětluje že, cyklista nesmí při odbočování ohrozit řidiče jedoucí za ním, přesvědčit se že může dát znamení o změně směru jízdy, znamení o změně směru jízdy dát včas a správně před započítím jízdního. Podrobněji rozebírá postup při odbočování cyklisty vlevo. Zdůrazní že, odbočování vlevo je nebezpečnější a složitější než odbočování vpravo. Klade důraz na přednost chodců na přechodu pro chodce.

Většinou se na DDH pedagogický dohled nijak nezapojuje a to je chybou. Celý trénink tohoto úkonu zajišťuje lektor na DDH. Doporučení pro trénink odbočování vpravo nebo vlevo je rozdělit skupinu dětí na dvě družstva. Jedna část bude jezdit po DDH pod dohledem pedagogického dozoru. Druhá část bude pod vedením lektora trénovat odbočování, při čemž bude muset dávat přednost v jízdě podle stanovených pravidel první skupině.

### **2.2.8 Jízda křižovatkou**

Cílem je procvičit dovednosti a upevnit návyky správného jednání a chování při projíždění křižovatkou pozemních komunikací. Upevnit si rychlou reakci při řešení složitých situací, které mohou vznikat na křižovatkách. Křižovatka je považována za nejnebezpečnější místo na pozemních komunikacích provozu. Křižovatka je místo, kde se stýkají nebo protínají pozemní komunikace.



## **Křižovatka kde přednost v jízdě není upravena dopravními značkami**

Nevyplývá-li přednost v jízdě z dopravních značek, cyklista musí dát přednost v jízdě všem účastníkům silničního provozu přicházejícím nebo přijíždějícím zprava. Při odbočování vlevo musí dát odbočující cyklista přednost všem protijedoucím účastníkům silničního provozu. Na křižovatkách bez dopravních značek platí přednost zprava.

## **Křižovatka kde je přednost v jízdě upravena dopravními značkami**

Dopravní značky, které cyklista musí znát k úspěšnému projetí křižovatek:

Značka „Hlavní pozemní komunikace“ označuje hlavní pozemní komunikaci kde má cyklista přednost v jízdě. Značka „Konec hlavní pozemní komunikace“ upozorňuje, že na další křižovatce již daná komunikace není hlavní. Značka „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ na této značce je vyznačena vedlejší a hlavní pozemní komunikace. Značka „Dej přednost v jízdě“ označuje vedlejší pozemní komunikaci kde je povinnost dát přednost v jízdě. Značka „Dej přednost v jízdě tramvaji“ označuje místo kde je povinnost dát přednost v jízdě tramvaji. Značka „Stůj dej přednost v jízdě“ oznamuje povinnost zastavit vozidlo na místě kde je potřebný rozhled do křižovatky a dát přednost v jízdě. Dodatková tabulka tvar křižovatky, vyznačuje skutečný tvar křižovatky s vyznačenou hlavní pozemní komunikací. Značka „Kruhový objezd“ přikazuje jízdu po kruhovém objezdu ve směru šipek. Značka „Pozor kruhový objezd“ upozorňuje na křižovatku s kruhovým objezdem.

Lektor při teoretické výuce zdůrazňuje a vysvětluje význam a povinnosti u dopravní značky „Stop“. Význam a povinnosti u dopravní značky „Dej přednost v jízdě“. Procvičují se modelové příklady řešení dopravních situací na křižovatkách. Vysvětlí křižovatku s kruhovým objezdem z pohledu dání přednosti v jízdě. Vysvětlí pojem dát přednost v jízdě.

Doporučení pro trénink jízdy křižovatkou je rozestavět děti tak, aby zaplnili celou křižovatku a nacvičili si pořadí průjezdu danou křižovatkou.

### **2.2.9 Světelné signály**

Světelnými, popřípadě i doprovodnými akustickými signály se řídí provoz na pozemních komunikacích. Je možno jimi upozornit na nutnost dbát zvýšené opatrnosti. Při řízení provozu na křižovatce se užívá světelných signálů tříbarevné soustavy s plnými signály nebo se směrovými signály.

Děti se učí rozeznávat, co znamenají barevná světla na světelných signálech. Signál s červeným světlem „Stůj“ znamená povinnost zastavit před světelnými signály. Signál se současně svítícím červeným a žlutým světlem „Pozor“ znamená povinnost připravit se k jízdě. Signál se zeleným plným světlem „Volno“ znamená možnost pokračovat v jízdě. Je-li dodrženo ustanovení o odbočování, je dovoleno odbočit vpravo nebo vlevo. Svítí-li oranžové světlo na signalizačním zařízení přerušovaně, nejde o křižovatku s provozem řízeným světelnými signály. Signál se zelenou směrovou šipkou nebo šipkami znamená možnost jízdy ve směrech, kterými šipka ukazuje. Signál žlutého světla ve tvaru chodce, jímž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, znamená, že je křižován směr chodců, kterým se musí dát přednost. Signál doplňková zelená šipka, která svítí současně se signálem s červeným světlem „Stůj“ možnost pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka nebo šipky ukazují (7 s. 34). Signál dvou vedle sebe umístěných střídavě přerušovaných červených světel znamená pro řidiče povinnost zastavit vozidlo před světelným signalizačním zařízením.

Při teoretické výuce lektor vzhledem k věku začínajících cyklistů pohybujících se samostatně v silničním provozu klade důraz na ten typ světelných signálu, který se vyskytuje v okolí bydliště žáků, kteří jsou vzděláváni na DDH.

