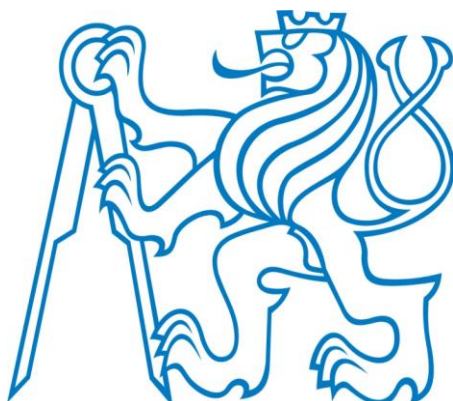


ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní



Bc. Adéla Dubská

Realizace dopravních hřišť v kontextu moderních trendů
v silniční dopravě

Diplomová práce

2016



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní
d ě k a n
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K612..... Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Adéla Dubská

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – LO – Logistika, technologie a management dopravy

Název tématu (česky): **Realizace dopravních hřišť v kontextu moderních trendů v silniční dopravě**

Název tématu (anglicky): Proposal of Traffic Playgrounds According to Modern Trends in Road Transport

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- analýza současných českých i zahraničních předpisů pro navrhování dopravních a tréninkových hřišť
- porovnání stavebních úprav dopravních hřišť v ČR ve vztahu k nově se vyskytujícím dopravně technickým prvkům v reálném provozu
- provedení a vyhodnocení ankety zaměřené na povědomí žáků základních škol o nově se vyskytujících stavebních prvcích v reálném provozu
- doplnění závěrů výše definované analýzy do příruček dopravní výchovy pro pedagogy základních škol
- návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě

- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí diplomové práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.**

Datum zadání diplomové práce: **28. června 2014**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2016**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia
a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

.....
Bc. Adéla Dubská
jméno a podpis studenta

V Praze dne 29. června 2016

Poděkování

Ráda bych poděkovala všem, kteří mi poskytli cenné připomínky a podklady pro vypracování diplomové práce. Zvláště děkuji doc. Ing. Josefovi Kocourkovi, Ph.D., za odborné vedení a konzultace. Dále bych chtěla poděkovat paní Olze Boučkové z Pražských služeb a.s., Milanovi Vaníčkoví z Centra služeb pro silniční dopravu s.p.o. a Stanislavovi Vopěnkovi z dětského dopravního hřiště Jilmová, Praha 3.

Nerada bych opomněla z celého srdce poděkovat svým nejbližším, kteří mne po celou dobu studia podporovali a tím dodávali energii k dalším krokům.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne.....

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

**Realizace dopravních hřišť v kontextu moderních trendů
v silniční dopravě**

diplomová práce

květen 2016

Adéla Dubská

ABSTRAKT

Diplomová práce pojednává o důležitosti dopravní výchovy, o bezpečnosti pohybu dětí po dopravní infrastruktuře, o stavu dětských dopravních hřišť a snaze snižovat nehodovost. Byl také proveden průzkum mezi dětmi, zda jsou dostatečně připraveny na samostatný pohyb v dnešní vysoce frekventované dopravě. Ve snaze ke zlepšení bezpečnosti je uvedeno několik nebezpečných úseků v dopravě na území Prahy, která by se mohla řešit pro zmírnění nehodovosti. Doporučení ke zlepšení situace ve směru zdokonalování kvalifikace učitelů a docílení propojenosti vlivu rodičů ve spolupráci s vyučujícími dopravní výchovu na školách. Je zde navrženo vlastní řešení dětského dopravního hřiště s připomínkami z poznatků získaných v praxi.

ABSTRACT

This thesis discusses the importance of traffic education, safety movement of kids after transport infrastructure, about the state of children's traffic playground and about trying to reduce the accident rate. It was also carried out a survey among the children whether they are adequately prepared on the independent movement in today's highly frequented traffic. In order to improve safety, there are stated some dangerous sections in Prague's traffic, which could be addressed to mitigate accidents. Recommendations for solution the situation in the direction of improving teacher qualifications achieving interconnectivity influence of parents in cooperation with teachers of traffic education in schools. There is a custom solution designed children's traffic playground with comments on findings obtained in practice.

Obsah

Poděkování	III
Prohlášení	III
Realizace dopravních hřišť v kontextu moderních trendů v silniční dopravě	IV
Obsah.....	V
1. Úvod	8
2 Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí.....	9
2.1 Historie dopravní výchovy	9
2.2 Analýza současných českých i zahraničních předpisů pro navrhování dopravních a tréninkových hřišť 12	
2.3 Výuková metodika	13
2.3.1 Doporučení rámcového vzdělávacího programu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy do školní výuky v rámci dopravní výchovy	13
2.3.2 Dopravní výchova	16
2.3.3 Výukový materiál pro výuku dopravní výchovy	18
2.3.4 Dopravní soutěž mladých cyklistů.....	28
2.4 Doprovodné programy	32
2.4.1 Divadelní forma DV	32
2.4.2 Střediska volného času.....	33
2.4.3 Dopravní výchova v zahraničí.....	34
2.5 Porovnání stavebních úprav dopravních hřišť v ČR ve vztahu k nově se vyskytujícím dopravně technickým prvkům v reálném provozu	37
2.5.1 Mobilní DDH	38
2.5.2 Stálá (stacionární) DDH	40
2.5.3 Veřejně přístupná DDH	41
2.5.4 DDH pro školy a veřejnost se správcem	45
2.5.5 Analýza DDH v zahraničí.....	51
2.6 Dopravní nehodovost	54
2.7 Statistický přehled dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2015 ve srovnání s rokem 2014 a jiná srovnání	54
2.7.1 Časové rozložení nehod	56
2.8 Nehody v Evropě, rok 2014	58
2.8.1 Statistické údaje v nehodovosti Cyklistů za rok 2015.....	59
2.8.2 Statistické údaje v nehodovosti Děti za rok 2015	60
2.8.3 Statistické údaje v nehodovosti chodců za rok 2015	61
2.8.4 Víze nula.....	63

3	Provedení a vyhodnocení ankety zaměřené na povědomí žáků ZŠ o nově se vyskytujících stavebních prvcích v reálném provozu.....	64
4	Nebezpečná místa v provozu	66
4.1	Křižovatka v Brandýse nad Labem ulice Brázdinská, Neratovická, Kralupská	66
4.2	Dopravní řešení v jednosměrné ulici K Radonicům	67
4.3	Cyklistický jízdní pruh v ulici Křížíkova, Tháмова v Karlíně	67
4.3.1	Řešení dopravní situace v místě Dejvice na křižovatce Goetheho s Maďarskou	68
4.3.2	Prostor pro cyklisty.....	69
4.4	Místo pro přecházení, přejezd pro cyklisty.....	70
5	Doplnění závěrů do příruček dopravní výchovy pro pedagogy základních škol	71
5.1	Dopravní výchova v praxi.....	71
5.2	Rozsah znalostí dětí v DV	71
5.3	Krajský koordinátoři pro provádění prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy.....	72
5.4	Rámcový vzdělávací program pro základní školy.....	72
6	EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ	73
6.1	Hodnoty ztrát na lidském zdraví.....	73
6.2	Možnosti financování DDH	73
6.3	Varianta průměrného finančního zhodnocení DDH při ZŠ	73
7	Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě.....	75
7.1	Návrh pro vytvoření předpisů.....	80
8	Závěr	81

Seznam zkratk

ARČs	Autoklub republiky Československé
CSPSD	Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o.
DDH	Dětské dopravní hřiště
DDM	Dům dětí a mládeže
DRBSP	Dánská rada bezpečnosti silničního provozu
DSMC	Dopravní soutěž mladých cyklistů
EHK OSN	Evropská hospodářská komise OSN
ETEC	Evropské finále dopravní soutěže mladých cyklistů (European traffic education contest)
FAS AČR	Federace automobilového sportu Autoklub České republiky
FIA	Mezinárodní automobilová federace (Fédération Internationale de l'Automobile)
IRTAD	Mezinárodní databáze silničních nehod (International Road Traffic and Accident Database)
MŠ	Mateřská škola
MŠMT ČR	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
o.p.s.	Obecně prospěšná společnost
OSN	Organizace spojených národů (United Nations)
RVP ZV	Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie – Policie České republiky
SVČ	Středisko volného času
ŠVP	Školní vzdělávací program
ÚAMK	Ústřední automotoklub
WHO	Světová zdravotnická organizace (World Health Organization)
ZŠ	Základní škola

1. Úvod

1. Úvod

Nárůstem počtu dopravních prostředků přibýlo i dopravních nehod. Jejich následkem dochází k velikým ztrátám na lidských životech, což celoročně varuje a nutí společnost nejen se nad tím zamyslet, ale především tuto nepříznivou situaci řešit. Budoucnost každé země spočívá v dětech a jsou to právě ony, kdo tvoří nejohroženější skupinu účastníků silničního provozu. Ke zvýšení bezpečnosti dětí na dopravních komunikacích rozhodně velkou měrou přispívá výuka dopravní výchovy.

Děti jsou vystavovány nebezpečí nejvíce ve věku, kdy se osamostatňují od rodičů, zejména při cestě do školy, při cestě za svými aktivitami apod. Pohybují se v provozu jako chodci, jezdí na koloběžkách, kolech a většinou nejsou dostatečně připraveny vnímat nebezpečí na pozemních komunikacích. Největší hrozbou pro jejich bezpečnost je rozptýlená pozornost, nepředvídatelný pohyb a jejich malý vzrůst. Proto je důležité od malička vštípit správné návyky, učit základní předpisy a dopravní značky. První informace z dopravní výchovy by měly slyšet především od rodičů, kteří by dětem měli nejen předávat informace, ale hlavně jim být dobrým příkladem svým chováním v silničním provozu. Je třeba se zaměřit na propojení spolupráce rodičů s učiteli v oblasti dopravní výchovy v mateřské a na základní škole.

V roce 2013 se dopravní výchova začlenila do školních vzdělávacích programů a stala se povinnou součástí výuky. Jednou z forem praktické výuky dopravní výchovy předškoláků a školáků jsou dětská dopravní hřiště, která jsou bezpochyby nejvhodnějším místem, kde se dá hrou a bezpečnou cestou naučit děti vnímat a osvojovat si základní prvky a situace dopravního prostředí. Ve srovnání se zahraničím patříme k zemím s velice rozvinutou sítí dětských dopravních hřišť, přesto je u nás dopravní nehodovost stále vysoká a následky nehod dětí velice tragické, o to víc, že jsou mnohdy naprosto zbytečné. Někdy by stačilo trochu předvídat, vidí-li řidič v blízkosti komunikace pohybovat se děti, trochu přibrzdit, když projíždíme kolem dětských zařízení apod. Z druhé strany, kdyby děti měly vžitě návyky, jak se v dopravním provozu chovat, byla by pravděpodobně statistika nehodovosti podstatně příznivější.

Z tohoto vyplývá, že hlavní příčinou nehodovosti je především člověk a proto je nutné se soustředit na výuku dopravní výchovy a působit na řidiče k jejich větší ohleduplnosti, proto bychom se měli inspirovat švédskou VIZÍ 0, kde jedinou číslicí usmrcených, či vážně zraněných je nula.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2 Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.1 Historie dopravní výchovy

Stálým úkolem dopravní výchovy v naší republice je řešení problémů negativních dopadů motorizace na společnost. Vedle ekologických projevů by především měla vést ke snížení stále vysoké dopravní nehodovosti. Z toho logicky vyplývá, že dopravní výchova by se měla stát plnohodnotnou a pedagogicky účinnou součástí výchovy mladého člověka.

Na počátku 30. let 20. století se velice rychle začal rozvíjet motorismus. Dalo se předpokládat, že s sebou jeho vývoj nepřinese pouze výhody, jako je například pohodlné cestování a rychle překonané vzdálenosti, ale také riziko pro bezpečnost člověka. Varující byly již tehdy velmi podrobné záznamy v policejních statistikách nehod a úrazů způsobených motorovými vozidly. Nehody byly rozděleny dle druhu vozidel, dle stupně zranění a způsobu zavinění. Tak např. v Praze r. 1931 utrpělo lehké zranění 3263 osob, těžké zranění 1122 osob a 48 lidí tehdy na silnicích hlavního města zahynulo. V té době ještě nebylo rozlišeno, zda se jednalo o řidiče, spolujezdce či chodce. V Praze bylo kolem 26 000 vozidel a to bez vozidel armády, poštovní správy a elektrických drah a autobusů. Nehodovost vzrostla oproti předchozímu roku o 6%, proto se společnost zaměřila na řešení této negativní situace.

O snížení nehodovosti v dopravním provozu tenkrát usilovaly tři hlavní instituce, které se bezpečností silničního provozu a tedy i výchovou k dopravní bezpečnosti profesionálně zabývaly. Hlavním aktérem byl Autoklub republiky Československé (ARČs), dále Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze.

Středem pozornosti byly podobné otázky jako v současnosti, zahrnovaly:

- problém nehodovosti dětí a mládeže spojený s nutností školního a mimoškolního dopravně výchovného soustavného vzdělávání
- nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel, především v působení soukromých nekoncesovaných autoškol
- nedostatky v metodice a náročnosti vlastních řidičských zkoušek
- alkohol jako důležitá příčina nehod
- zjišťování duševní způsobilosti k řízení motorových vozidel

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

Podle těchto bodů byly otázky přesně formulovány, a co je hlavní, na základě vědeckých poznatků také prakticky řešeny. Jejich publikování zajišťoval moderní motoristický časopis Autosport. Elektrické dráhy reagovaly na problém tím, že zřídily psychotechnickou laboratoř, v níž působil náš významný pedagog a psycholog Josef Váňa, který se zaměřil na psychotechnický výběr adeptů pro řízení vozidel veřejné dopravy.

Široká veřejnost se poprvé seznámila s dopravně výchovnou problematikou v září roku 1932, kdy Národní komitét pro vědeckou organizaci v Praze uspořádal „bezpečnostní týden spojený s ochranou před úrazem a požárem“. Aby se prvky dopravní bezpečnosti dostaly do povědomí co nejširší veřejnosti v celé oblasti lidské pracovní činnosti (nejen tedy v silniční dopravě a vznikajícím dopravním prostředí), byly pořádány výstavy se společenskou tematikou.

Na zmíněné výstavě byly instalovány samostatné expozice. Dopravní výchovou se zabývala, jako jediným tématem, expozice Autoklubu republiky Československé (ARČs). Zde byl uveřejněn bohatý materiál týkající se zejména práce za zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Expozici s dopravní tematikou mělo i Policejní ředitelství v Ostravě, Elektrické dráhy a autobusy, Svaz řidičů automobilů v ČSR a řada dalších. Odborníci Elektrických drah a autobusů dokázali, že počet nehod v tomto podniku od roku 1928 klesal, přestože že nárůst obyvatel hlavního města Prahy i počet motorových vozidel neustále stoupal. Tohoto úspěchu bylo dosaženo díky náročnému, na vědecké bázi prováděnému výběru schopného personálu. Přesto, že metoda psychotechnického výběru řidičů byla poskytována i jiným podnikům v Praze a značně snížila počet nehodovosti, byla v minulých letech soustavně zpochybňována a zatracována.

Po krátkém časovém úseku tří let, byla v Opletalově ulici dne 13. – 29. 12. 1935 otevřena další expozice pod názvem, „Výstava dopravní bezpečnosti“. V období od uplynulé výstavy z roku 1932 došlo ke značnému posunu v dopravním myšlení celé společnosti. Pro velký zájem ze strany veřejnosti musela být výstava prodloužena. O výstavu projevil zájem všechny instituce, které se dopravní bezpečností zabývaly. Vzhledem k vynaloženému úsilí se ARČs sám na této výstavě prohlásil za „strážce dopravní bezpečnosti“. Podpořila ho všechna ministerstva, související s dopravou. A nejen ministerstva, také rozhlas, zástupci parlamentních dopravních výborů, pojišťovny a výrobci motorových vozidel.

ARČs na výstavních panelech dále ukázal, jak byla v uplynulém období prováděna dopravní výchova dětí a mládeže na školách a v kursech přímo v budově Autoklubu. Šlo o tzv. „hodinky bezpečnosti“ a od 19. 3. jich do 19. 12. 1935 proběhlo celkem padesát. V Praze bylo proškoleny 15 000 dětí ze třinácti obecných škol, v ostatních městech potom 20 000. Výuka

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

byla prováděna s maximální názorností a s pečlivě připraveným obsahem vyučovací látky. Pro venkov byly tyto hodinky (vedle přímých kursů) vysílány rozhlasem pro školy.

Snahy školství o bezpečnost školní mládeže v dopravním prostředí se dá dobře demonstrovat na „Podobných učebních osnovách obecných škol pražských“ z roku 1934 pro 1. - 5. ročník, zpracovaných komisí reformního sboru pražských učitelů. V první a druhé třídě byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu prvouky, ve třetí třídě do vlastivědy, ve čtvrté třídě do občanské nauky a v páté třídě kreslení. V obecné škole byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu vyučovacích předmětů s pokusem o určitou systematičnost, což se projevilo v opakování základních a nejdůležitějších témat v dalších ročnících, spolu s postupným prohlubováním a rozšiřováním dopravně výchovných poznatků.

Dopravní výchova u nás má bohatou tradici již od doby, kdy její společenská potřeba ještě nebyla tak naléhavá jako dnes. Byla však nadčasová a uvědomovala si cenu lidského života. Termín dopravní výchova poprvé použil F. A. Elstner ve svých hodinkách bezpečnosti v roce 1935. [25]

Z historie Velké Británie je doložená fotografie a to dětí jezdících v dětských šlapacích autíčkách. Tato fotografie byla pořízena pro noviny „Daily Herald“ a to 27. října 1938 fotografem jménem Saidman. Jsou na ni zobrazené čekající děti na křižovatce, která je řízena světelnými signály. DDH znázorněné na obrázku je model v dopravní oblasti Tottenham, Londýn. První řízená křižovatka se světelnými signály byla v Británii vybudována roku 1926 na Piccadilly Circus. Tato fotografie byla vybrána z archívu „Daily Herald“ kolekce, která je celkem obsáhlá – konkrétně se jedná o tři miliony fotografií. V archívu je uložena práce mezinárodních, národních i místně významných fotografů. [24]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 1 DDH Tottenham, Londýn 1938

Zdroj: <http://www.ssplprints.com/image/112177/saidman-reuben-childrens-traffic-playground-1938>

2.2 Analýza současných českých i zahraničních předpisů pro navrhování dopravních a tréninkových hřišť

Pro účely zpracování této diplomové práce jsem navštívila pana Milana Vaníčka na Ministerstvu dopravy v Centru služeb pro silniční dopravu s.p.o., které je pověřeno prováděním prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR na oddělení BESIP – CSPSD a realizuje úkoly oddělení BESIP MD, který se mnou zkonzultoval řešenou problematiku. Bylo zjištěno, že předpisy pro navrhování dopravních a tréninkových hřišť nejsou zatím v oběhu a DDH jsou navrhovány dle optimálního řešení projektantů v návaznosti na prostoru objektu a to jak u nás, tak i v zahraničí. [22]

Jediné, co udává podmínky na DDH je tak zvaný provozní řád, který zahrnuje právní předpisy a pokyny vztahující se k provozování dětských a sportovních hřišť a tělocvičných zařízení. Tento provozní řád je vytvořen CSPSD.