Při praktické výuce si děti mohou vyzkoušet, jak se chovat v křižovatce kde jsou nainstalovány světelné signály, jak a kde před nimi zastavovat a v který okamžik mohou vjet za tyto signály.

### **2.2.10 Vodorovné dopravní značky**

Vodorovné dopravní značky se používají samostatně nebo ve spojení se svislými dopravními značkami, popřípadě s dopravními zařízeními, jejichž význam zdůrazňují nebo zpřesňují.

Vodorovné dopravní značky jsou vyznačeny bílou barvou nebo jiným srozumitelným způsobem na pozemní komunikaci. Přejíždění a úpravy provozu na pozemních komunikacích jsou vyznačeny žlutou nebo oranžovou barvou. Vodorovné dopravní značení může být také vyznačeno knoflíky nebo dopravními hřeby.

Děti se dozvědí, že podélnou čárou souvislou, je zakázáno přejíždět, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění z tohoto místa na komunikaci. Podélná čára přerušovaná se smí přejíždět např. při předjíždění,

pokud jsou dodrženy všechny další předpisy. Podélná čára souvislá, doplněná čarou přerušovanou pro cyklisty platí význam čáry blíže k cyklistovi z dvojice těchto čar. Příčná čára souvislá s nápisem stop vyznačuje místo, kde je řidič povinen zastavit vozidlo na příkaz značky „Stůj, dej přednost v jízdě“. Rozdíl vodorovné dopravní značky s nápisem „STOP“ od svislé dopravní značky „STOP“ spočívá v zastavení, přičemž u vodorovné dopravní značky se musí zastavit přesně na vyznačeném místě a u svislé dopravní značky se zastavuje v místě, na kterém je náležitý rozhled do křižovatky (7 s. 37). Přejezd pro cyklisty vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.

Při teoretické výuce je důležité zdůraznit význam přechodné změny barev ve vodorovném dopravním značení z bílé barvy na oranžovou popřípadě žlutou. Vysvětlit význam vybraných vodorovných dopravních značek z pohledu začínajícího cyklisty ve věku 10 let.

Při praktické výuce trénují děti počínání v silničním provozu v souvislosti s vodorovnými dopravními značkami, které čáry mohou přejíždět a které ne. Lektor dětem také vysvětlí význam zdvojené čáry.

### 2.2.11 Řízení provozu pokyny policisty

Policista řídí provoz na pozemních komunikacích změnou postoje a pokyny paží. V paži má zpravidla směrovku, kterou drží v pravé ruce. Jeho pokyny se řídí řidiči, cyklisté i chodci.

#### **Pokyny policisty**

- „**Stůj**“ pro směr, ke kterému stojí policista čelem nebo zády. Cyklista je povinen zastavit před hranicí křižovatky.
- „**Pozor**“, vztyčí-li policista paži nebo předloktí pravé paže se směrovkou, cyklista jedoucí ze směru, pro který byl provoz předtím zastaven, je povinen se připravit k jízdě. Řidič jedoucí ve směru předtím volném je povinen zastavit vozidlo. Jeli tak blízko hranice křižovatky, že by nestihl bezpečně zastavit, může tuto křižovatku projet.
- „**Volno**“ signalizuje policistův postoj bokem; řidič může pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo.
- Zastavuje-li cyklista při řízení provozu na pokyn policisty „**Stůj**“ nebo „**Pozor**“

na křižovatce, je povinen zastavit před hranicí křižovatky.

- Policista může při řízení provozu dávat kromě uvedených pokynů i jiné pokyny, například „Zrychlit jízdu“ vodorovným kýváním paže přes střed těla. Nebo „Zpomalit jízdu“ kýváním paže nahoru a dolů. Ke zdůraznění svého pokynu může policista užít znamení píšťalkou.

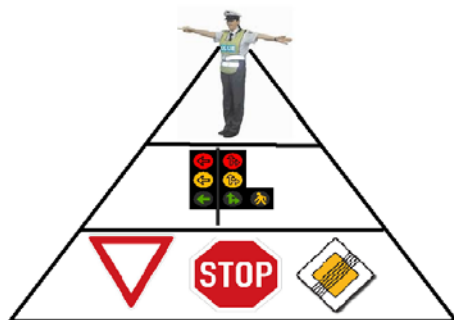
Při teoretické výuce je důležité zdůraznit a vysvětlit zejména pokyn „Stůj!“ a pokyn „Volno“. Řízení provozu na pokyny policisty vyžaduje od účastníků silničního provozu zvýšenou opatrnost. Připomenout, že policista může ke zdůraznění svého pokynu použít znamení píšťalkou. Znalost těchto pokynů je náročná i pro řidiče s dlouholetou praxí natož pro cyklisty ve věku 10 let.

Při praktické výuce může policistu demonstrovat učitelský doprovod nebo lektor na DDH. Děti pak trénují průjezd křižovatkou na pokyny, které lektor předvádí. V praxi jedou všichni cyklisté na DDH za sebou a trénují pouze jeden daný pokyn. Doporučení na zefektivnění tohoto úkonu je rozestavět děti do křižovatky do všech směrů tak, aby děti trénovali, kdy mají zastavit a kdy mohou křižovatkou projet

### **Vztahy mezi dopravními značkami, světelnými signály a pokyny policisty**

Dětem je důležité zdůraznit, že pokyny policisty jsou nadřazeny světelným signálům, dopravním značkám nebo dopravním zařízením. Světelné signály jsou nadřazeny svislým dopravním značkám upravující přednost. Pyramida vztahu je zobrazena na obr. 7.