Provozní řád je tvořen zásadami dle zákona č. 258/200 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento řád především upravuje režim dle věkové a fyzické rozdílnosti dětí a mladistvých, podmínky pohybové výchovy, režim, stravování včetně pitného režimu v provozním řádu. (§ 7 odst. 2 zákona č. 258/20000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů). Orgány ochrany veřejného zdraví mohou nařídit úpravu provozního řádu, pokud podmínky v něm uvedené nevedou k ochraně zdraví. (§ 84 odst. 1

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů).

Dětské dopravní hřiště plní úkoly dané celostátními programy k výuce dopravní výchovy na základě usnesení Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu ze dne 11. června 2007 č. 642.

Provozní řád DDH upravuje povinnosti provozovatele a uživatelů objektu. Provozovatel dětského dopravního hřiště je povinen seznámit s provozním řádem všechny zaměstnance objektu a zajistí jeho vyvěšení na viditelném veřejně přístupném místě (místech) u vstupu na hřiště s uvedením nabytí jeho platnosti a kontaktním telefonem zřizovatele a provozovatele DDH. [23]

2.3 Výuková metodika

2.3.1 Doporučení rámcového vzdělávacího programu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy do školní výuky v rámci dopravní výchovy

Rozmach DV nastal od září roku 2013, kdy se ještě více začlenila do rámcového vzdělávacího programu a tím pádem do výuky na všech základních školách v ČR a to na prvním i druhém stupni. DV se stává povinnou a děti se tak učí, jak se bezpečně pohybovat v provozu.

Po získání informací na MŠMT bylo zjištěno, že má být dopravní výchova na prvním stupni začleněna do výukového předmětu člověk a jeho svět a na druhém stupni do výchovy ke zdraví.

V rámcovém vzdělávacím programu není přesně specifikovaný rozsah vědomostí z dopravní výchovy a tím je bohužel dána i rozdílnost znalostí dětí ZŠ. MŠMT vzdělávací programy jsou pro školy pouze doporučující. Níže je uveden výběr z rámcového vzdělávacího programu, týkající se předmětů se zaměřením na dopravní výchovu.

1. Člověk a jeho svět – 1. stupeň:

Člověk a jeho svět je jedinou vzdělávací oblastí RVP ZV, která je výhradně pro 1. stupeň základního vzdělávání. Tato vzdělávací oblast se týká člověka, rodiny, společnosti, vlasti, přírody, kultury, techniky, zdraví, bezpečí a dalších témat. Ukazuje pohled do historie i současnosti a směřuje k dovednostem pro praktický život. Svým širokým obsahem spoluutváří povinné základní vzdělávání na 1. stupni.

Vzdělávání v oblasti Člověk a jeho svět rozvíjí poznatky, dovednosti a prvotní zkušenosti žáků získané ve výchově v rodině a v předškolním vzdělávání. Žáci se učí pozorovat a

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

pojmenovávat věci jevy a děje, jejich vzájemné vztahy a souvislosti. Utváří se tak jejich prvotní ucelený obraz na svět. Na základě poznání sebe, svých potřeb a porozumění světu kolem sebe se žáci učí vnímat základní vztahy ve společnosti, porozumět soudobému způsobu života, jeho přednostem i problémům (včetně situací ohrožení), učí se vnímat současnost jako výsledek minulosti a východisko do budoucnosti.

Podmínkou úspěšného vzdělávání v dané oblasti je vlastní prožitek žáků vycházející z konkrétních nebo modelových situací při osvojování potřebných dovedností, způsobů jednání a rozhodování. K tomu významně přispívá i osobní příklad učitelů. Propojení této vzdělávací oblasti s reálným životem a s praktickou zkušeností žáků se stává velkou pomocí i ve zvládání nových životních situací i nové role školáka. Pomáhá jim při nalézání jejich postavení mezi vrstevníky a při upevňování pracovních i režimových návyků.

Vzdělávací oblast tak připravuje základy pro specializovanější výuku ve vzdělávacích oblastech „Člověk a společnost“, „Člověk a příroda“ a ve vzdělávacím oboru „Výchova ke zdraví“.

Vzdělávací oblast vzdělávacího oboru „Člověk a jeho svět“ je členěn do pěti tematických okruhů. Část týkající se dopravní výchovy je obsažena hned v prvním bodě a to:

- V tematickém okruhu „Místo, kde žijeme“, se žáci učí na základě poznávání nejbližšího okolí, vztahů a souvislostí v něm chápat organizaci života v rodině, ve škole, v obci, ve společnosti. Učí se do každodenního života vstupovat s vlastní aktivitou a představami, hledat nové i zajímavé věci a bezpečně se v tomto světě pohybovat. Důraz je kladen na praktické poznávání místních a regionálních skutečností a na utváření přímých zkušeností žáků (např. v dopravní výchově). Různé činnosti a úkoly by měly přirozeným způsobem probudit v žácích kladný vztah k místu jejich bydliště, postupně rozvíjet jejich národní cítění a vztah k naší zemi.

Cílové zaměření vzdělávací oblasti, co se DV týká, je poznávání a upevňování preventivního chování, účelného rozhodování a jednání v různých situacích ohrožení vlastního zdraví a bezpečnosti i zdraví druhých, včetně chování při mimořádných událostech.

Propojováním tematických okruhů je možné vytvářet v ŠVP různé varianty vyučovacích předmětů a jejich vzdělávacího obsahu. Není nutné se vždy striktně držet tematických okruhů, ale dle potřeby je lze různě propojovat a přiřazovat učivo k očekávaným výstupům. Učivo může být zahrnuto v předmětech, jako je Vlastivěda a Přírodověda.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2. Výchova ke zdraví – 2. stupeň

- vztahy mezi lidmi a formy soužití – vztahy a pravidla soužití v prostředí komunity – rodina, škola, vrstevnická skupina, obec, spolek
- zdravý způsob života a péče o zdraví – ochrana před chronickými nepřenositelnými chorobami a před úrazy – prevence kardiovaskulárních a metabolických onemocnění; preventivní a léčebná péče; odpovědné chování v situacích úrazu a život ohrožujících stavů (úrazy v domácnosti, při sportu, na pracovišti v dopravě), základy první pomoci
- rizika ohrožující zdraví a jejich prevence – dodržování pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví – bezpečné prostředí ve škole, ochrana zdraví při různých činnostech, bezpečnost v dopravě, rizika silniční a železniční dopravy, vztahy mezi účastníky silničního provozu včetně zvládnutí agresivity, postup v případě dopravní nehody (tísňové volání, zajištění bezpečnosti) [Příloha 2]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.3.2 Dopravní výchova

Dopravní výchova je prvkem, který zvyšuje ochranu dětí v silničním provozu a je důležitou součástí dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR. Je zaměřena na předávání teoretických i praktických dovedností dětem. Kvalita výuky dopravní výchovy je nutná pro rozvoj všech budoucích účastníků silničního provozu. Dopravní výchova je v dnešní době na vysokém stupni, co se jednotného uceleného koncepčního výukového materiálu týká a můžeme říct, že ČR dosáhla bodu, který lze nazvat téměř optimální. Výsledek se však může minout účinkem, pokud nebude kvalitně a důsledně předáván nastávajícím účastníkům silničního provozu. [19]



Obrázek 2 Ideální hodina teoretické výuky DV

Zdroj: http://www.praha12.cz/dopravni-vychova/g-26898/id_obrazky=50172&typ_sady=1&p1=68

Dopravní výchova značně přispívá k bezpečnosti dětí na komunikacích. V devadesátých letech však doslova bojovala o svou existenci, v rámci nového vedení, které zastávalo názor, že DV a provoz DDH byl přežitek. Nastal velký úpadek v dopravní výchově a tím se abnormálně zvýšila i nehodovost. DV byla zachována jen díky několika nadšenců, kteří neustávali v propagování výuky a krůček po krůčku udržovali v podvědomí žáků důležitost bezpečného chování v dopravě. Alarmující zlom v názoru na důležitost dopravní výchovy nastal až po dopravní nehodě, která nesla za následek smrt osmileté šolačky Anežky. Zemřela v listopadu roku 2009 pod koly nákladáku na křižovatce z Prokopovy do Rokycanovy ulice v Praze 3. Když přecházela na zelenou přes Rokycanovu ulici, srazilo ji a smrtelně zranilo nákladní auto, které odbočovalo také na „svou“ zelenou z Prokopovy ulice do Rokycanovy na stavbu podzemních garáží. Sdružení „Pražské matky“ poté společně s otcem Anežky zahájily

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

rozsáhlá jednání s MČ Praha 3 o úpravě nebezpečné křižovatky a na ZŠ Lupáčova realizovaly projekt „Bezpečné cesty do školy“. Tento bezpečnostní projekt spočívá v tom, že se školy mohou do programu sami přihlásit, poté zpracovávají postřehy dětí, kterým se zdají být určitá místa nebezpečná. Děti vidí dopravní situace jinak, než dospělý člověk. Na základě postřehů žáků se vypracuje pořadník, svolá se rada odborníků, každý posoudí dopravní studie ze svého hlediska, pak se licituje s pracovníkem Besipu, vyhodnotí se, jaká místa jsou nejnebezpečnější a nejdůležitější k následnému opatření. Praha financuje projekt „Bezpečné cesty do školy“, což znamená, že hradí veškeré dopravní studie, jak tyto dopravní situace řešit. Učitelé, kteří zpracovávají informace dětí, což je nad rámec jejich pracovní náplně, dostávají finanční odměnu. I když Praha dává poměrně dost peněz – nestačí to k nápravě všech špatně řešených dopravních situací. Přesto se tomuto projektu podařilo odstranit dost nebezpečných míst, na která by se jinak ani nepřišlo. [19]

S dopravní výchovou se děti seznamují již v mateřské škole, kde získávají prvotní informace se základními dopravními prvky, např. k čemu slouží silnice, chodník, kde a jak správně přecházet, seznamují s druhy dopravních prostředků apod. Předškoláky není třeba učit co jaká značka znamená, ale seznámit je s tím, že se jedná o značky výstražné, příkazové, zákazové, informativní, dodatkové a jiné. Podstatné je naučit děti vnímat nebezpečí v silničním provozu a osvojit jim návyky správného chování v dopravním prostředí. Do výchovy by se měli především, hlavně z počátku, zapojit rodiče, kteří jsou velkým vzorem pro své děti. Také jim mohou poskytnout základní důležité informace, jako jsou např. přivolání pomoci k dopravní nehodě apod.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.3.3 Výukový materiál pro výuku dopravní výchovy

K výuce DV slouží různé učebnice, příručky, letáky, hry jako jsou pexeso apod. Již v mateřinkách se děti setkávají s dopravními programy, např. formou hry. Některé děti chodí po chodníku jako chodci, jiné chodí po hřišti s molitanovými autíčky a učí se kdo a kde má přednost. Součástí této aktivity je i banner ve formě přechodu. Výhodou tohoto nápadu s autíčky je, že děti zcela zaujme a baví je. Především je to bezpečné. Tímto zábavným způsobem se v dětech již v raném dětství probouzí určitý hodnotový systém. Tato nová metodika v podobě molitanových autíček je oblíbená, proto jí mateřské školy hodně využívají a je po nich čím dál větší poptávka.



Obrázek 3 Návuk DV s molitanovými autíčky v MŠ

Zdroj: Milan Vaníček - Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o.

Dopravní výchova se dělí na dvě programové skupiny. První skupina zahrnuje děti ve věku od 1. – 3. třída ZŠ a nese název „Chodci“. S touto skupinou se chodí na DDH jen v případě možnosti kapacity hřiště. Většinou se učí seznamovat se se základními pojmy a prvky ve školních zařízeních při běžném pohybu v provozu na vycházkách se třídou. Druhou skupinu tvoří děti čtvrtých tříd tj. „Začínající cyklisté“, kteří se učí, jak správně postupovat při jízdě na kole. Čtvrtá třída je nejdůležitějším zlomem věkové kategorie, kdy se dostane dítě samostatně do silničního provozu bez doprovodu dospělé osoby. Proto se klade důraz na dopravní výchovu především na prvním stupni, aby byl žák dostatečně připraven a správně reagoval na dopravní situace. Standardy dopravního vzdělávání počítají s tím, že základy pravidel silničního provozu by si dítě mělo osvojit nejpozději do 10 let věku, odkdy smí samostatně jezdit po pozemních komunikacích na jízdním kole. V rámci programu připraveného

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

Ministerstvem dopravy ČR probíhá zpravidla ve čtvrtých třídách základních škol (případně ve třetí nebo páté třídě) systematický výcvik jízdy na kole, doporučují se dvě návštěvy třídy na dopravním hřišti v průběhu školního roku o celkovém rozsahu praktické výuky 5 hodin (například 3 hodiny na podzim a 2 hodiny na jaře). Po úspěšném završení teoretické i praktické výuky dítě dostává takzvaný „průkaz cyklisty“, který však je jen symbolický a nemá žádné právní dopady.

Když opustí předškoláci MŠ, navazují na dopravní výchovu v prvním ročníku ZŠ podle učebnice Dopravní výchova pro 1. – 5. ročník, která byla vydána nakladatelstvím Fraus a také po zásluze získala za svůj exklusivní výtvar ocenění Evropské unie. Autorem učebnice je Zdeněk Brom, ilustroval ji Antonín Šplíchal. Tato učebnice je rozdělena do pěti hlavních částí dle odpovídajících ročníků prvního stupně ZŠ. Na konci učebnice naleznete přehled značek a dopravního zařízení a očekávané výstupy při práci s učebnicí Dopravní výchova pro první stupeň.

Níže je uvedeno shrnutí učiva, které by děti na prvním stupni měly znát:

1. ročník:

- vyjmenovat pravidla bezpečné chůze po chodníku, rozumět jim a řídit se jimi
- poradit kamarádovi, jak přejít silnici po přechodu a bez přechodu
- vybrat si bezpečné místo na hraní a svůj výběr odůvodnit
- používat v autě bezpečnostní sedačku a pásy
- vysvětlit, jak cestovat dopravními prostředky

2. ročník:

- vyjmenovat, kdo smí na chodník
- vysvětlit, co je to krajnice, a napsat pravidla bezpečného pohybu po krajnici
- nakreslit postavu bruslaře na kolečkových bruslích se všemi bezpečnostními ochrannými prvky a zdůvodnit nutnost jejich používání
- popsat rizikové chování při jízdě automobilem a vysvětlit, jaké nebezpečí v takové situaci hrozí

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

3. ročník:

- poznat vybrané značky
- vyjmenovat zásady bezpečného chování na chodníku
- nakreslit značení vozovky a vysvětlit, co znamená
- pravidla chování na stezce pro chodce a na stezce pro chodce a cyklisty
- poznat označení obytné zóny a znát pravidla chování v této zóně
- vysvětlit spolužákovi, jak správně cestovat dopravními prostředky, od příchodu na zastávku až po výstup z dopravního prostředku
- získanými znalostmi a dovednostmi se řídit ve svém každodenním životě – napsat krátké vyprávění o své vybrané příhodě, kdy jsem je užil/a

4. ročník:

- popsat výbavu cyklisty a výbavu jízdního kola nezbytnou k bezpečné jízdě
- uvést důvody pro používání reflexních bezpečnostních prvků a vědět, kam se dají umístit
- vysvětlit význam vybraných značek
- rozhodnout, kdo má přednost na křižovatkách daných dopravních situací
- popsat postup při vjíždění do silnice, zastavování u krajnice a odbočování
- rozpoznat rizika tohoto chování a umět jim předcházet

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

5. ročník (učivo pátého ročníku obsahuje celkové shrnutí všech dovedností a znalostí, které se za dobu pěti let žák naučil):

- vyjmenovat základní pravidla pro pohyb na chodníku
- napsat, podle jakých zásad si vybírá bezpečné místo ke hře – uvést jedno místo, kde si obvykle hraje, a napsat, proč je bezpečné
- uvést dva způsoby, jak může chodec přecházet silnici a která pravidla bezpečnosti při tom musí dodržovat
- napsat, jaká je povinná výbava jízdního kola
- nakreslit značku, která značí stezku pro cyklisty – uvést, jaká pravidla jízdy se při jízdě po stezce pro cyklisty musí dodržovat
- napsat v bodech základní pravidla bezpečné jízdy na kole po silnici
- napsat význam vybraných značek
- napsat, v jakém pořadí účastníci silničního provozu projedou křižovatkou dle výběru dopravních situací
- uvést součásti výbavy cyklisty, které ho chrání před nebezpečím
- napsat, jak se zachovat, když se ocitne u dopravní nehody – uvést více možností postupu

Spolu s učebnicí „Dopravní výchova“ se do výuky doporučuje příručka „Tematický plán dopravní výchovy“, která je vydána roku 2006 Ministerstvem dopravy – BESIP, zpracována Václavem Vegrichtem, podle které se učí převážně všechny školy. Tematický plán se dělí na dvě části a to na teoretickou a praktickou. První část se skládá z 5 hodin teoretické výuky. Teoretickou část vyučují buď lektori ZŠ přímo ve škole nebo lektori DDH na dopravním hřišti. Druhá část obsahuje dalších 5 hodin věnovaných praktickému výcviku na dětském dopravním hřišti (DDH). Tato aktivita je zakončena zkouškou, přičemž ti žáci, kteří uspějí v závěrečném testu a jízdě po DDH, získají tzv. „Průkaz cyklisty“. [18]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

V této příručce je znázorněno 15 obrazů s názvy:

1. Víš, co bys měl mít? Máš své jízdní kolo správně vybaveno?

- obraz je rozdělen na povinnou výbavu, výbavu pro jízdu za snížené viditelnosti a doporučené vybavení jízdního kola (doporučené vybavení bývalo dříve povinnou výbavou kola)

2. Kde nesmíš jezdit. Místa a úseky, kam nesmíš s jízdním kolem vjet, označují dopravní značky.

- obraz znázorňuje několik křižovatek a na nich dopravní značky jako jsou zákaz vjezdu všech vozidel (obousměrně), zákaz vjezdu všech vozidel, dálnice, silnice pro motorová vozidla, zákaz vjezdu vyznačených vozidel, stezka pro chodce, zákaz vjezdu jízdních kol, pěší zóna
- dopravní značky uvedené v obrazu je vhodné doplnit při výkladu samostatnými dopravními značkami ze souboru dopravních značek BESIP pro chodce a cyklisty

3. Vjíždění na silnici. Vjíždíš-li na silnici, musíš dát přednost všem vozidlům, která po této silnici jedou.

- obraz znázorňuje, kdy má dát cyklista přednost v jízdě při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci a rozšiřuje se povinnost o vyjíždění z účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci
- vyjíždění od okraje pozemní komunikace
- jak se při výše uvedených situacích zachovat – ohlédnout se, dát přednost projíždějícím vozidlům, dát znamení o změně směru jízdy, kdy se dává a jakým způsobem

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí
4. Jízda na kole. Při jízdě buď pozorný a stále sleduj situaci okolo sebe.