V praxi je vztah mezi policistou, světelnými signály a dopravními značkami pouze vysvětlen slovně. Doporučení k osvětlení nadřazenosti vztahu mezi policistou, světelnými signály a dopravními značkami je použít pyramidu zobrazenou na Obr. 7. Děti si pak tyto vztahy lépe zapamatují.



Obr. 7 Vztah mezi pokyny policisty, světelnými signály a dopravními značkami

Zdroj (autor)

## 2.3 Praktický výcvik

Úvodem před zahájením praktického výcviku na DDH je nutné seznámit žáky a pedagogický doprovod s provozním řádem dětského dopravního hřiště, zejména se zásadami bezpečného chování, odpovědnosti pedagogického doprovodu, který děti doprovází o zásadách bezpečného provozu, udržování pořádku, s pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví a dodržování pokynů vyučujícího. Součástí zahájení musí být i upozornění na možná rizika, úrazy, opatření k jejich eliminaci a související odpovědnosti.

Praktický výcvik na DDH je rozdělen do pěti částí:

**Část I.** V začátku první části výuky je nutné seznámit všechny žáky s prostorovým uspořádáním DDH, s jednotlivými svislými a vodorovnými dopravními značkami, se zdůrazněním na jejich význam a požadavek na jejich důsledné dodržování (7 s. 48).

V průběhu celého praktického výcviku musí žáci používat ochranu přilbu, která musí být nasazena a řádně upevněna na hlavě. Tuto přilbu si mohou přivést žáci svou vlastní, je jim to tak i doporučeno, nebo některé dopravní hřiště poskytují ochranné cyklistické přilby k zapůjčení.

**Část II.** Praktická ukázka úkonů – skládá se z předvedení správného postupu jednotlivých úkonů podle příslušných ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích. Následně jsou předvedeny všechny možné chybné postupy, aby byla zdůrazněna jejich nebezpečnost a jejich možné následky v silničním provozu. Praktická ukázka je provedena vyučujícím (většinou řádně vyškolená osoba organizace BESIP, nebo v některých případech příslušník městské policie.) Také je možnost oslovit žáka k předvedení těchto úkonů.

**Vyškolená osoba k výcviku na DDH musí znázornit:**

- Seznámení s typem jízdních kol používaných k výcviku na DDH, zejména z hlediska způsobu brzdění a vybavení jízdního kola.
- Postup při vyjíždění od okraje vozovky, okraje chodníku.
- Jízdu vpravo, při pravém okraji vozovky.
- Postup při zastavení u okraje vozovky, chodníku.
- Postup při objíždění překážky.

- Postup při předjíždění cyklisty.
- Postup cyklisty při odbočování vlevo.
- Postup cyklisty při odbočování vpravo.
- Řazení do jízdních pruhů podle svislých nebo vodorovných dopravních značek.
- Projíždění jednotlivými křižovatkami při důsledném dodržování přednosti v jízdě a povinnosti cyklisty u značky „STOP“ (7 s. 49).

### Část III. Praktický výcvik žáků

Je doporučeno organizovat pro skupiny žáků počtu 10 až 12 při zabezpečení jedním lektorem. Ostatní žáci pak využijí čas pro kontrolu jednotlivých stanovišť na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Další skupina žáků může plnit pod dohledem pedagogického dozoru **část IV** tj. jízda zručnosti. Střídání skupin je doporučeno provádět v 15 až 20 minutových intervalech.

#### Při výuce je kladen důraz na:

- Sledování provozu na pozemní komunikaci (žák musí vědět včas, kam chce jet, jak bude v dané situaci postupovat, musí mít přehled o ostatních účastnících provozu apod.
- Správné ohlédnutí se před dáním znamení o změně směru jízdy při vyjíždění od okraje vozovky, před odbočováním vlevo, objížděním, předjížděním.
- Správné, včasné a zřetelné dávání znamení o změně směru jízdy. Při dávání znamení o změně směru jízdy by měla být dlaň kolmo k pozemní komunikaci, to znamená, palec směřuje směrem nahoru.
- Jízdu při pravém okraji vozovky, především v zatáčkách.
- Důsledné dodržování pravidel provozu, dopravního značení a zejména přednosti v jízdě, zákazy vjezdu, příkázané směry jízdy, zákazy odbočování, jednosměrný provoz apod.
- Včasné, postupné a správné brzdění při zastavování kola nesmí dojít k zablokování kol.
- Držení jízdní stopy při pomalé jízdě a řízení kola jednou rukou.

#### **Část IV. Jízda zručnosti.**

Tato část slouží pro vylepšení jízdních vlastností cyklisty a ovládání kola. Tato jízda může být pojata formou soutěže. Žáci, kterým se jízda povede nejlépe, mohou být oceněni drobnějšími cenami.

#### **Jízda zručnosti je zaměřena především na:**

- Přímou jízdu složeným koridorem.
- Slalom mezi kuželi, vzdálenost mezi kuželi je doporučena na rozestup 2 metrů, dále je doporučeno při jízdě slalomem střídavé řízení pravou a levou rukou.
- Soutěž o nejpomalejší jízdu na určitou vzdálenost (7 s. 50). Každý cyklista projede dráhu dlouhou 10 metrů a širokou 1 metr, přičemž nesmí přejet ohrazené pasy v šíři jednoho metru. Cyklista, který tuto dráhu ujede nejpomaleji, zvítězí.