Obrázek 4 Obraz číslo 4 – tematický plán dopravní výchovy

- obraz znázorňuje pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty a jejich užívání
 - jízdu po pravé straně pozemní komunikace, co nejvíce u pravého okraje vozovky
 - jízdu cyklistů na silnici zásadně po jednom za sebou
 - vedení kola po pravém okraji vozovky a vedení kola po pravém okraji chodníku
 - dále zde najdete značky: stezka pro chodce a cyklisty, stezka pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty
5. Zastavuj opatrně. Chceš zastavit? Zastavit můžeš tam, kde se to smí a kde nebudeš nikomu překážet.
 - obraz znázorňuje, jakým způsobem má cyklista dát znamení o změně směru jízdy a správné postupu při zastavování, stání, aby zastavil a stál co nejbližší vpravo ve směru jízdy jak správně zajistit své jízdni kolo proti odcizení
 - zobrazení dopravních značek jako jsou zákaz zastavení, zákaz stání, jednosměrný provoz

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

6. Objíždění překážky

- obraz slouží k poučení, jak se žák má zachovat a jak reagovat při objíždění překážky 1. ohlédnout se a přesvědčit se, že tě žádné vozidlo nepředjíždí 2. dát znamení o změně směru jízdy vlevo 3. vybočit vlevo, při objíždění překážky musíš dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům a vozidlům, které tě předjíždějí nebo hodlají přejet 4. míjet překážku 5. dát znamení o změně směru jízdy vpravo 6. opět se zařadit k pravému okraji vozovky
- Jsou zde znázorněny související dopravní značky s objížděním překážek jako je přednost protijedoucích vozidel, přednost před protijedoucími vozidly, příkázané směry objíždění vpravo a vlevo, vlevo, vpravo

7. Řazení před křižovatkou

- obraz poukazuje na správný způsob řazení a to tam, kde jsou dopravní značky a příkazující způsob řazení anebo směr jízdy se cyklista musí řídit jeho příkazem, zobrazení dopravního značení směrových šipek a řadících pruhů
- tam, kde nejsou před křižovatkou dopravní značky, které by způsob řazení přikazovaly – se ten, kdo odbočuje vlevo, řadí co nejvíce vlevo, ale tak, aby nevjel do protisměru
- ten, kdo odbočuje vpravo anebo jede přímo, se řadí k pravému okraji vozovky

8. Odbočování

- obraz číslo osm řeší, co musí cyklista při odbočování vlevo udělat a to 1. ohlédnout se a přesvědčit, zda tě žádné vozidlo nepředjíždí 2. dát znamení o změně směru jízdy vlevo 3. zařadit se ke středu vozovky 4. dát podle situace přednost v jízdě na křižovatce a dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům. Neohrozit chodce přecházející pozemní komunikaci, na kterou cyklista odbočuje. V případě přechodu pro chodce umožnit chodci, který je na přechodu nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejetí vozovky 5 zařadit se k pravému okraji vozovky

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

- je zde vyobrazena křižovatka a manévr při odbočování vlevo, dále značky přikázaných směrů jízdy a to vpravo, vlevo, přímo a vpravo, přímo

9. Křižovatky hlavní a vedlejší pozemní komunikace

- obrázek zobrazuje 3 křižovatky a na nich dopravní situace, kde se určuje, kdo má na pozemní komunikaci přednost v jízdě, je zde vysvětleno, že pokud cyklista přijíždí na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci, musí dát přednost v jízdě všem vozidlům, která vjedou po hlavní pozemní komunikaci
- jsou zde zobrazeny značky hlavní pozemní komunikace, konec hlavní pozemní komunikace, křižovatka s vedlejší pozemní komunikací, dej přednost v jízdě, stůj dej přednost jízdě

10. Křižovatky nerozlišených pozemních komunikací



Obrázek 5 Obraz číslo 10 – tematický plán dopravní výchovy

- Obrázek nastiňuje opět 3 křižovatky na pozemní komunikaci, kde se řeší situace nerozlišené dopravními značkami kdo je na hlavní a kdo na vedlejší silnici, a že to pro cyklistu znamená, že musí dát přednost vozidlům přijíždějícím zprava
- Dále jsou zde znázorněny dvě značky a to tvar křižovatky, křižovatka

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

11. Kruhový objezd. Když vjíždíš na kruhový objezd, musíš dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po kruhovém objezdu.

- Obrázek obsahuje dva obrázky s kruhovými objezdy a jsou zde znázorněny možnosti, které mohou na kruhovém objezdu nastat
- Dále jsou zde znázorněny dopravní značky kruhový objezd, pozor kruhový objezd

12. Otáčení. Nezapomeň, před otáčením za použití celé šíře pozemní komunikace zastavit a správně se rozhlédnout.

- Obrázek zobrazuje a popisuje 2 dopravní situace, kdy se cyklisti otáčejí buď na křižovatce, nebo na pozemní komunikaci při použití celé šíře a jakým způsobem má postupovat
- Dále je zde dopravní značka zákaz otáčení

13. Světelné signály

- Tento obrázek slouží k rozeznání tříbarevných soustav a to s plnými signály, se směrovými signály, s kombinovanými směrovými signály
- dále znázorňuje řadu světelných signálů jako je signál žlutého světla ve tvaru chodce, přerušované světlo, doplňkovou zelenou šipku, signál pro opuštění křižovatky, signál dvou vedle sebe umístěných střídavě přerušovaných červených světel, dvě červená střídavě přerušovaná světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení

14. Vodorovné dopravní značky

- Obrázek číslo 14 zobrazuje vodorovné dopravní značky jako je podélná čára souvislá, podélná čára přerušovaná, podélná čára souvislá, doplněná čarou přerušovanou, příčnou čárou souvislou s nápisem STOP, přejezd pro cyklisty – zde postrádám dopravní značku místo pro přecházení

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

15. Pokyny policisty

- Obrázek zobrazuje 4 veselé strážníky Policie při řízení provozu a jeho pokyny jako jsou „Stůj“, „Pozor“, „Volno“, „Stůj“ pro řidiče přijíždějící směrem k zadům a pravému boku policisty, což znamená „Volno“ 1. pro řidiče přijíždějícího směrem k levému boku policisty odbočující vpravo nebo vlevo 2. pro řidiče přijíždějícího směrem k čelu policisty, pokud odbočuje vpravo 3. pro chodce přecházející za zády policisty

Dále v tematickém plánu lze nalézt metodické pokyny k daným obrázkům, podrobné popsání všech dopravních situací, dopravních značek apod.. Na konci příručky jsou kontrolní tesové otázky zkoušky cyklisty, harmonogram výuky dopravní výchovy na DDH a záznam o výcviku na DDH. [16]

Takto rozdělená výuka je doporučujícím vodítkem, pro ZŠ, nicméně záleží na každé škole, jakým způsobem postupuje, záleží na jejich uvážení a možnostech, ať už finančních, či prostorových. Školy mají v podstatě volnost postupu. Důležité jsou výstupy, aby znalosti byly na každé škole pokud možno stejně hodnotné.

Dále k výuce slouží spousta jiných materiálů, příruček, nahrávek, interaktivních pomůcek jako je například sestavení kola v podobě magnetů, které se rozebere do součástí a následně se sestaví dle správných náležitostí do původního stavu na magnetické tabuli apod. Existují mapky, kde si student hledá bezpečnou cestu z bodu A do bodu B. Pořádají se během roku i různé bezpečnostní akce dopravní výchovy. K dispozici jsou i učebnice a příručky nejen pro žáky, ale také pro učitele a dokonce i rodiče.

Na DDH se konají i různé bezpečnostní akce pro všechny účastníky provozu se zájmem o DV, včetně hendikepovaných.

Dále se přistupuje k různým akcím, jako je např. Celosvětový týden bezpečnosti. Roku 2015 se v týdnu od 4. do 10. května konal třetí celosvětový týden bezpečnosti silničního provozu, které pořádá Ministerstvo dopravy – BESIP, WHO spolu s Bezpečně na silnicích o.p.s., pod záštitou ministra školství, Asociace krajů a OSN. [15]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.3.4 Dopravní soutěž mladých cyklistů

Nadstavbou dopravní výchovy je dobrovolná Dopravní soutěž mladých cyklistů, kterou vyhlašuje Ministerstvo dopravy – BESIP se spolu vyhlašovatelé, kterými jsou Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policejní prezidium Policie České republiky, Ústřední automotoklub ČR, Autoklub České republiky, Český červený kříž a další orgány a organizace, které zabezpečují činnost v dopravě.

Děti si v praxi prověřují, co se v teorii naučily. K této soutěži byla vydaná příručka Ministerstvem dopravy – BESIP, 2010 a nakladatelstvím Fortuna. Soutěž se vyhlašuje každoročně a je určena především žákům základních škol a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií, popř. dalších alternativních škol, tedy žákům 10-15letým (v případě speciálních a praktických škol 16letým).

1. Kategorie – věk 10-12 let dosažených v příslušném kalendářním roce konání soutěže
2. Kategorie – věk 13-15 (16) let dosažených v příslušném kalendářním roce konání soutěže.

Ve druhé kategorii může organizátor ve výjimečných případech povolit start i žáka mladšího 13 let.

Cílem soutěže DSMC je: zvyšovat zájem žáků o dopravní výchovu, ověřovat znalosti žáků, přispět ke správnému a bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování dopravní nehodovosti.

Dopravní soutěž mladých cyklistů, se skládá z těchto disciplín:

1. Pravidla provozu na pozemních komunikacích – teoretická část
 - úkolem této disciplíny je prověřit teoretické znalosti žáků z pravidel provozu na pozemních komunikacích v nezbytném rozsahu pro každého cyklistu
2. Pravidla provozu na pozemních komunikacích – praktická část
 - úkolem disciplíny je ověřit, jak žáci umějí aplikovat pravidla provozu na pozemních komunikacích ve skutečném nebo simulovaném provozu na pozemních komunikacích

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

- disciplínu lze organizovat dvěma způsoby: jako jízdu po DDH nebo jízdu městem

3. Jízda zručnosti na kole

- úkolem disciplíny je ověřit dovednosti žáků v ovládnání jízdního kola, a to i v obtížnějších podmínkách

4. Zásady poskytování první pomoci

- úkolem disciplíny je ověření teoretických znalostí a praktických dovedností při poskytování první pomoci zraněným 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

5. Práce s mapou

- úkolem disciplíny je ověření teoretických znalostí a praktických dovedností při pohybu na pozemních komunikacích
- cílem disciplíny je zlepšit dovednosti soutěžících při práci s mapou a orientaci v ní

Příručka obsahuje i vzory přihlášek do oblastního kola DSMC, do okresního kola Dopravní soutěže mladých cyklistů, nominaci do krajského kola DSMC, vzorové plány jízdy zručnosti, ukázky překážek.

Rozdělení kol soutěže:

Základní kolo (1. kolo)

Účast žáků v soutěži je dobrovolná, ovšem jen co největší účast v základním kole plní cíl soutěže. Škola nesmí nominovat do dalších postupových kol žáka, který byl v minulém ročníku soutěže členem vítězného družstva v republikovém finále. Může tedy startovat v 1. kategorii jako žák ve věku 10-12 let a poté v 2. kategorii také jenom jednou jako žák ve věku 13-15 (16)

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

let. Vzhledem k tomu, že DV žáků této věkové kategorie nemá doposud dostatečnou oporu v učebních osnovách, doporučujeme ředitelství škol nejen soutěž organizovat, ale vytvořit i podmínky pro potřebnou přípravu žáků (nepovinný předmět, zájmový kroužek, třetí hodina tělesné výchovy apod.).

Okresní kolo (2. kolo)

Okresního (oblastního) kola soutěže se může zúčastnit jen družstvo školy, které bylo sestaveno na základě výsledků základního kola a které včas zaslalo přihlášku. V okresních kolech žáci jako jednotlivci absolvují časově náročné disciplíny. Přitom tato kola musí proběhnout v jednom dni. Okresní kolo lze organizovat ve dvou termínech a to zvlášť 1. a 2. kategorie. V případě, že se okresní kolo nedá organizačně zvládnout, přistoupí krajský koordinátor po dohodě s organizátory soutěží.

Krajské kolo (3. kolo)

Do krajského kola postupuje z každé kategorie smíšené družstvo školy, které zvítězilo v okresním kole. Krajský koordinátor zajistí předání propozic krajského kola vítězům okresních kol. Propozice musí obsahovat plánek DDH nebo jízdy městem. Krajské kolo lze uspořádat zvlášť pro každou kategorii i pro obě kategorie najednou.

Celostátní finále (4. kolo)

Do celostátního finále postupuje z každé kategorie také smíšené družstvo školy, které zvítězilo v krajském kole. Celostátní finále, zpravidla společné pro 1. a 2. kategorii, proběhnou v druhé polovině měsíce června. Vítězná smíšená družstva, reprezentující svou školu, obec kraj a Česou republiku, postupují do mezinárodní soutěže. [14]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

Mezinárodní soutěž 1. kategorie

Tato soutěž je určena pro děti 10-12 leté je od roku 1985 organizována ETEC (Evropská dopravní vzdělávací soutěž) pro začínající cyklisty. Naší republiku reprezentuje vždy vítězné družstvo z celostátního finále DSMC a to čtyřčlenná smíšená družstva, jedná se o dvě dívky a dva chlapce. Soutěž se koná vždy jednou za rok o víkendu v měsíci září.



Obrázek 6 Mezinárodní soutěž první kategorie

Zdroj: Milan Vaniček - Centru služeb pro silniční dopravu s.p.o.

Soutěž garantuje FIA – mezinárodní automobilová federace, jejímiž členy jsou autokluby a automotokluby většiny evropských států. DSMC se mohou zúčastnit subjekty, které jsou členy FIA. Za ČR je to ÚAMK a FAS AČR. Tato soutěž má ve světě opravdu váhu, zahajuje ji sám prezident FIA Jean Todt. V evropském finále je 22 - 25 států z celé Evropy např. Bulharsko, Chorvatsko, Srbsko, Itálie, Německo, Francie apod.. Každý rok se soutěž koná v jiném evropském státu. Letos se bude soutěž konat na podzim v Ústí nad Labem 22. – 25. 9. 2016. Loni byla soutěž ve Vídni. Česká republika několikrát tuto soutěž vyhrála, a několikrát jsme byli druhí a třetí. Evropské finále je trochu jiné, více se dbá na jízdu zručnosti a ovládnání kola, jedou se 3 sekce jízdy zručnosti. Na začátku si žáci trasu projdou, zjistí, jak mají úkoly rozestavené. Dostanou kartičku, kde si sami musí volit trasu, na tento úkon mají pětiminutový limit. Dále soutěžící píší testy z pravidel silničního provozu země, odkud pocházejí. FIA pošle otázky ke kontrole, které si necháváme následně přeložit do češtiny. Další disciplína je první pomoc a poslední je disciplína, kterou si do soutěže vloží pořadatelský stát. Vloni v Rakousku se jednalo o výtvarnou soutěž, a to nejlépe vyzdobenou cyklistickou přilbu. [22]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 7 (vlevo) Mezinárodní soutěž první kategorie



Obrázek 8 (vpravo) Mezinárodní soutěž první kategorie

Zdroj: Milan Vaníček - Centru služeb pro silniční dopravu s.p.o.

2.4 Doprovodné programy

2.4.1 Divadelní forma DV

Na Praze 2 před nuselským mostem v ulici ke Karlovu se nachází Muzeum Policie ČR, které je silně spjaté s dopravní výchovou, naleznete zde kabinet DV a funguje zde i divadlo pro žáky a spolužáky, které slouží jako bonus DV. V návaznosti na tehdejší špatnou situaci v dopravní výchově se producent souboru Karel Hluchý a režisér Ladislav Šmejkal nabídli, že by rádi této situaci napomohli, aby se účinnost dopravní výchovy podstatně zvýšila. Architekt František Tvrdek vyrobil a daroval loutky výhradně pro tyto představení. Představení bylo zahájeno 7. prosince roku 1993 jako akce pro 30 000 dětí. Divadelní představení jsou součástí projektu, který je netradiční, zábavnou a velmi účinnou formou DV. Představení interpretují herci pražských divadel a soubor černého luminiscenčního divadla. Seznamuje děti se základními pravidly silničního provozu. Nenásilnou formou se děti dozvědí např. o nezbytném vybavení jízdního kola apod. V Muzeu Policie ČR se hrají v pravidelných cyklech tři pohádková představení. Dětem z mateřských škol a mladším žákům I. Stupně ZŠ je přidělena hra Pohádkový semafor, pro starší ročníky z 3. až 5. tříd ZŠ je určena hra Kolo tety Berty. Před časem bylo v upravené verzi odehráno představení ve znakové řeči i pro sluchově postižené děti. (Divadlo roku 2007 předvedlo novou hru Jeden za všechny, všichni za jednoho – aneb šikana není hra.) [20]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 9 (vlevo) Divadelní představení „Kolo tety Berty“

Obrázek 10 (vpravo) Divadelní představení „Kolo tety Berty“

Zdroj: <http://www.policie.cz/fotogalerie/kolo-tety-berty.aspx>

2.4.2 Střediska volného času

Přikládám konkrétní poznatky od paní inženýrky Renaty Hajníkové ze střediska volného času, která spolupracuje se školami na Kladně i v regionu. Jeden z programů je dopravní výchova. Středisko volného času vytvořilo i vlastní program pro mateřské školy, které navštěvují ve spolupráci s koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu. Nabízí i DV pro 4. třídy. Středisko volného času na začátku školního roku osloví ZŠ, které se mohou do programu zapojit a na základě jejich požadavků se domluví na konkrétních termínech výuky. Teorie dopravní výchovy probíhá na školách kvalifikovanými pedagogy. Každoročně se zapojí zhruba 30 tříd ZŠ. Oproti minulým rokům jsou programy nyní zpoplatněny, což vede ke snížení zájmu o vzdělání, a tím pádem opět nastává pokles ve kvalitě vědomostí žáků v tomto odvětví a ochuzuje hlavně děti sociálně slabších rodin. Kurz zahrnuje 2 x 2 vyučovací hodiny. Dvě na podzim a dvě na jaře, kdy se s dětmi sepíše test. Praktická výuka probíhá s pedagožkou na dopravním hřišti. Opět se jedná o 2 x 2 hodiny výuky (jaro, léto), nebo výuka může proběhnout ve variantě jako 4 hodinový blok. Takto probíhá výuka zejména pro školy, které jezdí z regionu a mají špatné spojení. Pokud byly děti zapojeny do teoretické i praktické výuky a uspěly v testu, tak získají průkaz cyklisty.