#### **Část V. Závěrečné přezkoušení praktického výcviku.**

V závěru praktického výcviku je doporučeno provést závěrečné přezkoušení v trvání přibližně 10 až 15 minut pro každou skupinu. Každý žák dostane stejný počet žetonů, počet stanoví lektor DDH. Tyto žetony slouží jako klasické bodové ohodnocení řidičů. Za chybné provedení dopravní situace budou tyto žetony žákům odebrány. Závažnost dopravního přestupku stanoví lektor DDH. To znamená, že za závažnější přestupek například nedání přednosti v jízdě může odebrat více žetonů. Žák, který během tohoto přezkoušení přijde o všechny žetony, nesplnil podmínky pro získání průkazu cyklisty a to i v případě že splnil podmínky teoretického přezkoušení. Místo žetonů mohou být použity kartičky a do nich se mohou zaznamenávat přestupky. Nebo kartičky s vyznačenými políčky a do nich se budou procvakávat dírky dle závažnosti přestupku. Lektor by měl s žáky, kteří přišli o všechny žetony probrat závažnost přestupků, které provedli a jejich následky. Praxe ukazuje, že když žákům o něco jde „Průkaz cyklisty“ tak dokáží jezdit ohleduplně, ukázněně a dokáží dodržovat pravidla silničního provozu.

### **2.4 Závěrečné přezkoušení pro získání „Průkazu cyklisty“**

Přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Kontrolní testové otázky pro zkoušku cyklisty jsou zpracovány do souborů jednotlivých testů (např. test č. 1, 2, 3), obsahující každý 20 otázek, z toho 3 otázky

ze znalosti řešení křížovatek, 7 otázek ze znalosti dopravních značek a 10 otázek je ze všeobecné části zákona v rozsahu cyklisty (7 s. 50). Tyto testy jsou určeny pouze pro žáci 4 tříd základních škol pro získání Průkazu cyklisty. Žáci zapisují odpovědi do odpovědních lístků nikoliv přímo do testu se seznamem otázek. Podmínky hodnocení pro úspěšné splnění testu stanoví lektor. Počet správných odpovědí by neměl být nižší než 80 %.

### **Organizační postup u žáků, kteří neprospěli**

Pedagogický dozor, který přijel s danou třídou na DDH vyplní „Průkaz cyklisty“ podle přítomných žáků. Žáci, kteří nesplnili podmínky testového přezkoušení nebo podmínky praktického přezkoušení, potvrzený průkaz nedostávají. V takovém případě vyplněné, neorazítkované a nepodepsané průkazky dostane pedagogický doprovod, k těmto průkazům dostane pedagog teoretické testy zpravidla jiné, než psali žáci na DDH. Pedagog pak má možnost žáky ve škole doučit a přezkoušet a po případném splnění podmínek tzn. úspěšného napsání teoretického testu průkaz podepsat, opatřit razítkem školy a předat žákům.

Na závěr provést vyhodnocení celého cyklu dopravní výchovy ve 4 třídě s předáním „Průkazu cyklisty“ pro žáky, kteří splnili podmínky pro jeho získání. Připomenout žákům, že například nacvikem některých prvků jízdy zručnosti bylo nejen zkvalitnit technické ovládání jízdního kola, ale nacvičit některé úkony, které vzhledem k věku a fyzické kondici žáků mohou být v silničním provozu pro ně nebezpečné (7 s. 51). Jde například o udržení rovné stopy zejména při jízdě do kopce, při rozjíždění, zrychlení, při jízdě po nerovném povrchu, kdy jde z jejich strany o velký výdej síly ale například i o řízení kola jednou rukou.

Vzhledem k věku 10 let je třeba při hodnocení dávat přednost kladnému hodnocení, chválit děti za zlepšení, získání a upevňování nových vědomostí a dovedností s přáním, aby jim „první řidičák“ v životě přinesl radost z bezpečné jízdy a štěstí v silničním provozu. Děti ve věku 10 let mají lepší zrakové vjemy než sluchové. Proto je lepší praktická ukázka například správného průjezdu danou křížovatkou, než vysvětlovat průjezd křížovatkou slovně.

Průkaz cyklisty zobrazen na obr. 8 má modrou barvu, na přední straně jsou pole k vyplnění. Na zadní straně jsou telefonní kontakty: 112 Tísňové volání, 150 Hasiči, 155 Záchraná služba, 156 Městská policie, 158 Policie. Tento průkaz nemá žádnou právní váhu, jako například řidičský průkaz. Průkaz cyklisty je jen motivační pomůckou pro děti.





Obr. 8 Přední strana průkazu cyklisty

Zdroj (autor)

## 2.5 Zhodnocení principů výuky a výcviku

Při výuce na DDH je všem výše zmíněným podkapitolám věnována stejná časová dotace. Z autorova pohledu by bylo hodnotnější věnovat více času podkapitolám týkajících se přímo silničního provozu. Méně času může být věnováno podkapitolám o povinném vybavení jízdního kola, světelné signály, vodorovné dopravní značky a řízení provozu pokyny policisty. Podkapitoly světelné signály, vodorovné dopravní značky a řízení provozu pokyny policisty jsou důležité pro děti, které přijíždějí na dopravní hřiště z měst nebo bydlí ve městech. Děti z vesnice se s těmito situacemi na vesnici moc nesetkávají, proto jim nemusí být při výuce a výcviku věnováno tolik času. Podkapitole o povinném vybavení jízdního kola je dobré věnovat menší část v teoretické výuce a větší část při praktickém výcviku. Při praktickém výcviku může lektor přistavit cyklistické kolo bez povinné výbavy a nechat děti popsat co na kole chybí. Lektor může odmontovanou povinnou výbavu položit na zem na určené místo a tázat se děti kam např. daná odrazka nebo světlomet patří a proč tam musí být. Pro děti je tato forma zábavnější a lépe si danou problematiku zapamatují, než při teoretickém popisování a vysvětlování v učebně.