Na dopravním hřišti vyučují i jiné zájemce, mimo program Besipu. Jde o mateřské školy a 1. – 5. třídy ZŠ.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.4.3 Dopravní výchova v zahraničí

Bezpečnost v silničním provozu se samozřejmě netýká pouze České republiky, ale řeší se celosvětově.

Např. v roce 1994 na základě špatné situace v Evropě svolala Evropská unie ministry dopravy všech členských zemí v návaznosti na snížení dopravní nehodovosti. Místo konání této akce byl Štrasburk. Jednou z forem přijatelných pro děti a dospívající může být právě divadlo. Jako jsou představení u nás v pražském Muzeu policie, tak např. ve Velké Británii založil pan Clark Dopravní divadlo, které se na rozdíl od nás hraje přímo ve školách, a herci jsou placeni policií [20]

Níže zmiňuji základní informace o podmínkách dopravní výuky v některých uvedených evropských zemích.

2.4.3.1 DÁNSKO

Obecná základní a nižší střední škola má dopravní výchovu povinnou. Dánská rada bezpečnosti silničního provozu (DRBSP) je hlavním činitelem DV:

- vyvíjí vzdělávací materiály
- tvoří centrum sítě DV
- distribuuje materiály přímo do škol
- je hlavním dodavatel vzdělávacích materiálů a know how

V období předškolního věku není výuka povinná. Učitelé nemají dostatečnou kvalifikaci.

Při povinné školní docházce nesou odpovědnost za výuku třídní učitelé. Na školách fungují tzv. „Kontaktní učitelé“, kteří jsou proškolení třídním kurzem pořádaným DRBSP a jsou odpovědní za školní iniciativy a materiály DV. Při školách asistují i pracovníci policie.

Hlavními činiteli je Ministerstvo školství, které stanovuje cíle a směrnice dopravní výchovy, Ministerstvo spravedlnosti, které financuje větší část aktivit bezpečnosti silničního provozu. Rada DRBSP je nejdůležitější složkou v DV. Udává směr, ve vývoji materiálů, nových aktivit a plánů v DV. Policie je aktivní složka v jednotlivých školách. Kontaktní učitel plní funkci prostředníka DRBSP a školou. Rodiče a místní správní orgány jsou důležitou součástí při realizaci DV.

Bylo by potřeba se více zaměřit na motivaci a kvalifikaci učitelů v rámci DV.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.4.3.2 FINSKO

Ve Finsku je DV zařazena ve všech školních a předškolních věkových skupinách. Výukový systém zahrnuje všechna období života. Již v raném věku dětí v MŠ se realizuje obsah DV dle směrnic. V další etapě vzdělávání 7 – 16 let existuje norma „Národní kurikulum“, kterou musí Úřady samosprávy a školy plnit. Rozpočet DV není vyhrazen, ale je zahrnut do celkového rozpočtu vzdělávání. V této zemi spolupracuje společnost jako celek, do DV se zapojují mnohé dobrovolnické organizace, kterým záleží na bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu a jsou pro ně vypracovány vhodné programy, materiály a podílí se na tematických dnech a akcích. DV je součástí národního programu bezpečnosti silničního provozu, klade důraz na rozvoj a posílení DV na školách. Nejdůležitější podíl ve výchově DV mají rodiče, učitelé MŠ, předškolních zařízení a souhrnných škol. Zdrojem DV je policie.

Hlavním úkolem ve Finsku je dítě chránit, a pro zvýšení jejich bezpečnosti je rozhodující nejen přístup rodičů, učitelů, ale především způsob chování řidičů, na které jsou vzdělávací aktivity také zaměřeny.

V konečné fázi, realizace DV záleží na učitelích, proto je důležité, aby získávali více podpory v rozvoji dalších kvalifikovaných znalostí.

2.4.3.3 FRANCIE

DV není v této zemi sice zavedena, jako samostatný předmět, ale je začleněna od roku 2002 do školních osnov, kde se stává součástí jiných vyučovacích předmětů např. občanské nauky, biologie, fyziky. Každý francouzský učitel obdrží vzdělávací výukový program podle věkové skupiny, kterou učí. Výuka klade důraz na osvojení návyků. S učiteli spolupracují též policisté. Dle zvládnutých dopravních návyků škola buď udělí, nebo neudělí APER – osvědčení o bezpečnosti provozu. Osvědčení je povinné pro děti ve věku od 3 - 11 let, posuzuje znalosti a chování v bezpečnosti provozu rozdělených do tří věkových kategorií. Do šesti let se hodnotí způsobilost žáků jako chodců, v osmi letech připravenosti spolujezdce a v deseti cyklistů. Toto osvědčení je pro všechny žáky povinné. Další školní povinné osvědčení bezpečnosti je pro čtrnáctileté děti a nazývá se ASSR 1. V testu se hodnotí dvacet otázek pomocí audiovizuálního vybavení. Testují se schopnosti rozpoznat nebezpečí chodců, cyklistů, řidičů mopedu a spolujezdců. Bez tohoto osvědčení žáci neobdrží povolení BSR pro řízení mopedu v patnácti letech a zároveň se toto osvědčení přenáší do středních škol.

Poslední povinné osvědčení bezpečnosti provozu tzv. ASSR 2. Mohou ho získat 15 – 17 ti letí studenti. Princip je stejný jako u ASSR 1. Toto osvědčení je podstatné pro získání řidičského průkazu ve věku osmnácti let.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

Ve Francii je pořádáno mnoho nepovinných akcí např. cyklistické závody, či projekty „Label vie“ pořádané mládeží z dotací státu. Pozitivní skutečností je, že stále více mladých lidí zaujímá ve Francii pozice referentů bezpečnosti provozu. Vzdělání těchto referentů je však často na nízké úrovni.

DV ve Francii spadá pod Ministerstvo školství, Ministerstvo dopravy a je financována pojišťovny a městy. Je vyvíjena snaha zapojit do DV hlavně rodiče a zkvalitnit proškolení učitelů, zvýšit nedostatek učitelů na školách a zaměřit se nejen na výuku dětí, ale soustředit se i na výchovu ohleduplného chování řidičů. Stejně jako ve většině zemí je nutné sjednotit kvalitu DV.

Belgie příklady vizuálů zaměřených na bezpečnost dětí v silničním provozu



Obrázek 11 (vlevo) 1970 Bud'te na ně opatrní! Jsou bezbranné.

Obrázek 12 (vpravo) 2000 předvídejte nepředvídatelné

Zdroj: <http://www.dopravnialarm.cz/projekt/>

2.4.3.4 IRSKO

DV se v Irsku zabývá Rada pro národní bezpečnost NSC. Rada je dotována z grantu z oddělení pro dopravu, Irskou pojišťovací společností a různými sponzory. Školy se řídí programem rady pro bezpečnost. Učitelé škol jsou podporováni úředníky pro bezpečnost v každém městě i hrabství, kteří formují spolupráci mezi školami a sdružením pro bezpečnost. S učiteli spolupracuje také Irská Policie, která navštěvuje školy, provádí diskuze na téma DV. Pro děti do šesti let je vypracován dokument pod názvem „Towards a framework for early learning“, ale výuka DV v něm není upřednostněna. V roce 2004 se aktivita DV rozdělila na věkovou kategorii 12 – 15 let junioři, 16 – 18 let senioři a DV se začíná zabývat více škol. DV zahrnuje kurz začínajících řidičů. Školy v Irsku nejeví zájem o programy s tematikou DV,

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

přestože všechny k nim mají volný přístup. Zato do nepovinných pořádaných akcí s tématem bezpečnosti se zapojuje hodně lidí, kteří propagují DV a soustřeďují se na věkovou kategorii dětí školou povinných. Úspěšně zde proniká podpora k předvedení divadelních představení pod názvem „The never say the day“. Tato metoda by mohla vést k uplatnění výuky DV na školách.

Dle souhrnu vybraných zemí můžeme usoudit, že situace ve výuce DV je víceméně podobná. Základním nedostatkem se zdá být nízký stav učitelů a jejich nedostatečná kvalifikace. Jako důležité doporučení k lepší situaci v DV můžeme považovat naučit učitele správně učit z dostupných materiálů, vést řidiče ke správnému chování za volantem a provázanost spolupráce škol s rodiči. [13]

2.5 Porovnání stavebních úprav dopravních hřišť v ČR ve vztahu k nově se vyskytujícím dopravně technickým prvkům v reálném provozu

Nejlepším místem, kde si děti mohou bezpečně osvojit základy správného chování v silničním provozu, jsou právě DDH, která jsou modelem pro skutečná řešení dopravních situací a výuky praktické části dopravní výchovy dětí. Tato vyhrazená místa jsou vybavena zmenšenými dopravními značkami, silnicemi, semaforem, přejezdy apod. DDH mají rozmanité využití zejména pro školy, které zde vyučují DV, dobrovolných kroužků s tematikou DV, veřejnost apod. Většinou jsou dopoledne využívána pro školky a školy a odpoledne poskytují možnost využití pro veřejnost. Návštěvníci dopravního hřiště si mohou přivést a jezdit na vlastních kolech, koloběžkách apod. nebo si případně tyto pomůcky zapůjčit od provozovatele. Záleží na vybavenosti a pravidlech DDH.

Díky velkému počtu DDH v české republice je teoretická výuka DV úzce spjatá s praktickou částí vyučovanou na DDH. Dle statistik vyplývá, že se jich u nás nachází více než 160. Některá z nich svou kvalitou a vybaveností převyšují zahraniční státy.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 13 Zakreslení aktuálního stavu DDH

Zdroj: http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Mapa_DDH.pdf

V ČR máme dva základní způsoby řešení DDH, a to mobilní a stálá (stacionární).

2.5.1 Mobilní DDH

Typ mobilního DDH se zejména používá v místech, kde je složitá dostupnost např. na Moravě, kde mají školy velkou dojezdovou vzdálenost na stacionární hřiště. Ministerstvo dopravy nakoupilo z evropských fondů 18 nových mobilních hřišť, které suplují stacionární hřiště. Výhoda mobilních hřišť je, že se mohou položit venku např. na trávě, písku, betonu apod. i v interiéru. Je s nimi snadná manipulovatelnost, není náročné na uskladnění, může se z nich vytvořit několik variant DDH, jsou za přijatelnou cenu a fungují bez nutnosti stavebního povolení. Součástí mobilních hřišť jsou semaforey a dopravní značení.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 14 Přenosné dopravní značky

Zdroj: <http://www.tobeli.cz/mobilni-dopravni-hriste.html>

System půjčování těchto mobilních hřišť spočívá v tom, že Ministerstvo dopravy je půjčí obci, které se o DDH přihlásí a obec je dále půjčuje subjektům, které DV zajišťují. Obec za mobilní hřiště odpovídá, najde si provozovatele, kteří DV na mobilních hřištích zajišťují a pronajímají je na dobu určitou tj. pět let. Zákon neumožňuje, aby se půjčil státní majetek soukromníkovi, proto se nemůžou půjčovat přímým provozovatelům, kteří dopravní výchovu zajišťují např. autoškolám, soukromníkům apod.



Obrázek 15 Mobilní DDH

Zdroj: <http://www.tobeli.cz/mobilni-dopravni-hriste.html>

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.5.1.1 HAVLÍČKŮV BROD

Další variantu mobilního hřiště mají v Havlíčkově Brodě. Do tohoto prvního přenosného hřiště investoval kraj Vysočina milion korun, čímž se cena snížila přibližně na desetinu pořizovací ceny stacionárního dopravního hřiště. Své využití uplatní na stadionu po hokejové sezóně, kde se rozpustí led, zamete se plocha, natáhne se na stadion plachta, která se podobá linoleu, ale je vyrobena z plastu. Tento materiál umožňuje dlouhodobé využití. [22]

Dopravní prostředí DDH v Havlíčkově Brodě

Rozměry dopravního hřiště jsou 24x44 metrů ve tvaru oválu. Součástí hřiště jsou i dopravní značky, kterými si mohou libovolně určovat např. přednosti v jízdě. Na DDH v Havlíčkově Brodě je znázorněn jeden kruhový objezd = okružní křižovatka se třemi výjezdy. První výjezd vpravo nás zavede na silnici s odbočovacími pruhy vpravo a vlevo. Druhý výjezd vyústí na čtyřramennou křižovatku, která není světelně řízená. Na každé ze čtyř silnic křižovatky jsou vyznačeny přechody pro chodce. Třetí výjezd z kruhového objezdu propojuje obvodní ovál hřiště, na kterém je znázorněn přejezd bez světelného upozornění a s nedostatečným dopravním značením, že se jedná o železniční přejezd. Dále zde můžeme nalézt dopravní značení jako je zákaz vjezdu, stůj, dej přednost v jízdě apod.

Výhody

Lehká manipulace s hřištěm, libovolné řešení předností v jízdě, čímž nevzniká stereotyp. Děti musí být stále ve střehu počítat se změnami v provozu. Hřiště se dá pořídit za nízkou cenu oproti stacionárním hřištím.

Nevýhody

Mohlo by být obsaženo více dopravních prvků, jako např. místo některého z přechodů pro chodce mohlo být znázorněno místo pro přecházení apod.

Jako výcviková plocha bude uveden Cyklopark Strašnice a DDH Vimperk.

2.5.2 Stálá (stacionární) DDH

Dominantou DDH jsou takzvané hřiště stálá. Tento typ dopravních hřišť se momentálně na našem území vyskytuje ve větším počtu. Je velmi důležité, aby plán hřiště byl navrhnut odborníky z praxe, aby se nestalo to, co například v Hradci Králové, kde otevřeli nové krásné hřiště s vybudovanou křižovatkou hned vedle cyklostezky. Ze zákona je dáno, že pokud je vybudovaná cyklostezka, musí ji cyklista použít. V tom případě zůstává křižovatka po většinu času nevyužita (pokud dítě nepojede autíčkem). Je důležité děti seznámit se všemi dopravními značkami, ale dítě musí ctít předpisy a proto se musí brát zřetel na všechny detaily před

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

vybudováním všech DDH, aby některé zahrnuté prvky nebyly kontraproduktivní a nemuselo se následně po slavnostním otevření znovu do hřiště technicky zasahovat.

2.5.3 Veřejně přístupná DDH

2.5.3.1 CYKLOPARK STRAŠNICE

V rámci projektu „Zásobník projektů – Město na míru“, který dává možnost občanům využít své tvůrčí schopnosti a zlepšit tak veřejný prostor a finanční podpory radnice Prahy 10, byl zdarma zpracován plán, který byl navrhnout třemi studenty fakulty architektury ČVUT. Tento park je volně přístupný veřejnosti. Mohou ho využívat školy k procvičení DV, rodiče s dětmi apod. [11]

Šířka jízdniho pruhu	Řadící pruh	Vnější průměr kruhového objezdu	Minimální rozestup mezi křižovatkami
3 m	1,5 m	9 m	8 m

Tabulka 1 Základní rozměry Cykloparku Strašnice

Dopravní prostředí Cykloparku Strašnice, Praha 10

Na tomto příjemném veřejnosti dostupném hřišti se můžeme setkat s kruhovým objezdem o čtyřech výjezdech a vyznačením přednosti v jízdě. Na výjezdech z kruhového objezdu jsou vyznačeny přechody pro chodce. Je zde vyznačen náznak cyklotrasy a železničního přejezdu. V dalším úseku silnice je znázorněna objížďka překážky, v tomto případě se jedná o lavičku s dopravním značením přednost před protijedoucími vozidly a přednost protijedoucích vozidel. Je zde také dobře zachyceno znázornění vodorovného i svislého dopravního značení s řadícími pruhy s udáním směru jízdy rovně a vlevo. Dále následují dopravní značky jako zákaz zastavení, příkázaný směry jízdy, hlavní silnice s vedlejší pozemní komunikací, hlavní pozemní komunikace, stůj, dej přednost v jízdě, zákaz odbočení vlevo, křižovatka s vedlejší pozemní komunikací a křižovatka.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



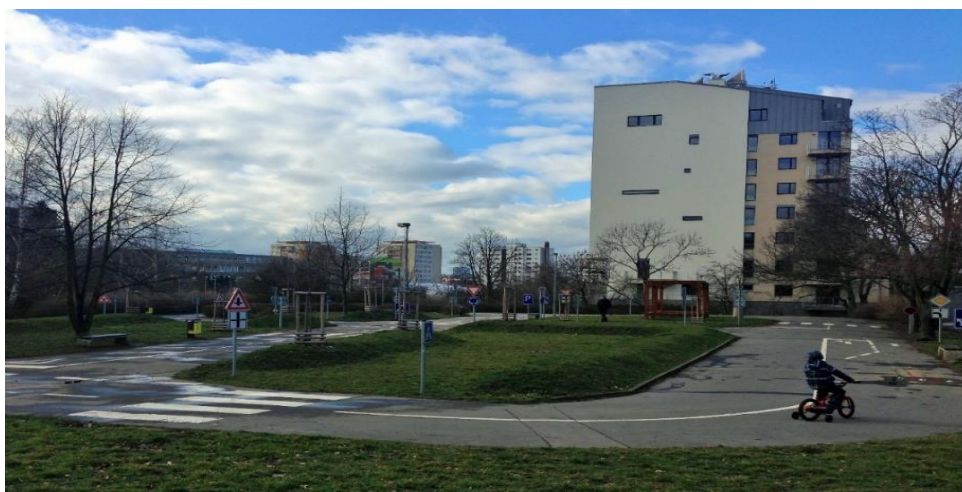
Obrázek 16 (vlevo) Křižovatka Cyklopark Strašnice

Obrázek 17 (vpravo) Okružní křižovatka Cyklopark Strašnice

Výhody a nevýhody

Výhody - hřiště je volně přístupné pro širokou veřejnost, poměrně rozlehlé, vybaveno rozmanitým dopravním značením. Nemá využití pouze pro cyklisty, ale dá se využít i k odpočinku v přilehlém altánku.

Nevýhodou dopravního hřiště spočívá v tom, že přesto, že byla nedávno provedena jeho rekonstrukce, tak povrch vozovky je již na některých místech popraskaný, možná se mohl zvolit jiný, či kvalitnější materiál pro vybudování lepšího povrchu vozovky.



Obrázek 18 Cyklopark Strašnice

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.5.3.2 DDH VIMPERK

DDH Vimperk vzniklo na základě grantového programu Jihočeského kraje „Podpora výstavby a modernizace DDH a jejich vybavení“. Výstavbu provedla dodavatelská firma RENO Šumava, a.s. a trvala necelý měsíc. Řešení hřiště je netradiční tím, že svislé dopravní značky jsou zapuštěny do patek pod úroveň terénu, čímž se stávají po vyjmutí z patek mobilní a hřiště se tak dá využít pro různorodé školní aktivity jako je např. tělesná výchova, trénink a vystoupení mažoretok apod..

DDH mohou využívat i ostatní školy v okolí, tím rozšíří obzor tamních malých účastníků DV, protože další nejbližší dopravní hřiště je až v Prachaticích. [10]



Obrázek 19 DDH Vimperk

Šířka jízdniho pruhu	Řadící pruh	Vnější průměr kruhového objezdu	Minimální rozestup mezi křižovatkami
1,5 m	1 m	11 m	3 m

Tabulka 2 Základní rozměry DDH Vimperk

Dopravní prostředí DDH Vimperk

Tím, že se prováděla analýza DDH v zimním období, tak nebyly k dispozici svislé mobilní značky. Na obrázku můžeme vidět úchytné patky, do kterých se značky upevňují. Na DDH ve Vimperku se na jedné straně nachází čtyřramenný kruhový objezd. Před každým vjezdem na kruhový objezd je na silnici barevně vyznačeno vodorovné značení přednosti v jízdě a na

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

jednom z výjezdu, před dvouramennou křižovatkou je opět barevně znázorněna vodorovná dopravní značka, stůj, dej přednost v jízdě. Další dostupnou značkou stůj, dej přednost v jízdě nalezneme na jednom z ramen křižovatk, která zde splňuje účel jednosměrné silnice. Dále zde nalezneme rozdělení hlavní a vedlejší silnice, pár přechodů pro chodce.

Výhody

Víceúčelové hřiště splňuje základní požadavky pro výuku dopravní výchovy.

Nevýhody

Na tomto hřišti chybí vyznačení nových dopravních prvků. Aby se s nimi mohly děti seznámit, stačilo by u hřiště umístit informační tabuli, kde by tyto nové prvky byly znázorněny.



Obrázek 20 DDH Vimperk - okružní křižovatka

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.5.4 DDH pro školy a veřejnost se správcem**2.5.4.1 DDH PROSEK, PRAHA 9**

Hřiště bylo vybudované Městskou částí Praha 9 a spolufinancované z fondů EU. Postavila ho firma Rekomont, a.s, technologii řízení provozu (světelnou signalizací na křižovatce a ovládání výstrahy železničního provozu) dodala firma AŽD Praha. Maketu čerpací stanice zde postavila firma Shell.



Obrázek 21 DDH Prosek, Praha 9 – benzínová pumpa

Uzavřený areál DDH Prosek je přístupný pro děti ZŠ, MŠ, i veřejnosti. Děti mohou přijet na vlastních kolech, či tříkolkách a také mají možnost si je zapůjčit přímo v areálu dopravního hřiště. Nachází se zde i moderně vybavená učebna pro 15 osob, která je situována v hlavní budově. Učebny jsou vybaveny počítači s výukovými programy, kde si žáci mohou procvičit teoretické znalosti o pravidlech silničního provozu. K dispozici jsou i promítací zařízení a mapy. V budově se nachází i místo, kde se návštěvníci mohou občerstvit a toalety, které jsou přístupné i pro imobilní občany. [9]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 22 DDH Prosek, Praha 9 – technické vybavení

Dopravní prostředí DDH Prosek, Praha 9

Na DDH Prosek je vybudována jedna okružní křižovatka se čtyřmi výjezdy. Všechny čtyři výjezdy pokračují dále do víru DDH. Nachází se zde světelně řízená čtyřramenná i neřízená tříramenná křižovatka, řadící pruh vpravo, vlevo a přímo. Toto dopravní značení zde naleznete jak vodorovné, tak svislé. Je zde nádherný, bezbariérový přechod pro chodce s bezpečnostními prvky pro nevidomé a slabozraké. Moderně vybavené hřiště má i benzínovou pumpu značky Shell, železniční přejezd, který slouží jako náznak pro procvičení dané možnosti výskytu železnice v reálném provozu. Železniční přejezd má přímo výstavní svislé dopravní značení, jak se s ním můžete setkat v dopravní infrastruktuře. Před přejezdem bez závor jsou rozmístěny výstražné značky železniční přejezd bez závor se třemi návěstními deskami 240 m, 160 m, 80 m a výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Dále zde nacházíme svislé dopravní značky stůj, dej přednost v jízdě, dej přednost v jízdě, zatáčka vlevo, hlavní pozemní komunikace s udáním tvaru křižovatky, zákaz odbočování vpravo, vlevo, přechod pro chodce, jednosměrný provoz. Areál je vybaven lavičkami, při výstavbě DDH byly zachovány všechny vzrostlé stromy a plocha byla doplněna novou zelení.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 23 (vlevo) DDH Prosek, Praha 9 – železniční přejezd

Obrázek 24 (vpravo) DDH Prosek, Praha 9 – přechod pro chodce

Výhody

DDH má i dva dětské koutky s prolézačkami, které si mohou užít i maminky s malými dětmi. Značky jsou osázeny tak, aby na hřišti neohrožovaly bezpečnost dětí tzn. dále od silnice, aby se děti při náhodném pádu nezranily.

Nevýhody

Přesto, že mají dobře vyznačeny všechny svislé dopravní značky týkající se přejezdu bez závor, tak zde chybí vodorovné znázornění železničního přejezdu na vozovce, aby děti pochopily, že jedou přes přejezd. Další nevýhodou pro děti je umístění semaforu, který je příliš vysoko, mimo úroveň očí dětí. Měl by být brán zřetel na výběr používaných dopravních prostředků, aby vyhovoval rozměrům vozovky. Také vozovka je dost úzká, pro vyhnutí se protijedoucích vozidel. Poslední negativní poznatek spočívá v téměř nebezpečné výši obrubníku, kdy při najetí na něj hrozí dětem nebezpečí úrazu.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Šířka jízdního pruhu	Řadící pruh	Vnější průměr kruhového objezdu	Minimální rozestup mezi křižovatkami
1,50 m	0,80 m	14 m	10 m

Tabulka 3 Základní rozměry DDH Prosek

2.5.4.2 DDH JILMOVÁ, PRAHA 3

Tento unikátní areál, který patří do nejstarších DDH u nás má rozlohu 3 214 m² a vzniklo roku 1974 akcí „Z“. V době úpadku dopravních hřišť byl provoz hřiště ohrožen. Naštěstí k zániku hřiště nedošlo, ale bylo podstatně zmenšeno a odebraná plocha byla zastavěna novými byty. Rekonstrukce proběhla v letech 2003 – 2005.

Dnes hřiště každoročně slouží k výuce DV žáků MŠ a ZŠ Prahy 3, a to od poloviny září do konce června. V odpoledních hodinách, svátcích, víkendech jarních letních a podzimních měsících je otevřen pro veřejnost. Hřiště je určeno pro děti od 4 do 15 ti let. Do 10 ti let pouze

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

v doprovodu dospělé osoby. Děti mohou k ježdění užívat svých vlastních jízdních kol, koloběžek apod.. V areálu je i možnost zapůjčení dopravních prostředků a pomůcek. Nachází se zde i učebna vybavena počítači s výukovými programy. Pan Stanislav Vaníček zde obětavě působí již několik let, drží se logického myšlení a předává ho i dětem. Např. dává přednost magnetické tabuli před interaktivní, kde si děti mohou fyzicky vyzkoušet správné řešení dopravních situací. V zázemí hřiště se nachází místo pro občerstvení v podobě automatů, a také sociální zařízení. [8]

Šířka jízdního pruhu	Řadící pruh	Vnější průměr kruhového objezdu	Minimální rozestup mezi křižovatkami
1,5 m	1,2 m	9 m	12 m

Tabulka 4 Základní rozměry DDH Jilmová, Praha 3



Obrázek 25 DDH Jilmová Praha 3 - učebna

Dopravní prostředí DDH Jilmová, Praha 3

I přesto, že bylo hřiště zmenšeno, je stále poměrně rozsáhlé a k výuce nabízí mnoho důležitých dopravních situací. Je zde okružní křižovatka se třemi výjezdy. Před každým vjezdem na okružní křižovatku je svislá značka dej přednost v jízdě a pod ní příkazová značka kruhový objezd, přímo na kruhovém objezdu jsou znázorněny i značky vodorovné, které udávají směr jízdy po objezdu. Centrem dění tohoto areálu je čtyřramenná křižovatka, která je řízena světelnými signály, na každé z přilehlých silnic jsou řadící pruhy s vodorovným i svislým značením. Za křižovatkou je označen i přechod pro chodce opět svislým i vodorovným značením. Dále zde najdeme určení přednosti v jízdě znázorněné značkou hlavní pozemní

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

komunikace, dej přednost v jízdě plus dodatkové značky o tvaru křížovatky. Křížovatka bez rozlišení o přednosti v jízdě je zde pro osvojení návyku pravidla, kdy musí řidič dát přednost všem jedoucím vozidlům zprava. Je zde krásný železniční přejezd i s nepojízdnou mašinkou, který je řádně označen nejen svislými výstražnými dopravními značkami železniční přejezd bez závor, třemi návěstními deskami 240 m, 160 m, 80 m (samozřejmě ne v reálném odstupu) a výstražným křížem pro železniční přejezd jednokolejný. Železniční přejezd je dokonce zobrazen i na vozovce. Je zde i malá mobilní benzínová pumpa, autobusová zastávka se žlutým vodorovným značením. Dopravní značení jako je zákaz stání, zastavení, zákaz vjezdu všech vozidel, zákaz odbočování vlevo, stůj, dej přednost v jízdě, jednosměrný provoz, křížovatka s vedlejší pozemní komunikací, příkázané směry jízdy vpravo, přímo, zatáčka vlevo, vpravo, jiné nebezpečí. Je zde zeď, s prostranstvím, kde je zobrazeno značení, které nemá již prostory na hřišti jako je například přejezd pro cyklisty a další nově se vyskytující dopravní značení, které by děti měly brát v potaz.



Obrázek 26(vlevo) DDH Jilmová Praha 3 – okružní křižovatka



Obrázek 27(vpravo) DDH Jilmová Praha 3 – výuková stěna s dopravními značkami

Výhody

Můžete zde cítit reálnou atmosféru silničního provozu. Z dopravního značení zde není snad jediná věc, která by zde chyběla. V areálu je i sezení v altánkách, pod pergolami, na lavičkách jak pro děti, tak pro dospělé. Děti si mohou vyhrát i na pískovišti, sklouznout se na klouzačce apod.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

Nevýhoda

Vzhledem k tomu, že je prostorově využita jen polovina kruhového objezdu, je první nájezd v těsné blízkosti druhého, proto je úhel vytočení ostrý a děti zde musí dávat pozor, aby se bezpečně vytočily. Toto místo je alespoň opatřeno žlutým výstražným bezpečnostním pruhem.

Celkové shrnutí poznatků z DDH

Volně přístupná stacionární hřiště mají výhodu v tom, že kromě výuky dopravní výchovy je může navštěvovat široká veřejnost. Děti zde rády tráví svůj volný čas a to jak s rodiči, tak s kamarády. Tato místa jsou vyhledávána pro bezpečný pohyb dětí, který je i přínosem pro rozvoj dětské bytosti.

Uzavřená stacionární DDH jsou zvýhodněná tím, že mohou mít lepší vybavení a děti mají odborný dozor.

Mobilní hřiště jsou praktická pro svou variabilitu, ale daným rozměrům neposkytují tolik možností jako stacionární hřiště.

2.5.5 Analýza DDH v zahraničí

Bylo obtížné získat informace ohledně DDH v zahraničí. Na Ministerstvu dopravy bylo zjištěno, že např. v Norsku jsou překvapeni naší sítí DDH. Sami jich mají zhruba jen 6 DDH. Je jasné, že v některých severních zemích, nemá smysl budovat drahá DDH, ale situaci by mohlo vyřešit využití mobilních hřišť.

Pan Vopěnka na DDH v Jilmové vyprávěl o návštěvě skupiny z Korejské republiky. Byli naprosto uchvázeni stavem DDH a měli velký zájem, aby odborníci z ČR zprovoznili podobné hřiště i v jejich zemi. Dalším obdivovatelem našich hřišť jsou Holanďané. Možná, že jejich síť DDH není na takové úrovni, ale jejich zažitá návyky pohybu na kole v dopravě, přizpůsobení chování účastníků a kvalitní výstavby dopravní infrastruktury zajišťuje bezpečnější provoz po komunikaci, než u nás.

Přes kontakt od řeckého profesora Konstadinose G. Gouliase, který je uznávaný profesor na Kalifornské univerzitě v Santa Barbaře bylo zjištěno, že v Americe nic takového jako je DDH bohužel neexistuje, ale byl by rád za realizaci této myšlenky v jejich zemi. Předal mi kontakt na dalšího odborníka, a to italskou doktorku Marii Kamargianni, která působí v dopravním odvětví v Anglii. Ta se k tomuto tématu vyjádřila bohužel také negativně. V Anglii kladou důraz na teoretickou výuku bezpečnosti dětí.

Pokud se jedná o Slovensko, funguje zde podobná organizace, která zajišťuje bezpečnost silničního provozu jako u nás akronymem BESIP a to pod názvem BECEP. Na Slovensku byla situace ohledně dopravních hřišť v devadesátých letech podobná, jako u nás. V roce 2005

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

měli zachovaných dokonce jen kolem třiceti dopravních hřišť. V dnešní době se na Slovensku situace DDH zlepšuje, ale stále není na takové úrovni, jako u nás viz obrázek.



Obrázek 28 DDH na Slovensku

Zdroj: <http://www.becep.sk/galeria/72/na-bicykli-do-ciela>

Německo je země, která nás inspirovala k rozvoji výuky bezpečnosti v dopravě a budování DDH. Nicméně další vývoj jsme si určili sami.

Proto mne překvapilo, na služební cestě v Norimberku (veletrh IT bezpečnosti) zjištění, že zde v současné době není žádné DDH. Kdysi zde byl prostor k výuce DV, ale nyní plocha slouží pouze k praktické výuce před získáním řidičského průkazu. Na to, jak je Norimberk velké město a mají rozvětvenou organizační síť, která se dopravní výchovou zabývá, by mohlo být v provozu aspoň jedno DDH.

Z této ukázky DDH viz obrázek, které je patrně součástí školy můžeme vyčíst, že základní prvky DDH jsou podobné jako u nás. Např. okružní křižovatka, přechody pro chodce, překážka na silnici, stůj, dej přednost v jízdě, rozlišení hlavní a vedlejší silnice apod. Každá země má některá dopravní značení odlišná, jak barvou, tvarem atd..

Čím by se naše země mohla dále z Německa inspirovat je konání narozeninových akcí na DDH. Je lepší upřednostňovat místo konání oslavy na DDH, před komerčními prostorami. Navíc zde děti nenásilnou formou automaticky zžívají s dopravním prostředím.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Obrázek 29 DDH v Německu

Zdroj:

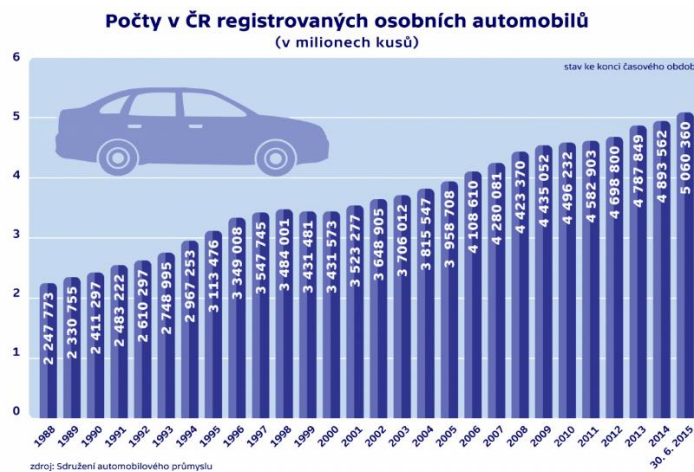
https://www.google.cz/search?q=Verkehrsgarten&biw=1366&bih=673&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjrP8zhgL_OAhXB0xoKHVsxBA0QsAQIGg

Ve všech zemích se klade důraz především na bezpečnost v dopravě a to jako celku. Jak bylo zmíněno v předešlé kapitole. Dopravní výchova je v některých zemích srovnatelná, jako u nás, někde na horší úrovni, někde o něco lepší, ale úroveň praktické výuky a ploch k procvičení je u nás pravděpodobně na té nejlepší cestě.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.6 Dopravní nehodovost

Následující graf nám názorně zobrazuje situaci počtu registrovaných osobních aut od roku 1988 – 2015. V roce 1988 bylo zaznamenáno přes 2 miliony vozidel a roku 2015 se jich na našich vozovkách objevovalo přes 5 milionů. Jen během první poloviny roku 2015 se zvýšil počet registrovaných osobních aut o 167 tisíc. Když to porovnáme například s historií, kdy roku 1931 bylo pouze 26 000 aut v provozu, je to markantní rozdíl. S počtem vozidel logicky roste i výše nehodovosti.



Graf 1 Počty v ČR registrovaných osobních automobilů

Zdroj: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1562786-pocet-registrovani-ach-aut-v-cesku-poprve-prekonal-pet-milionu>

2.7 Statistický přehled dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2015 ve srovnání s rokem 2014 a jiná srovnání

Dle záznamu Policie ČR o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015 bylo řešeno celkem 93 067 nehod z toho 601 nehod s následkem úmrtí, což činí 660 usmrcených osob. 2202 nehod s těžkým zraněním, což představuje 2540 zraněných a počet nehod s lehkým zraněním 18 758, což představuje 24 426 osob.