## 2.6 Porovnání principů výuky a návrhy změn na DDH v Hradci Králové, Pardubicích a Nymburce

Na DDH v Hradci Králové a v Pardubicích zajišťují výuku strážníci městské policie. V Nymburce zajišťuje výuku pracovník organizace BESIP. Tato skutečnost nemá zásadní vliv

na výuku. Na výuku v daném DDH má vliv plocha dopravního hřiště a vybavení. Plochy zkoumaných dopravních hřišť se výrazně liší. Hřiště v Nymburce zobrazené v příloze A má plochu přibližně 3 200 m<sup>2</sup>. Hřiště v Pardubicích zobrazené v příloze B má plochu přibližně 7 000 m<sup>2</sup>. Hřiště v Hradci Králové zobrazené v příloze C má plochu přibližně 12 000 m<sup>2</sup>. Doporučené rozměry DDH jsou 2 500 m<sup>2</sup> až 6 000 m<sup>2</sup>. Hřiště v Pardubicích je na hranici maximální plochy a hřiště v Hradci Králové překračuje maximální plochu téměř dvojnásobně. Jestliže je hřiště moc malé nelze na něj umístit všechny potřebné dopravní situace. V případě hřiště v Hradci Králové je obtížná kontrola žáků jednou osobou při nacvičování dopravních situací, jelikož je toto hřiště velice prostorově rozlehlé. Z toho důvodu je při praktické výuce potřeba minimálně dvou osob. Všechny tři zkoumané hřiště mají nejdůležitější potřebné dopravní situace, jako jsou např. křižovatka s kruhovým objezdem, křižovatka se světelnými signály, křižovatka bez světelných signálů apod. Na dopravních hřištích v Nymburce a Pardubicích chybí železniční přejezd přes pozemní komunikaci. Vybudování železničního přejezdu na daných dopravních hřištích by nemělo být finančně náročné, jelikož by se jednalo pouze o vyříznutí části asfaltu a vložení dvou kolejnic a umístění příslušné dopravní značky nebo světelného signalizačního zařízení. Příklady nedostatku hřiště v Hradci Králové jsou umístění svislých dopravních značek moc vysoko. Cyklisté musí neustále jezdit po dopravním hřišti se zakloněnou hlavou. Po několika minutách je tento způsob jízdy nepříjemný. Dalším nedostatkem hřiště v Hradci Králové je příliš úzká cyklostezka, která je realizována obousměrně. Tato cyklostezka má přibližně šíři pouze 80 cm. Tato šířka cyklostezky je nedostatečná k bezpečnému projetí dvou cyklistů vedle sebe. Jelikož je dopravní hřiště v Hradci Králové nově zbudované, není možné okamžité opravení nedostatků tohoto hřiště. Nedostatky mohou být odstraněny až po uplynutí 5 let od vybudování tohoto hřiště. Hřiště v Hradci Králové i Pardubicích jsou v odpoledních hodinách otevřená pro veřejnost. Cyklistická kola nejsou pro veřejnost na těchto hřištích k zapůjčení. Veřejnost si musí zajistit své cyklistické kolo. DDH v Nymburce není pro veřejnost otevřeno. Pro lepší využití hřiště v Nymburce je doporučení umožnit navštěvování tohoto hřiště v odpoledních hodinách veřejností. Bylo by zapotřebí pouze najmout osobu, která by dohlížela na provoz, popřípadě vypůjčovala cyklistická kola nebo dětská šlapadla.

### 3 DOPRAVNÍ SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ

Ve snaze o zkvalitnění výuky na DDH je každoročně pořádaná dopravní soutěž mladých cyklistů. Vyhláší jí Ministerstvo dopravy společně s organizací BESIP, dále také se spolu-vyhlašovatelé, kterými jsou např. Ministerstvo školství, Policejní prezidium Policie České republiky, Ústřední automotoklub ČR, a další orgány a organizace, které zabezpečují činnosti týkající se vzdělávání dětí v dopravním oboru. Dopravní soutěž má dvě kategorie a to ve věku od 10 – 12 let a 13 – 16 let.

#### **Cílem soutěže je:**

- Zvýšit a podpořit zájem žáků o dopravní výchovu, otestovat znalosti cyklistů, jejich dovednosti v uplatňování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v technice jízdy a v první pomoci.
- Přispívat ke zvýšení efektu výchovně-vzdělávací práce při dopravní výchově ve školách, ke správnému a bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování dopravní nehodovosti dětí.
- Vytváření návyků a ohleduplnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a ochotě dodržování pravidel (8 s. 4).