Pro zajímavost s porovnáním s rokem 2014 bylo o 7 208 nehod víc o 8,4 %. Z toho usmrcených osob o 31 víc, což činí 4,9 %.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

POROVNÁNÍ S ROKEM 2014

rok 2015	počet	rozdíl oproti roku 2014	rozdíl v %
počet šetřených nehod	93 067	7 208	8,4 %
počet usmrcených osob	660	31	4,9 %
počet těžce zraněných osob	2 540	-222	-8,0 %
počet lehce zraněných osob	24 426	771	3,3 %
hmotná škoda v mil. Kč	5 439,12	505,89	10,3 %

Tabulka 5 Srovnání dopravní nehodovosti roku 2015 s rokem 2014

Zdroj: [7]

VÝVOJ ZÁKLADNÍCH UKAZATELŮ OD ROKU 1990

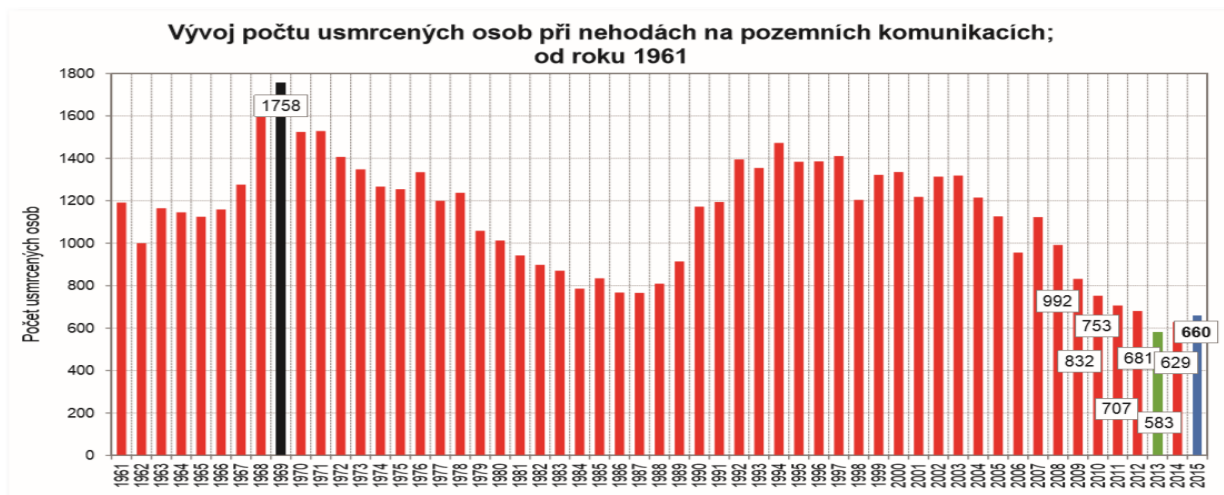
rok	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno
1990	94 664	1 173	4 519	23 371
1991	101 387	1 194	4 833	22 806
1992	125 599	1 395	5 429	26 708
1993	152 157	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	1 473	6 232	29 590
1995	175 520	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	1 386	6 621	31 296
1997	198 431	1 411	6 632	30 155
1998	210 138	1 204	6 152	29 225
1999	225 690	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 470	1 214	4 879	29 536
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 137	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577
2014	85 859	629	2 762	23 655
2015	93 067	660	2 540	24 427

Tabulka 6 Vývoj základních ukazatelů od roku 1990

Zdroj: [7]

Nejúspěšnější období ve snížení úmrtnosti za posledních třicet let se stal rok 2013 s počtem 583 usmrcených ve srovnání s rokem 2015, kdy bylo usmrcených 660 osob a ve srovnání s nejtragičtějším rokem 1969, kdy jich bylo usmrceno dokonce až 1758 osob.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Graf 2 Vývoj počtu usmrcených osob při nehodách na pozemních komunikacích od roku 1961

Zdroj: [7]

Z celkového počtu 660 osob usmrcených při nehodách v silničním provozu v roce 2015 bylo 18 dětí, tj. o 4 usmrcené děti více, než v roce 2014. Z toho bylo:

- 5 dětí - chodců (- 2 děti),
- 12 dětí - spolujezdců v osobních automobilech (+5 dětí),
- 1 dítě - spolujezdec na motocyklu (+ 1 dítě)

Souhrnně lze konstatovat, že osoby mladší 35 let představují téměř 35 % a osoby starší 64 let pak více jak 1/5 z celkového počtu usmrcených při nehodách v roce 2015.

2.7.1 Časové rozložení nehod

Oproti roku 2014 došlo k nárůstu nehod v každém v měsíci v roce 2015. Nejvíce vzrostl počet nehod v listopadu (o 1 059 nehod, tj. o 14,6 %). Nejvyšší nehodovost byla zaregistrována v říjnu (8 818 nehod) a nejnižší nehodovost šetřili policisté v měsíci únoru (6 089 nehod). Nejvíce usmrcených bylo následkem nehod v červenci a v září (80, 70 usmrcených), naopak nejméně nehod s počtem usmrcených je zaregistrováno v lednu (34 osob). V uplynulých devíti měsících dosáhl počet usmrcených vyššího čísla, než za celý rok 2014.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

nehody po měsících; ČR, rok 2015	počet nehod	rozdíl oproti roku 2014	tj. %	počet usmrcen. osob	rozdíl oproti roku 2014	tj. %
leden	6 931	404	6,2	34	-6	-15,0
únor	6 089	579	10,5	38	14	58,3
březen	7 041	549	8,5	45	-7	-13,5
duben	7 506	791	11,8	43	7	19,4
květen	7 868	281	3,7	51	3	6,3
červen	8 261	761	10,1	53	-12	-18,5
červenec	8 119	609	8,1	80	6	8,1
srpen	8 183	750	10,1	67	9	15,5
září	7 918	149	1,9	79	3	3,9
říjen	8 818	804	10,0	60	5	9,1
listopad	8 322	1 059	14,6	53	5	10,4
prosinec	8 011	472	6,3	57	4	7,5
CELKEM	93 067	7 208	8,4	660	31	4,9

Tabulka 7 nehody po měsících; ČR, rok 2015, rozdíl oproti roku 2014

Zdroj: [7]

Nejtragičtějším dnem roku 2015 vzhledem k počtu dopravních nehod se stal čtvrtek 15. října, kdy bylo Policií ČR šetřeno 445 nehod. Dalšími tragickými dny byly středa 7. a 14. října (431, 415 nehod), následně úterý 31. března s 412 nehodami, čtvrtek 8. října se 407 nehodami atd.

Lepší situace byla registrována v neděli 18. ledna (119 nehod) a v sobotu 3. ledna (122 nehod), kdy připadlo 255 šetření na den. Nejvyšší průměr nehodovosti připadl na říjen (284 nehod) a nejnižší na měsíc únor (218 nehod).

Černým dnem roku 2015 byl čtvrtek 17. září, kdy na následky nehod zahynulo 11 lidí. Další tragický čtvrtek s počtem 10 ti mrtvých byl 23. červenec. V neděli 22. března zahynulo 8 osob, v pátek 4. prosince 7 osob. Následuje 10 dnů s 6 usmrcenými, 12 dnů s 5 usmrcenými, 27 dnů se 4 usmrcenými atd. Dále evidujeme 81 dnů bez usmrcení – 12 nejvíce těchto dnů bylo v lednu (12) a v dubnu (11) apod.

V průměru na jeden den roku 2015 připadá 1,81 usmrcené osoby (tj. o 0,08 osoby více, než v roce 2014). Nejpříznivější ukazatel byl v lednu, kdy v průměru denně zemřel „jen jeden člověk (1,1 přesně)“ a naopak nejhorší bylo září – na jeden den připadalo v průměru 2,63 usmrcené osoby. Na 1 000 nehod pak připadalo 7,09 usmrcených osob, tj. o 0,23 osoby méně, než v roce 2014.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

den v týdnu; rok 2015	počet nehod	rozdíl nehod	počet usmrčených	rozdíl usmrčených
pondělí	14 479	688	79	-7
úterý	14 200	1 705	75	-6
středa	14 047	722	80	-5
čtvrtek	14 727	1 765	107	23
pátek	15 073	769	117	12
sobota	11 198	1 154	103	-5
neděle	9 343	405	99	19
CELKEM	93 067	7 208	660	31

Tabulka 8 Přehled o počtu nehod a jejich smrtelných následcích v jednotlivých dnech týdne v roce 2015.

Zdroj: [7]

2.8 Nehody v Evropě, rok 2014

V tehdejší Československu, počátkem 80. let, byla situace silničního provozu vzhledem k bezpečnosti, v počtu usmrcení na mil. obyvatel, v čele evropských zemí. Následkem nezájmu o dopravní výchovu počátkem 90. let se situace na silnicích výrazně zhoršila. ČR se dostala na nejhůrší příčky ve sledovanosti nehodovosti v polovině 90. let.

Situace nehodovosti se začala lepšit až po roce 2006, poprvé od roku 1990 počet usmrčených osob v České republice se dostal pod úroveň roku 1980 (1 261 usmrčených osob). V roce 2006 si nehody vyžádaly celkem 1 063 životů a tj. o 15,8 % méně, než v roce 1980. Od roku 2008 dochází k soustavnému poklesu počtu silničních obětí, ale tento příznivý vývoj se v roce 2013 zastavil a počet usmrčených osob se od té doby zvyšuje.

V roce 2014 připadalo v ČR na 1 mil. obyvatel 65,4 usmrčených osob, což zaujímá 19. místo v pořadí zemí EU. Podle předběžných dat se v roce 2015 tento ukazatel mírně zhoršil na hodnotu cca 67 usmrčených na 1 mil. obyvatel. Průměr EU v roce 2014 má předběžně hodnotu 51 usmrčených osob na jeden mil. obyvatel.

Nejúspěšněji v tomto hodnocení si vedla Malta s 26 ti usmrčenými na 1 mil. obyvatel. Ve Velké Británii 28 usmrčených, Švédsku 29 usmrčených, Dánsku 33 usmrčených apod.

Když se podíváme na srovnání nehodovosti evropských zemí, tak zjistíme, že závažnost nehod v ČR podstatně vyšší než evropský průměr nejlepších zemí, dokonce více než dvakrát vyšší. Aby se situace v naší zemi dostala na jejich úroveň, znamenalo by to dostat se na 300 až 360 usmrčených osob ročně, což by bylo v průměru na jednu usmrčenou osobu denně.

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

stát	počet usmrcených (předběžná data); rok 2014
Belgie	715
Česko	688
Dánsko	183
Finsko	224
Francie	3 384
Irsko	195
Island	4
Itálie	3 330
Izrael	279
Litva	265
Lucembursko	35
Maďarsko	626
Německo	3 377
Nizozemsko	476
Norsko	147
Polsko	3 202
Portugalsko	638
Rakousko	430
Řecko	793
Slovensko	258
Slovinsko	108
Španělsko	1 688
Švédsko	270
Švýcarsko	243
Velká Británie	1 807

Tabulka 9 Mezinárodní porovnání

Zdroj: EU, CARE, OECD

2.8.1 Statistické údaje v nehodovosti Cyklistů za rok 2015

Ve statistice se předpokládalo, že v roce 2015 nebude usmrceno více než 50 cyklistů a těžce zraněno 340 cyklistů, ovšem realita byla velice nepříznivá. O život přišlo 68 cyklistů a 394 cyklistů bylo těžce zraněno, což se neslučovalo s uvedeným dílčím cílem NSBSP. V roce 2015 bylo usmrceno 56 cyklistů, kteří nebyli chráněni přilbou, tj. 82% z celkového počtu tragicky zahynulých cyklistů. Kdyby cyklisté nepodceňovali neustále opakované téma použití ochranné přilby, nemuselo být toto procento úmrtí tak vysoké. Kritickým měsícem k počtu usmrcených cyklistů bylo v září roku 2015, kdy na vozovce zemřelo 18 cyklistů. Nejčastějším nehodovým dnem v roce 2015, kdy v každém ze dnů jak ve středu, tak ve čtvrtek přišlo o život 2 x 13 cyklistů. Nejčastější doba, kdy k těmto smrtelným nehodám došlo, byla mezi druhou až třetí hodinou odpoledne, což představovalo 11 mrtvých z celkového počtu usmrcených cyklistů tj. 16 %.

Z celkového počtu usmrcených cyklistů bylo více než 4 z 10 seniorů ve věku nad 65 let. 63 %, což činí téměř 2/3 usmrcených cyklistů (63 %) bylo starších 55 let. Velké procento zavinění nehod cyklistů, je následkem vlivu alkoholu. [6]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.8.2 Statistické údaje v nehodovosti Děti za rok 2015

Statistické údaje v nehodovosti dětí jsou uvedeny ve věkové kategorii 0-14 let. Data jsou použita do 24 hodin po nehodě ŘSDP PP ČR nebo do 30 dní po nehodě IRTAD.

Dle statistiky od vzniku ČR do konce roku 2015 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 751 dětí. Kritický byl rok 1994, kdy bylo na silnicích usmrceno 75 dětí s podílem 5,09 % na celkovém počtu usmrčených osob, zato nejméně dětí bylo usmrceno roku 2013 v počtu 8-mi dětí s nejnižším podílem 1,37 %. Po příznivém roce 2013 ohledně úmrtnosti dětí se následující rok 2014 ve statistických umístěních pohoršil, a to až o 6 dětí. Roku 2015 úmrtnost dětí dosáhla čísla 17, což byl největší počet od roku 2007.

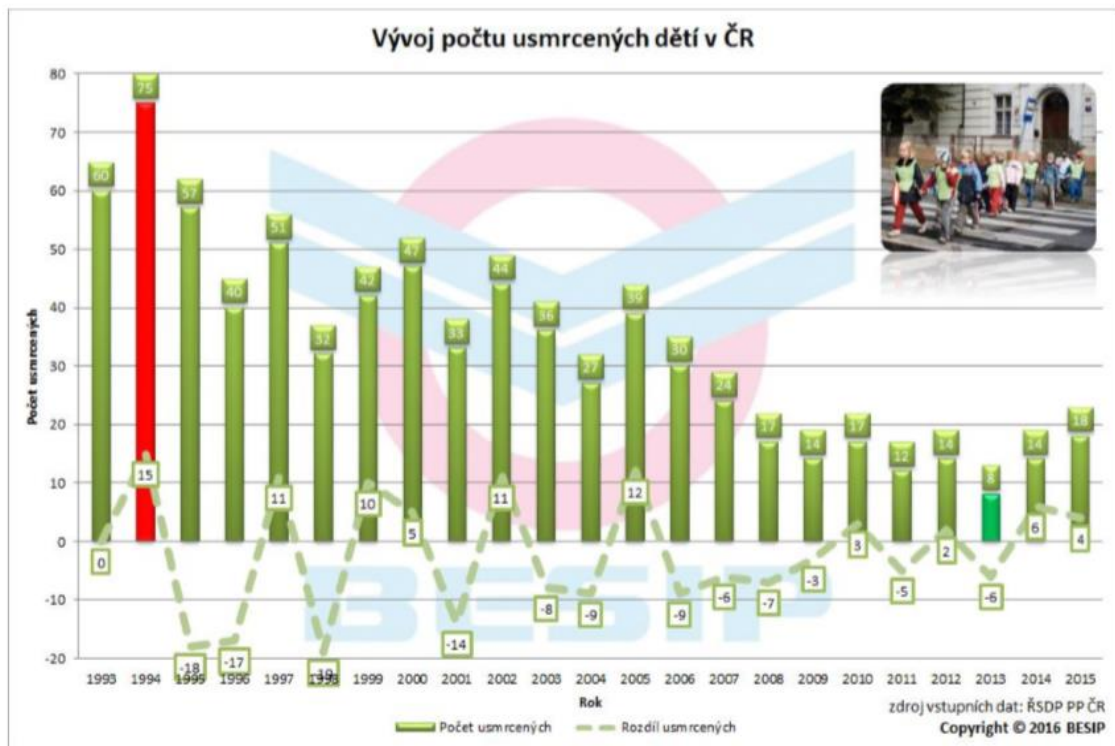
Zavinění usmrčených dětí V uplynulých 6 letech bylo na pozemních komunikacích v České republice v důsledku dopravních nehod usmrceno 83 dětí, 11 z nich zemřelo vlastní vinou, tj. 13 %.

V roce 2015 bylo usmrceno 18 dětí, pouze 1 z nich zemřelo vlastní vinou, tj. 6 %, dalších 125 dětí bylo těžce zraněno a 2 012 dětí lehce zraněno.

V časovém období od roku 1993 - 2015 je zaznamenán příznivý průměrný pokles usmrčených dětí, a to dokonce až o 47,7 %. Podíl usmrčených dětí z celkového počtu usmrčených osob za období v letech 1993 - 2015 činil 3,01 %, z čehož vyplývá, že téměř každá 33. usmrčená osoba bylo dítě.

V roce 1994 byl podíl dětí nejvyšší (5,09 %), naopak v roce 2013 nejnižší (1,37 %), v loňském roce činil podíl usmrčených dětí 2,73 % (nejvyšší za posledních 9 let). [5]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí



Graf 3 Vývoj počtu usmrcených dětí v ČR

V tabulce je zobrazen měsíční vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí od roku 2012.

Dílčí strategický cíl NSBP 2020 v úmrtnosti dětí má vizi, že by nemělo být usmrceno více než 7 dětí a těžce zraněno 120 dětí. Předpokládaný stav pro rok 2015 byl takový, že nebude usmrceno více než 10 dětí a těžce zraněno 148 dětí, avšak k překročení předpokladu počtu usmrcených dětí došlo v roce 2015 již v srpnu! Předpoklad pro rok 2016 je stanoven na hranici 9 dětí a těžce zraněných 142.

2.8.3 Statistické údaje v nehodovosti chodců za rok 2015

V roce 2015 došlo k vyššímu počtu usmrcených chodců, a to o 131, tj. o 19 více oproti předchozímu roku. Nejtragičtější obdobím úmrtí chodců byl rok 1994, kdy bylo usmrceno neuvěřitelných 436 osob. Nejméně chodců zemřelo v roce 2014, a to s počtem 112 osob. Viníkem při dopravních nehodách roku 1995, kde došlo k smrtelnému zranění chodců, byl z 68 % řidič motorového vozidla. Chodci se podíleli 30-ti % (pokud se jednalo o dopravní nehodu způsobenou chodcem, bylo to většinou z náhlého vstoupení do vozovky) a řidiči nemotorových vozidel 2-mi %. Víze do budoucna zní, že by v roce 2020 nemělo být usmrceno více než 80 chodců a těžce zraněno 475 chodců. V roce 2016 se počítá s tím, že nebude usmrceno více než 102 chodců a těžce zraněno 555 chodců. [4]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

Procentová výše počtu usmrčených chodců v časovém období 1993 – 2015 je 22,3 chodců, z celkového počtu usmrčených osob, z čehož v průměru vyplývá, že každá 4. usmrčená osoba byla chodec.

V roce 2015 byl podíl usmrčených chodců 19,8 %. Šest z deseti chodců bylo usmrčeno v noci! V časovém úseku 2005 – 2015 bylo usmrčeno 59 % chodců v noci. Nejhorším měsícem byl prosinec, kdy zemřelo 22 chodců. Nejzávažnější dopravní nehody s účastí chodců byl měsíc říjen. Ze skupiny usmrčených cyklistů tvořili senioři 39 % ve věku 65-ti let a více. Skoro všechny nehody s účastí chodce 93 % se odehrálo v intravilánu, kde také i 59 % umřelo. Když dojde k dopravní nehodě s účastí chodce v extravilánu je riziko usmrcení chodce více než 9,3x vyšší než v intravilánu.

Tato odstrašující statistika nehodovosti v úmrtnosti chodců by měla konečně chodce přimět začít používat na oblečení reflexní prvky, čímž se zvýší viditelnost chodce až na 200 m. Dle § 53 odst. 9 zákona č. 361/200 Sb., který je v účinnosti od 20. 2. 2016 je nařízeno, že pokud se chodec pohybuje mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Nejtragičtější následek dopravní nehody je smrt jejího účastníka. Nejhorší měsíc z pohledu úmrtnosti chodců byl prosinec, kdy zemřelo na silnicích 22 chodců a 71 jich bylo těžce zraněno. Nejzávažnější dopravní nehody připadly na měsíc říjen. Nejhorší den z hlediska úmrtnosti chodců bylo pondělí, kdy bylo usmrčeno 26 chodců. Nejmladší obětí ze skupiny chodců bylo čtyřleté dítě, nejstarší obětí bylo 94 let. Z celkového počtu usmrčených chodců tvořili 39 % senioři ve věku 65 let a více, usmrčený chodci do 24 let tvořili 11%. V lednu a říjnu byla přibližně každá třetí usmrčená osoba chodcem.

Nejvíce lehce zraněných chodců v roce 2015 bylo v prosinci s počtem 318. Nejvyšší závažnost dopravních nehod s účastí chodců vykazoval měsíc červen. Měsíc s nejmenší nehodovostí byl srpen, a to s číslem 177. [6]

2. Rozbor dopravní výchovy a dětských dopravních hřišť v České republice a zahraničí

2.8.4 Vize nula

Švédská vize nula byla poprvé prezentovaná jejím autorem Prof. Kare Rumarem v roce 1997 jako program dlouhodobé vize vývoje následků dopravní nehodovosti. Zpočátku se k této vizi postupovalo s pochybnostmi, avšak postupem času byla přijata švédským parlamentem jako oficiální vize švédského programu zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a získávala stále více podpory i v dalších státech světa. Roku 2001 se k programu dlouhodobé vize přihlásila dokonce i Evropská Unie jako ke svému cíli.

Cíl této vize je velmi prostý. Nepřipouští myšlenku, že by v souvislosti se silniční dopravou někdo přišel o život. Předpoklad je takový, že se bude investovat do vzdělávání ohleduplnému chování společnosti, abychom byli připravení v jakékoliv nepředvídatelné situaci správně a co nejlépe zareagovat, abychom byli dostatečně informováni předpisy a značením, a také je sami chtěli učit. Největší odpovědnost spočívá na návrhářích dopravního systému. Je důležité investovat do rozvoje dopravní infrastruktury, aby úroveň bezpečnosti silničního provozu byla co nejvyšší. Musíme udělat vše, co je v našich silách, aby počty úmrtnosti klesaly až k nulovým hodnotám. [3]

3. Provedení a vyhodnocení ankety zaměřené na povědomí žáků ZŠ o nově se vyskytujících stavebních prvcích v reálném provozu

3 Provedení a vyhodnocení ankety zaměřené na povědomí žáků ZŠ o nově se vyskytujících stavebních prvcích v reálném provozu

Hodnocení ankety bylo provedeno za účelem zjištění povědomí žáků ZŠ o znalostech DV a nově se vyskytujících stavebních prvcích v reálném provozu. Skupina dotazovaných byla z těchto ZŠ:

Gymnázium Omská, ZŠ Kotlářská, Gymnázium Nad Kavalírkou, ZŠ Červený vrch, Gymnázium Voděradská, ZŠ Tuchlovice, ZŠ Dřevčice, ZŠ Chodová Planá, ZŠ Buštěhrad, ZŠ Kladno 4, ZŠ Velvarská, ZŠ Hřebeč, ZŠ Jiráskova, Kladno - Švernov, ZŠ Březova (individuální výuka), ZŠ Montessori Kladno, ZŠ Hostýnská, ZŠ Litvínovská 600, ZŠ Dubeč, ZŠ Litoměřice, ZŠ Satalice, ZŠ Kuncova, ZŠ Lidická, ZŠ Slaný, ZŠ Duhovka, FZŠ prof. Otokara Chlupa, ZŠ Petřiny - Jih, ZŠ Ledec nad Sázavou, ZŠ Radotín, ZŠ K Milíčovu, ZŠ Františky Plamínkové, Gymnázium Kladno, ZŠ Husinec – Řež.

Otázky byly položeny 62 dotazovaným žákům z toho bylo 27 dívek a 35 chlapců. Nad polovinu dotazovaných odpovědělo, že se u nich na škole dopravní výchova nevyučuje, 37% pak odpovědělo, že je součástí jiného předmětu a to především vlastivědy a přírodovědy. Z otázky, jak často máš dopravní výchovu, vyplynulo, že tak třetina dětí dopravní výchovu na školách vůbec nemá. Na DDH děti chodí sice převážně se školou, ale jejich počet tvoří něco málo přes polovinu dotazovaných, což není uspokojivý stav v porovnání kapacit DDH. Druhá skupina dětí chodí na DDH s rodiči třetí skupina s kamarády. Jako zajímavost z otázky, co by se dětem na DDH líbilo je např. lepší technické vybavení, lepší simulace dopravního prostředí, větší pozornost dospělých, vstup na plochu i po výcviku apod.

Zhruba třetina dětí si myslí, že je pro ně dopravní výchova důležitá z důvodu, aby se naučily pravidla a jak se chovat v silničním provozu, další třetina si myslí, že je to z hlediska bezpečnosti, že jim může DV zachránit život. Jako problém shledávám informaci, že jen třetina respondentů znala správnou odpověď na otázku – od kolika let smí jezdit na kole na silnici bez doprovodu dospělé osoby. Asi třetina odpověděla, že smí jezdit bez doprovodu až od 15-ti let. I když z ankety můžeme snadno vyčíst, že žáci nemají dobré znalosti a nejsou dostatečně informováni v oblasti DV, tak si 72 % z nich si myslí, že jsou dostatečně připraveni na samostatnou účast v dopravě. Dle grafu vidíme, že hlavní zásluhu o informovanosti dětí mají jejich rodiče a dalším významným faktorem jsou i instruktoři DDH, zato učitelé ZŠ a MŠ, kteří by měli mít na výuce DV také velký podíl, ti ve vyhodnocení nezaujali dobré umístění. Jako

3. Provedení a vyhodnocení ankety zaměřené na povědomí žáků ZŠ o nově se vyskytujících stavebních prvcích v reálném provozu

fatální neznalost musím poznamenat výsledky ohledně vodorovného značení, 90 % žáků si myslí, že místo pro přecházení je přejezd pro cyklisty, nehledě na to, že většina z nich neví, že cyklista nemá přednost v jízdě na přejezdu pro cyklisty.

Celkové vyhodnocení ankety je graficky znázorněno v příloze 1.

4. Nebezpečná místa v provozu

4 Nebezpečná místa v provozu

V silničním provozu se vyskytují poměrně často nebezpečné situace, které z bezpečnostního hlediska zvyšují dopravní nehodovost. Z této skutečnosti musíme vycházet při budování infrastruktury a zaměřit pozornost na jednoduchost, jasnost a logické myšlení, již při plánování projektu. Velká zodpovědnost za bezpečnost křižovatek leží na práci konstruktérů.

V místech, kde se pohybuji, jsem se setkala s těmito nebezpečnými situacemi.

4.1 Křižovatka v Brandýse nad Labem ulice Brázdimská, Neratovická, Kralupská

Na křižovatce se nachází chodníky jen v protilehlých rozích křižovatky a to pouze na jedné straně v ulici Neratovická a Brázdimská. Chodec přecházející křižovatku z chodníku na chodník musí jít středem křižovatky. Jedná se tak o velmi nebezpečnou situaci, protože chodec uprostřed křižovatky musí hlídat auta přijíždějící jednak zleva i zprava (jak tomu bývá při běžném přecházení silnice), ale i auta přijíždějící zepředu a zezadu. To samozřejmě nelze vždy ohlídat a může to vést k vážné nehodě. Tato situace je velmi složitá pro dospělého chodce, pro dítě je to naprosto fatální stav. V případě, že musí dítě přejít přes tuto křižovatku je to pro něj prakticky nemožná záležitost.

Situace by se přitom dala jednoduše vyřešit tím, že by se vyznačily přechody pro chodce na ulici Neratovická, Brázdimská a dodělal by se chodník, který by bezpečně propojil část mezi přechody.



Obrázek 30 (vlevo) Křižovatka v Brandýse nad Labem

Obrázek 31 (vpravo) Letecký záběr křižovatky v Brandýse nad Labem

Zdroj: <https://mapy.cz/zakladni?mereni-vzdaleni&x=14.6473682&y=50.1880317&z=20&base=ophoto&rm=9h5bwxY1wt>

4. Nebezpečná místa v provozu

4.2 Dopravní řešení v jednosměrné ulici K Radonicům

Velice zajímavé řešení bylo v zimním období v jednosměrné ulici K Radonicům, která se nachází mezi Vinoří a Satalicemi. V této jednosměrce je povolen vjezd cyklistů v protisměru a byl zde zároveň dodatekovou dopravní značkou povolen vjezd autobusů. Sejdou-li se v jednosměrce všechny dopravní prostředky a to jak autobus, cyklista z jedné strany a motorové vozidlo, popřípadě další autobus z druhé strany, z tohoto střetu vozidel by mohlo lehce dojít k těžké dopravní nehodě s katastrofálními následky. Toto dopravní značení je z bezpečnostního hlediska nevyhovující.



Obrázek 32 (vlevo) Křižovatka mezi Vinoří a Satalicemi

Obrázek 33 (vpravo) Letecké zobrazení Křižovatky mezi Vinoří a Satalicemi

Zdroj: <https://mapy.cz/letecka?x=14.5964286&y=50.1325903&z=20&source=stre&id=124196>

4.3 Cyklistický jízdní pruh v ulici Křižíkova, Thámova v Karlíně

Nově se vyskytující dopravní vodorovné značení, které nám povoluje jízdu cyklistů v protisměru v jednosměrném provozu, může mít velmi nebezpečný dopad na dopravní situace. Viz např. vyznačení vodorovného jízdního pruhu na křižovatce v ulici Thámova a Křižíkova v části Prahy Karlín. Chodec, který přechází po tomto přechodu a ví, že se jedná o „jednosměrku“ kontroluje vozidla přijíždějící z jedné strany a nemusí si všimnout, že z druhé strany přijíždí cyklista. Stačilo by pouze umístit dopravní značku, aby upozornila chodce o možnosti výskytu cyklistů.

4. Nebezpečná místa v provozu



Obrázek 34 (vlevo) Letecké zobrazení křižovatky v městské části Praha 8, Karlín

Obrázek 35 (vpravo) Letecké zobrazení křižovatky v městské části Praha 8, Karlín

Zdroj:

<https://www.google.cz/maps/@50.0927033,14.4520869,3a,75y,136.25h,78.69t/data=!3m6!1e1!3m4!1sftxvNE4QtunrWiUh3nsDXg!2e0!7i13312!8i6656?hl=cs>

4.3.1 Řešení dopravní situace v místě Dejvice na křižovatce Goetheho s Maďarskou

Křižovatka Goetheho s Maďarskou je frekventovaným místem jak dopravních prostředků, tak chodců, kteří tvoří skupinu převážně maminek s kočárky, a dětí viz obrázky níže. Avšak tato křižovatka nemá úplné vodorovné ani svislé značení přechodu pro chodce. Na konci Maďarské ulice končí i chodník pro chodce, odkud chodec nemá možnost volby bezpečného pohybu po dopravní infrastruktuře. Tato situace by se přitom mohla jednoduše vyřešit přidáním vodorovných a svislých značek přechodu pro chodce a např. svislým značením pro řidiče motorových vozidel s výstražnou dopravní značkou chodci.



Obrázek 36 (vlevo) Křižovatka v městské části Praha 6, Dejvice

Obrázek 37 (vpravo) Křižovatka v městské části Praha 6, Dejvice

4. Nebezpečná místa v provozu



Obrázek 38 Letecké zobrazení v městské části Praha 6, Dejvice

Zdroj: <https://mapy.cz/letecka?x=14.4028120&y=50.1079691&z=20&source=ward&id=13698>

4.3.2 Prostor pro cyklisty

Od roku 2006 se na křižovatkách objevuje vodorovné značení prostor pro cyklisty. Podle této značky se mají cyklisté řadit před motorová vozidla a to v plné šíři jízdního pruhu. V momentě kdy se na semaforu objeví signál volno a řidič motorového vozidla má před sebou cyklistu, musí věnovat pozornost nejen prostoru zamýšleného výjezdu křižovatky, kam jede, ale také musí sledovat pohyb cyklisty. Do již tak složité situace na křižovatce přibývá další element, na který musí brát řidič motorového vozidla ohled.



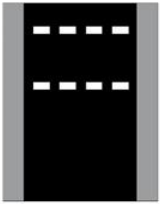
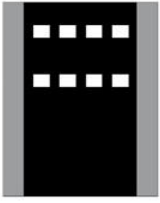
Obrázek 39 Vodorovné řešení značení prostoru pro cyklisty na křižovatce v městské části Praha 14, Černý Most

Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Předsunutá_stopčára#/media/File:Praha-%C4%8Cern%C3%BD_Most_cyklobox_1.JPG

4. Nebezpečná místa v provozu

4.4 Místo pro přecházení, přejezd pro cyklisty

Nově se vyskytující značení místo pro přecházení a přejezd pro cyklisty se čím dál více objevuje v dopravní infrastruktuře a stále se nedostalo do dostatečného povědomí uživatelů. S tímto značením má problémy dospělý člověk, natož dítě. Rozdíl mezi místem pro přecházení a přejezdu pro cyklisty je nepatrný a uživatel těžko rozezná, o které značení se vlastně v danou chvíli opravdu jedná. Dalším problémem tohoto značení je, že uživatel nemá přednost v jízdě před motorovými vozidly. Tuto informaci má na paměti málokterý uživatel. Je potřeba dát větší důraz na propagaci a informativnost stávajících nových značení, aby se o podmínkách, jak se uživatel dopravního značení má správně chovat co nejvíce vědělo.

V 7b		<p>Místo pro přecházení</p> <p>Značka vyznačuje místo uzpůsobené pro přecházení chodců přes pozemní komunikaci.</p>
V 8a		<p>Přejezd pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.</p>

Obrázek 40 Místo pro přecházení, přejezd pro cyklisty

Zdroj: http://cz.expatservice24.cz/wp-content/uploads/2016/01/Screenshot_22.jpg

5. Doplnění závěrů do příruček dopravní výchovy pro pedagogy základních škol

5 Doplnění závěrů do příruček dopravní výchovy pro pedagogy základních škol

Existuje spousta možností a pohledů, jakým způsobem vyučovat DV. Z mého pohledu není důležité, jakou si vyučující vybere metodu výkladu, důležité je, aby výklad děti zaujal a rozvíjel jejich schopnost vnímání informací. Jedině tak může být přínosem. Budeme-li vlastnit sebelepší DDH, ale učit zde bude někdo z donucení, s nedostatečnými informacemi apod. přijde všechna energie ostatních i finanční podpora vniveč. Ne nadarmo se říká, že je vše o lidech. S touto problematikou se již setkalo nejedno DDH a je otázka, jak zamezit těmto negativním faktorům. Východiskem by mohl být výběr kvalifikovaných pracovníků.

5.1 Dopravní výchova v praxi

Z poznatků z praxe vyplývá, že příručky a učebnice k výuce DV jsou velice dobře zpracovány, jen je potřebná neustálá aktualizace nových předpisů a značek. Tam, kde bychom měli zvýšit iniciativu je kvalifikace našich učitelů ZŠ, MŠ, a také rodičů, kteří jsou nejdůležitějším aspektem k vytváření správného povědomí dětí, jakým způsobem se chovat na dopravní infrastrukturu. Propojení spolupráce učitelů a rodičů pokládám za nutnost pro vliv na rozvíjení vědomostí dětí ohledně DV. Napomohlo by školení pro učitele a rodiče při spolupráci s Policií ČR na ČVUT v Praze, Fakultě dopravní, kde již nyní probíhají pravidelná školení auditorů bezpečnosti pozemních komunikací.

Učitelé ZŠ by se také měli začlenit do výuky DV na DDH, většinou nechají všechnu práci na vyučujících na DDH.

5.2 Rozsah znalostí dětí v DV

Z poznatků, které jsem získala z akcí „Festival vědy“ na Vítězném náměstí, „Dětské univerzitě ČVUT v Praze“, i z akce „Středisko volného času“ konané na Fakultě dopravní, ČVUT v Praze, a z provedené ankety, mohu konstatovat, že znalosti dětí z DV jsou naprosto nedostačující. Neznají základní značení, ani základní pravidla silničního provozu, jako je například přednost zprava. V testech se prokázala i neznalost řešení světelných křižovatek. Děti se mylně domnívají, že má tramvaj vždy přednost apod. Dále bylo zjištěno, že školáci neumí na DDH použít teoretické znalosti, hodně chybují, neumí dobře sledovat situaci kolem sebe. Nejvíce zkušeností děti získávají praxí, aktivní cyklistikou s rodiči, bohužel ne všechny děti mají tu příležitost a v případě, že jezdí samy, neví, jak se správně na silnici chovat (což je velice běžná situace). Proto je na čase rozšířit výuku, jak teorie, tak především praxe.

K posunutí k lepším vědomostem DV napomáhají vzdělávací programy, ovšem jejich zpoplatnění snižuje skupinu vyučovaných. Výuka je potřebná pro všechny děti. Školáci, kteří

5. Doplnění závěrů do příruček dopravní výchovy pro pedagogy základních škol

by výuku nejvíce potřebovali, jsou o DV ochuzeni, protože rodiče sociálně slabých dětí si nemohou placené programy dovolit a možnost výuky nevyužijí.

Kvalita znalostí DV se odvíjí od přístupu k výuce, a tím nastávají značné rozdíly ve vědomostech dětí na různých školách.

5.3 Krajský koordinátoři pro provádění prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy

DV zastřešuje 14 koordinátorů, z čehož vyplývá, že na jeden kraj připadá jeden koordinátor. Úkol koordinátorů je zajistit co nejkvalitnější výuku pro děti ZŠ. Měli by apelovat na učitele jak ZŠ, tak i DDH, aby se co nejvíce vžili do problematiky dopravní výchovy a snažit se pochopit, jak je DV pro děti ZŠ důležitá. Počet koordinátorů na celou ČR je vzhledem k rozsahu DV neuspokojivý. Ve větších krajích by měli posílit počet koordinátorů. Např. v Praze je výuka na nejlepší úrovni, i díky finanční způsobilosti. Mohou si zajistit výuku ve spolupráci s městskou Policií ČR, a to jak na ZŠ, tak na DDH. Zato Středočeský kraj je velmi rozsáhlý a jediný pracovník nemůže řádně zvládnout zajistit dopravní výchovu na všech ZŠ. Původně zde byli tři koordinátoři.