Soutěž má minimálně 4 kola a to (základní, okresní, krajské a celostátní). V případě potřeb je možno zařadit mezi soutěž tzv. oblastní kolo. V základních kolech startují chlapci a děvčata v soutěži jednotlivců. Od oblastního kola reprezentuje školu smíšené družstvo složené ze 2 žáků a 2 žákyň, kteří se v základním kole umístili nejlépe. Účast žáků v dopravní soutěži není povinná, však co největší počet žáků v základním kole plní cíl soutěže.

#### **Dopravní soutěž má 5 disciplín**

- *„Pravidla provozu na pozemních komunikacích (teoretický test) – (ve všech kolech soutěže).*
- *Pravidla provozu na pozemních komunikacích (jízda po DDH) – praktická část (od oblastního případně okresního kola).*
- *Jízda zručnosti (ve všech kolech soutěže).*
- *Zásady poskytování první pomoci (od oblastního případně okresního kola).*
- *Práce s mapou (od krajského kola)“ (8 s. 4).*

### 3.1 Disciplína pravidla provozu na pozemních komunikacích teoretická část

Disciplína pravidla provozu na pozemních komunikacích – teoretická část je zařazena ve všech kolech dopravní soutěže mladých cyklistů. Úkolem této disciplíny je prověřit teoretické znalosti žáků z pravidel provozu na pozemních komunikacích v rozsahu nezbytném pro každého cyklistu. Tato disciplína může být organizována více způsoby. Teoretický test se může psát klasickou formou označováním správných odpovědí do záznamového archu, který je zobrazen na Obr. 9, nebo může být test realizován na počítačích pokud je jimi učebna vybavena. Časové limity pro vyplnění teoretického testu jsou v základním, oblastním, okresním kole 25 minut a v krajském kole a celostátním finále 20 minut.

Kategorie:  
Kolo:

**TESTOVÉ OTÁZKY - ŘEŠENÍ**

JMÉNO: \_\_\_\_\_  
TRÍDA: \_\_\_\_\_  
Start. číslo: \_\_\_\_\_

ŠKOLA: \_\_\_\_\_  
Čas: \_\_\_\_\_

Bodů: \_\_\_\_\_

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

SPRÁVNOU ODPOVĚĎ VÝRAZNĚ OZNAČ  
podle vzoru:

Obr. 9 Záznamový arch pro teoretický test

Zdroj (autor)

#### Hodnocení disciplíny

Za každou chybnou odpověď obdrží soutěžící 5 trestných bodů. Znamená to, že soutěžící, který odpoví chybně na všech 20 testových otázkách, obdrží nejvýše 100 trestných bodů.

## **3.2 Disciplína pravidla provozu na pozemních komunikacích praktická část**

Disciplína „pravidla provozu na pozemních komunikacích – praktická část“ se zařazuje v oblastních, krajských kolech a v celostátním finále. Úkolem disciplíny je ověřit, jak žáci umějí aplikovat pravidla provozu na pozemních komunikacích ve skutečném nebo simulovaném provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k tomu, že se jedná o disciplínu zásadního významu, bylo by dobré jí zařadit už od základního kola.

### **Jízda na jízdním kole po DDH**

Tato jízda je realizovaná, až od druhého kola soutěže, což je oblastní nebo okresní kolo. Úkolem soutěžících při této disciplíně je jezdit po určitou dobu po vozovkách dopravního hřiště, přičemž trasa této jízdy je dána postupným zastavením u kontrolních stanovišť, zřetelně označených čísly (8 s. 11). Počet soutěžících, kteří absolvují současně jízdu, doba, po kterou soutěžící budou na dopravním hřišti jezdit, i počet kontrolních stanovišť jsou závislé na velikosti dopravního hřiště a počtu družstev, která se příslušného kola účastní. Je důležité dbát na to, aby cyklisté jezdící po hřišti vytvářeli opravdový provoz, a ne aby se v průběhu jízdy jen občas náhodně potkávali. Osvědčené parametry jsou: doba trvání jízdy přibližně 5 minut, počet soutěžících 4 – 8 dětí, počet kontrolních stanovišť 6.

Na startu si každý soutěžící vylosuje (nebo je mu přidělena) kartu s udáním pořadí, v jakém musí postupně zastavit u jednotlivých kontrolních stanovišť a kolikátý vyjede na trať. Kartu si musí nechat na každém stanovišti potvrdit. U kontrolních stanovišť musí soutěžící zastavit přesně v daném pořadí. Pokud zastaví u stanoviště, které není na řadě, rozhodčí mu průjezd (zastavení) nesmí potvrdit.

### **Hodnocení disciplíny**

Za každý chybně provedený úkon a za každý přestupek proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích obdrží soutěžící 5 trestných bodů. Za každé neprojetí kontrolního stanoviště (chybějící potvrzení) obdrží soutěžící rovněž 5 trestných bodů. Za opuštění dopravního hřiště před časovým limitem, bezdůvodné přerušování jízdy, nebo při vyjetí ze stanovené trasy (při jízdě městem) obdrží soutěžící 10 trestných bodů.

## **3.3 Disciplína jízda zručnosti na kole**

Disciplína „jízda zručnosti na kole“ je zařazena ve všech kolech dopravní soutěže cyklistů i v mezinárodních soutěžích. Úkolem disciplíny je ověřit dovednosti žáků v ovládnutí

jízdního kola, a to i v obtížnějších jízdních podmínkách. Disciplínu soutěžící absolvují tak, že projíždějí vymezenou trasu, na které jsou rozmístěny překážky. Překážky jsou za sebou řazeny v libovolném pořadí tak, že doporučená vzdálenost konce jedné překážky od začátku druhé překážky je přibližně 3 metry. Počet překážek a jejich výběr je plně v kompetenci organizátora příslušného kola soutěže (9 s. 13). Doporučuje se zařazovat vždy přibližně 8 až 12 překážek. Od krajského kola projíždí soutěžící jízdu zručnosti s batohem se zátěží o hmotnosti v 1. kategorii 2 kg, ve 2. kategorii 3 kg. Rozhodčí hodnotí kvalitu průjezdu jednotlivými překážkami a chyby, kterých se děti na těchto překážkách dopustí. Při průjezdu jízdou zručnosti musí být obě kola stále v dotyku se zemí nebo s překážkou, nesmí se zastavit, otáčet a znovu najíždět do překážky. Velkou většinu překážek lze zhotovit z dostupných náhradních předmětů a materiálů – prken, PET lahví, plechovek apod.

Tab. 1 Minimální počet překážek

Název kola soutěže	Počet překážek
Základní kolo	6 překážek
Okresní (oblastní) kolo	8 překážek
Krajské kolo	10 překážek
Celostátní finále	12 překážek

Zdroj (8)

### Příklady překážek při jízdě zručnosti:

Zešíkmené prkno zobrazené na Obr. 10 nahoře, kolejnice zobrazena na Obr. 10 vespod, trychtýř, branka, osmička, jízda v kruhu, koridor, slalom mezi brankami, výmoly, zastavení na metě, podjezdová branka apod.



Obr. 10 Zešíkmené prkno a kolejnice

Zdroj (autor)

### Hodnocení disciplíny

Je formou trestných bodů ve formě 2, 5, 10, 20 bodů podle vážnosti přestupku.

### 3.4 Disciplína zásady poskytování první pomoci

Disciplína poskytování první pomoci se zařazuje v okresních (oblastních), krajských kolech a v celostátním finále. Může být zařazena i v základních kolech. Do okresního kola může být plněna písemně formou znalostního testu. Úkolem disciplíny je ověření teoretických znalostí a praktických dovedností. Při poskytování první pomoci zraněných při dopravní nehodě v době, než se k nehodě dostaví odborná pomoc. Z toho vyplývá i zaměření celé disciplíny, tj. požadovat po soutěžících ošetření zraněného v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ošetření úrazů na silnicích a ulicích s využitím improvizovaných prostředků k ošetření (8 s. 17). Úkoly, které si děti losují, plní soutěžící jako jednotlivci. Úkol, jehož obsah a dílčí úkony určuje organizátor příslušného kola, musí být pro všechny jednotný, to znamená, že na základě vylosování plní každý člen družstva jiný úkol anebo všichni členové družstva plní stejný úkol. Během plnění může rozhodčí vyžadovat i určitý komentář, popř. i vyplnění testových otázek. Časový limit pro plnění disciplíny stanovuje pořadatel.

#### Příklady úkolů:

- *Chování po nehodě.*
- *Ošetření zraněného kolena a lokte.*
- *Ošetření zlomené nohy i ruky.*
- *Ošetření oděrek.*
- *Zastavení krvácení žilného i tepenného.*
- *Znehybnění prstu, nohy a ruky.*
- *Resuscitace (8 s. 18).*

#### Hodnocení disciplíny

Tato disciplína je hodnocena formou trestných bodů. Trestné body jsou v rozmezí od 0 bodů až po 20 bodů. Při čemž 0 trestných bodů je za bezchybné splnění úkolu v časovém limitu a 20 trestných bodů je za nesplnění úkolu nebo překročení časového limitu.

### 3.5 Disciplína práce s mapou

Disciplína práce s mapou se zařazuje v krajských kolech a v celostátním finále. Úkolem disciplíny je ověření teoretických znalostí a praktických dovedností při pohybu na pozemních komunikacích. Cílem disciplíny je zlepšení dovednosti soutěžících při práci s mapou a lepší orientaci v ní (8 s. 18). Úkol, který spočívá v nalezení nejbezpečnější cesty

z místa A do místa B. Disciplínu plní soutěžící jako jednotlivci. Soutěžící při zadání práce s mapou má určené výchozí místo, průjezdní body a cílové místo s tím, že se pohybuje jako chodec nebo jako cyklista. Na plnění této disciplíny je časový limit maximálně 10 minut, 1 minutu před koncem časového limitu plnění disciplíny oznámí tuto skutečnost rozhodčí soutěžícím.

### **Hodnocení disciplíny**

Tato disciplína je také hodnocena formou trestných bodů. Trestné body jsou v rozmezí od 0 bodů až po 20 bodů. Při čemž 0 trestných bodů je za bezchybné splnění úkolu v časovém limitu a 20 trestných bodů je za nesplnění úkolu.

## **3.6 Celkové hodnocení soutěže**

Soutěž je hodnocena přidělováním trestných bodů za chybně zodpovězenou otázku, chybné provedení či nesplnění úkolu. V základním kole je každý soutěžící hodnocen zvlášť. O výsledném pořadí rozhoduje celkový počet trestných bodů, které soutěžící obdrží při plnění stanovených dvou i více disciplín. V případě rovnosti celkového počtu bodů a potřeby rozlišit pořadí je rozhodující lepší výsledek (menší počet trestných bodů) v disciplíně pravidla provozu na pozemních komunikacích – teoretická část. Nelze-li ani pak rozhodnout o pořadí, je nutno provést rozjezd.

V dalších kolech jsou hodnoceni členové družstva jako jednotlivci. Pro celkový výsledek je rozhodující součet trestných bodů, který obdrželi jednotliví členové družstva. Zásadně se nevyhlašují výsledky jednotlivců. V případě, že dvě nebo více družstev obdrželo stejný počet trestných bodů, je pomocným hlediskem nejprve celkový výsledek dosažený v disciplíně pravidla provozu na pozemních komunikacích teoretická část. Dále pak rozhodují o pořadí lepší výsledky (méně trestných bodů) dosažené v těchto disciplínách v tomto sledu pravidla provozu na pozemních komunikacích – praktická část, jízda zručnosti.

Pokud i poté dojde k rovnosti bodů na postupovém místě, rozhoduje o pořadí jednotlivců rozjezd. Rozjezd, který v základním kole absolvuje každý jednotlivec sám za sebe a v dalších kolech zvolený či vylosovaný člen družstva, probíhá takto: Vymezí se 100 cm široká a 600 cm dlouhá trasa, kterou dva popřípadě více soutěžících musí projet co nejpomaleji. Je zakázáno balancovat s kolem na místě. Dotek nohou země či pád z kola znamená diskvalifikaci. Počet drah se vymezí podle počtu soutěžících, kteří se rozjezdu zúčastní. Soutěžící, který v tomto rozjezdu zvítězí, vybojuje svému družstvu lepší umístění.



## ZÁVĚR

Tato práce je zaměřena na koncepci všech druhů DDH. Zabývá se hlavně využitím a účelem těchto hřišť. Jsou zde popsány typy hřišť a jejich konkrétní parametry, tak aby splňovaly požadavky kvalitní výuky. Vývoj těchto dopravních hřišť ukazuje, že ke zkvalitnění výuky přispívá hlavně modernější vybavení a použití moderních pomůcek. Výuka na DDH je zaměřena hlavně na chodce a cyklisty. Jsou zde popsány dopodrobna jednotlivé vyučované úkony.

Návrhy na zlepšení zkoumaných dětských dopravních hřišť jsou následující. Po uplynutí pěti leté lhůty od výstavby DDH v Hradci Králové snížit výšku vodorovných dopravních značek alespoň na 2 metry. V současné době jsou umístěny ve výšce 3 metry nad vozovkou. Po snížení těchto značek bude pro děti snadnější jízda po tomto dopravním hřišti, jelikož nebudou muset mýt při jízdě neustále zakloněnou hlavu. Dalším doporučením pro Královéhradecké dopravní hřiště je rozšíření obousměrné cyklostezky pro bezpečné projetí dvou cyklistů vedle sebe. Návrh na zlepšení DDH v Nymburce a Pardubicích je vybudování železničního přejezdu na těchto hřištích. Návrh otevření dopravního hřiště v Nymburce v odpoledních hodinách pro veřejnost.

Návrh na zkvalitnění výuky a výcviku na DDH je navýšit čas strávený výukou na DDH z celkových deseti hodin na dvacet. V tomto prodlouženém čase se může probrat více teorie a trénovat technika jízdy na kole, jelikož někteří žáci 4. tříd mají problém se samostatným ovládním jízdního kola. Doporučením ke zkvalitnění výuky a výcviku je nevěnovat všem vyučovaným disciplínám na DDH stejné množství času. Zaměřit se na nejdůležitější činnosti s ohledem na to odkud daná škola přijíždí, zda přijede na DDH z města nebo venkova. Pro lepší motivaci dětí k dopravní výchově zařadit více vyučovaných prvků hravou a zábavnou formou. Na základních školách více vyučovat dopravní výchovu, hlavně techniku jízdy na cyklistickém kole, aby se na DDH lektori nemuseli zabývat tím, že některé děti neumí jezdit na kole. Jízda na cyklistickém kole by mohla být např. zařazena do předmětu tělesná výchova.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) LÍMOVÁ, Lucie. Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolínium, 2006. ISBN 80-246-1157-0.
- (2) VOTRUBA, Josef a Jiří IRA. Dětská dopravní hřiště: výstavba, provoz a metodika výcviku. Druhé přepracované vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985. ISBN 14-500-85.
- (3) ŠRŮTKOVÁ, Helga, Josef VOTRUBA a Vladimír POMPL. Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978. ISBN 14-315-79.
- (4) Orel [online]. [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: <http://orelhb.cz/index.php/dopravni-hriste>
- (5) Základní škola Holčovice [online]. [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: <http://zsholcovice.cz/dopravni-hriste-29-9-2014/gs-1222/p1=1748>
- (6) *Zákruta.cz*. *Zákruta.cz* [online]. [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.zakruta.cz/dopravni-znaceni/>
- (7) VEGRICHT, Václav. Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. Tříd základní školy [online]. 2. Upravené vydání. Praha, 2006 [cit. 2016-04-04]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Tematicky-plan.pdf>
- (8) Dopravní soutěž mladých cyklistů. Praha: Fortuna, 2010. ISBN 978-80-7373-106-9

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha A Ohraničená plocha DDH v Nymburce

Příloha B Ohraničená plocha DDH v Pardubice

Příloha C Ohraničená plocha DDH v Hradci Králové

## **PŘÍLOHY**

Příloha A Ohraničená plocha DDH v Nymburce



Příloha B Ohraničená plocha DDH v Pardubice



## Příloha C Ohraničená plocha DDH v Hradci Králové