5.4 Rámcový vzdělávací program pro základní školy

Jako další nedostatečný aspekt shledávám Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, vydaný Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Dříve byly přesně definované osnovy, co mají školy učit, nyní z RVP ZV těžko vyčteme, co všechno je vlastně povinností školy. Tento stav je nežádoucí a po změně volají i pedagogové. Je třeba se na problém zaměřit a co nejdříve řešit tím, že se opět stanoví přesně dané osnovy.

6. Ekonomické zhodnocení

6 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ

Náklady jednoho stacionárního dopravního hřiště včetně pozemku se pohybuje zhruba od 8 – 18 mil. korun. Hřiště jsou víceúčelové, kde se děti naučí správnému chování v dopravní infrastruktuře. Je to i místo, kam mohou rodiče ve volném čase vzít své děti a využít tak efektivně společný čas. Kdyby každé jedno dětské hřiště mělo zachránit jediný život, stále by se investice do DDH mnohonásobně vyplatila. Existuje finančně vyčíslená hodnota lidského života, ale ve skutečnosti, ztráta svých nejbližších se nedá vyrovnat žádnou peněžní částkou.

6.1 Hodnoty ztrát na lidském zdraví

Vyčíslení ztrát z dopravní nehodovosti je důležitou stránkou v ekonomice dopravy. Doprava způsobuje velké množství negativních externalit, a to jak formou dopravních nehod, zranění účastníků, psychické újmy, tak také na škodách na majetku a finančních ztrátách. U nás tyto ekonomické ztráty činí v průměru 1, 5 % z HDP.

Tento výpočet je velmi složitý a vychází z různých aspektů. Odborníci pracují se ztrátami, které vznikají usmrcením, zraněním, ale také s náklady, kam patří přímé náklady, které vznikají při zásahu složek integrovaného záchranného systému, při zdravotní péči atd., ale i nepřímé náklady, kam patří např. ztráty na produkci, sociální výdaje apod.

Odborníci z Centra dopravního výzkumu uvádí hodnoty ztráty v důsledku jedné usmrcené osoby v hodnotě 18 572 290 Kč, těžce zraněné osoby 4 783 202 Kč, lehce zraněné osoby 508 782 Kč a nehody pouze s hmotnou škodou s vyčíslením ztráty 226 676 Kč. Např. celková ztráta za rok 2011 činila 52 675 681 356 Kč, což je necelých 53 miliard korun. [1]

6.2 Možnosti financování DDH

Financování výstavby dětských hřišť může být z části hrazeno Regionálním operačním programem, který je podporován dotacemi z Evropského fondu pro regionální rozvoj, další možnosti financování jsou většinou vlastní zdroje města. [2]

6.3 Varianta průměrného finančního zhodnocení DDH při ZŠ

Níže je uvedena varianta financování DDH při ZŠ, zvážené postupy a finanční odhady, které by mohly při vybudování DDH nastat. Tyto varianty v lokalitách ZŠ většinou vznikají z důvodu nedostupného DDH v okolí.

6. Ekonomické zhodnocení

Na víceúčelovém hřišti dle projektové dokumentace se počítá se srovnáním povrchu pozemku, odstraněním staré betonové plochy, vybudováním okružní křižovatky, průsečné křižovatky, železničního přejezdu s vláčkem a tunelem, stykové křižovatky se světelnou a akustickou signalizací, maketou benzinové pumpy, zřízení autobusové zastávky apod. Provedeno bude jedním zhotovitelem.

Také se počítá se zřízením zázemí DDH - šatnou, úschovnou kol, klubovnou, sociálním zařízením, vybavením kanceláře s učebnou pro dopravní výchovu, dětskými dopravní prvky a ostatními potřebnými pomůckami na DDH. Dále je plánována instalace el. Zabezpečení a zázemí DDH, která bude zajištěna různými zhotoviteli.

Odhadované průměrné náklady na zřízení DDH při ZŠ:

Pozemek při ZŠ	5 500 000 Kč
Zhotovení dětského dopravního hřiště včetně PD	4 500 000 Kč
Celková cena hřiště	10 000 000 Kč

Podrobný rozpis financí zhotovení DDH včetně PD

Vyvolané investice

(přípojení vody, nová přípojka PRE, zpevněná plocha, lavičky, koše, stojany na kola apod.)

	300 000 Kč
Vypracování projektové dokumentace na zhotovení dětského dopravního hřiště	330 000 Kč
Zpracování projektu	130 000 Kč
Dekorace hřiště	100 000 Kč
Vybavení kanceláře	100 000 Kč
Dodávka a montáž herních prvků	200 000 Kč
Dodávka a montáž zabezpečení budovy zázemí	100 000 Kč
Vybavení zázemí	100 000 Kč
Zhotovitel DDH	3 140 000 Kč

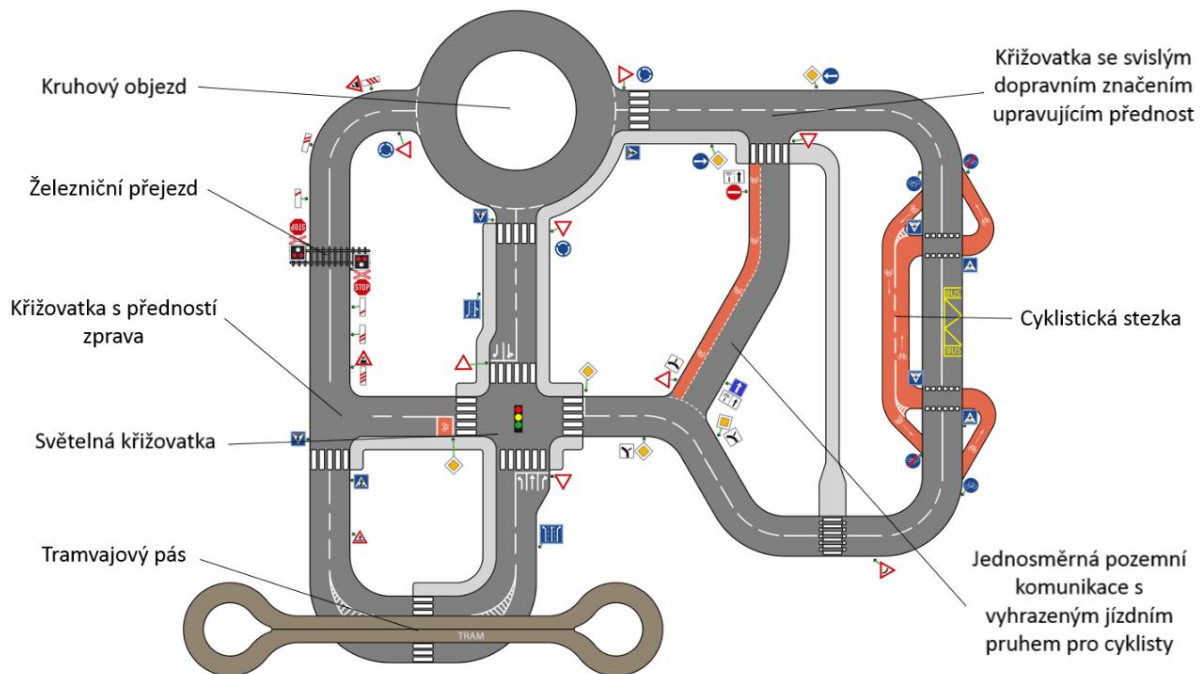
7. Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě

7 Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě

Dětské popravní hřiště je navrženo tak, aby obsahovalo všechny základní prvky, které by se měly na hřišti vyskytovat, zároveň si zachovalo co nejmenší rozměry a jednoduchost, která usnadní dítěti výuku na dopravním hřišti.

Návrh obsahuje nové značení týkající se cyklistů. Jedná se o prostor pro cyklisty na křižovatce, přejezd pro cyklisty, sdružení přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty a dodatkovou tabulku "Vjezd cyklistů v protisměru povolen". Tyto prvky jsou poměrně nové na našich pozemních komunikacích a dá se očekávat, že jejich počet v budoucnu poroste. Proto je potřeba, aby dítě tyto prvky znalo a vědělo, jak se zachovat v případě, že na nějaký ze zmíněných prvků v reálném provozu narazí.

Návrh (viz Příloha 3) obsahuje jak cyklistickou stezku, tak vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Tyto prvky zabírají ale pouze malou část DDH. Jízda po cyklistické stezce či jízdním pruhu pro cyklisty je snadná a DDH má děti učit jak se chovat především při jízdě mimo dva zmíněné prvky. Také přítomnost cyklistické stezky a jízdního pruhu pro cyklisty učí děti povinnosti těchto prvků užít, nacházejí-li se na pozemní komunikaci.



Obrázek 41 Návrh DDH

Celkové maximální rozměry navrženého hřiště jsou 60x49 metrů.

7. Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě

V pravé části je cyklistická stezka, která objíždí autobusovou zastávku. Nalevo od stezky je jednosměrná komunikace s vyhrazeným pruhem pro cyklisty v protisměru. V levém horním rohu je situovaná okružní křižovatka a pod ní je světelná křižovatka. Ve spodní části navrženého DDH se pak nachází tramvajový pás. Ten slouží k výuce přednosti tramvaje. Část dětí může ve "vláčku" za sebou simulovat tramvaj a děti jedoucí po pozemní komunikaci pak musí dát tramvaji přednost v jízdě.

Tramvajový pás je volitelný a lze ho z navrženého DDH vypustit.

Do návrhu jsou zakomponovány tyto postřehy z praxe, získané při tvorbě diplomové práce:

- Šířka jízdního pruhu 1,5 m.

Dítě se na kole v reálném provozu bude pohybovat především na obslužné pozemní komunikaci. Ta má šířku 3 m. Takto široký jízdní pruh není nutný pro simulovaný provoz na DDH (dítě se na DDH bude pohybovat na kole) a není vhodný ani z ekonomických důvodů. Širší jízdní pruhy znamenají větší zastavěnou plochu a tudíž vyšší náklady na stavbu DDH. Pokud by jízdní pruhy byly příliš úzké, děti by neměly dostatečný prostor na manévrování a nastaly by dětem problémy se při jízdě navzájem vyhnout. Z poznatků získaných z praxe by jízdní pruh měl být ideálně 1,5 m široký. Takto veliký jízdní pruh je optimální pro pohyb na kole a ostatních prostředcích využívaných na DDH.

- Vzdálenost mezi jednotlivými prvky DDH minimálně 10 m.

Dostatečná vzdálenost mezi jednotlivými prvky DDH umožní dítěti včas zareagovat na dopravní značení, dá mu čas se nad značením zamyslet a vyhodnotit, jak by se mělo zachovat.

- Svislé dopravní značení ve výšce 1,5 m.

Dítě je menšího vzrůstu než dospělý člověk a pohybuje se po DDH na kole či šlapadle. Aby snadno zaregistrovalo svislé dopravní značení, mělo by se nacházet zhruba ve výšce očí jedoucího dítěte a v dostatečné vzdálenosti od silnice, aby si děti v případě pádu z kola zbytečně neublížily.

- Na DDH by se měly nacházet všechny hlavní typy křižovatky, se kterými se dítě bude setkávat v reálném provozu.

7. Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě

Jedná se především o křižovatku se světelným signalizačním zařízením, křižovatku se svislým dopravním značením upravujícím přednost v jízdě a křižovatku s předností zprava.

- Na DDH by se měly nacházet všechny hlavní dopravní prvky, se kterými se dítě bude setkávat v reálném provozu.

Na DDH by měla být okružní křižovatka, železniční přejezd, přechod pro chodce či jednosměrná komunikace.

- DDH by mělo děti učit především pohybu po pozemních komunikacích na kole.

Dítě se bude pravděpodobně nejdříve pohybovat po pozemních komunikacích na kole, a proto by se mělo na DDH seznámit s takovým dopravním značením, které se váže k jeho dopravnímu prostředku. Důležité je, aby si též osvojilo nové dopravní značení, aby se je naučilo správně, automaticky vnímat. Proto by měly být všechny vyznačeny (vzhledem k velkému množství značek) alespoň mimo výukovou plochu např. na informační tabuli.

Optimální stav DDH by nastal, kdyby na hřišti bylo obsaženo všechno svislé a vodorovné dopravní značení, které existuje. Vzhledem k jejich počtu to však není možné z důvodů omezených ploch a finančních prostředků DDH. Na běžně využívaných plochách DDH by byl stav s četností vyskytujících se značek pro děti nepřehledný, složitý a zmatečný. Děti musí stačit vnímat provoz a s dopravními značkami se sžít, aby je potom mohly v praxi automaticky využít. Proto doporučuji vyhradit samostatný koutek na okraji hřiště, kde by se například na pomocné stěně bylo zobrazeno chybějící svislé dopravní značení a na plochu před stěnou chybějící vodorovné dopravní značení. Zde by se u takto navrhnutého DDH mohly objevit např. následující prvky:

Příkazové dopravní značky:



Obrázek 42 (vlevo) Stezka pro chodce a cyklisty dělená C 10

Obrázek 43 (vpravo) Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené C 10b

Zdroj: <http://www.bezpecnecesty.cz/>

7. Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě



Obrázek 44 (vlevo) Jiný příkaz C 14a



Obrázek 45 (vpravo) Jiný příkaz C 14b

Zdroj: <http://www.bezpecnecesty.cz/>

Výstražné značky:



Obrázek 46 (vlevo) Výstražná dopravní značka Cyklisté A 19



Obrázek 47 (vpravo) Zúžená vozovka z jedné strany A 6b

Zdroj: <http://www.bezpecnecesty.cz/>

Dopravní značky upravující přednost:



Obrázek 48 (vlevo) Přednost protijedoucích vozidel P 7



Obrázek 49 (vpravo) Přednost před protijedoucími vozidly P 8

Zdroj: <http://www.bezpecnecesty.cz/>

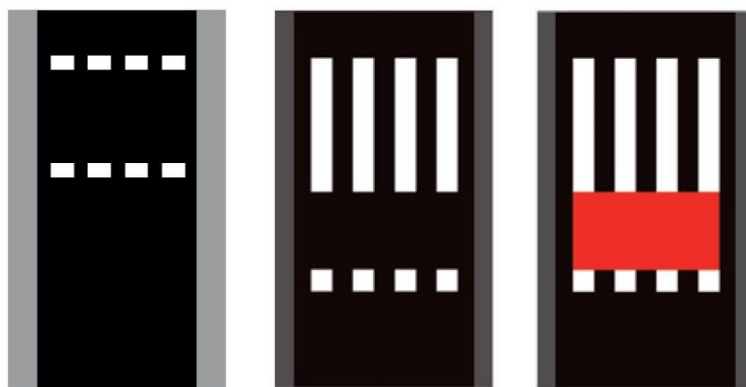
7. Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě



Obrázek 50 Návěst před křižovatkou pro cyklisty IS 20

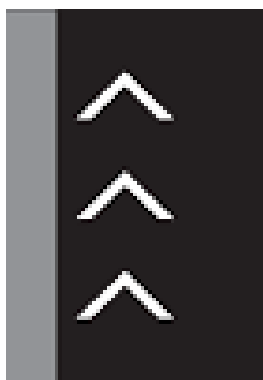
Zdroj: <http://prahounakole.cz/2016/01/zmeny-v-pravidlech-provozu-pro-rok-2016/>

Vodorovné dopravní značky:



Obrázek 51 Místo pro přecházení V 7b; Dvě varianty přejezdu pro cyklisty přimknutého k přechodu pro chodce V 8b

Zdroj: <http://prahounakole.cz/wp-content/pnk/uploads/2016/01/CZ-V8b.jpg>



Obrázek 52 Bezpečný odstup V 16

Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/znacka/Bezpe%C4%8Dn%C3%BD-odstup/V16/>

7. Návrh postupu pro zřizování dopravních hřišť s důrazem na moderní trendy v dopravě

7.1 Návrh pro vytvoření předpisů

Předpisy pro návrh a tvorbu DDH by měly obsahovat obdobné zásady, jaké jsem užila při tvorbě navrhnutého DDH. Jedná se o:

- Šířku jízdního pruhu 1,5 m.
- Vzdálenost mezi jednotlivými prvky DDH minimálně 10 m.
- Svislé dopravní značení ve výšce 1,5 m.
- Svislé dopravní značení by mělo být v bezpečnostní vzdálenosti od jízdního pruhu.
- Výšku obrubníku maximálně 10cm

8 Závěr

Z poznatků získaných během analýzy dětských dopravních hřišť můžeme říct, že Česká republika, v porovnání se zahraničím má velice kvalitní vybavení a počtem převyšuje ostatní země. Přesto máme stále veliký počet autonehod, které mají za následek úmrtí. Je nutné soustředit pozornost na předcházení tomuto nepříznivému jevu. Začít je třeba u dětí, již v raném věku. Musíme je naučit určitým mechanismům, jak se v dopravě správně chovat, upozornit je na nebezpečí, které jim hrozí, nebudou-li dostatečně připraveni automaticky reagovat na dopravní situace. Je pro ně nutné sžít se se systémem vzdělávacího programu a být jeho součástí. Dále je nutné, aby děti rozuměly dopravním předpisům a znaly dopravní značení, včetně neustálého doplňování znalostí o nově se vyskytující prvky užívané v silničním provozu. Nejdůležitějším bodem pro učitele je zaměřit se na zábavnou formu učení tak, aby si získali pozornost dětí po celou dobu výuky, a tím v nich vypěstovali správné návyky, které by automaticky využívaly v dopravní infrastruktuře. Proto, aby byly děti řádně připraveny, je třeba mít dostatek kvalifikovaných učitelů. Děti by také měly vědět, že mnohdy mohou zachránit život maličkosti, jako například být vybaveni reflexními prvky, zpomalení jízdy, trochu ohleduplnosti anebo také vědět, jak správně zareagovat při dopravní nehodě (přivolat pomoc).

Na základě postřehů z praxe a studií dopravní výchovy byl vytvořen návrh DDH s důrazem na moderní trendy v dopravě. Postřehy, na kterých je návrh DDH založen, jsou i nabídnuty jako podklad pro vytvoření předpisů k tvorbě budoucích DDH. Případné vytvoření předpisů pro tvorbu DDH pomůže sjednotit DDH a hlavně předejít některým chybám, které jsou k vidění na některých, již zrealizovaných, DDH.

Seznam použitých zdrojů

- [1] *Skupina ČEZ* [online]. [cit. 2016-06-24]. Dostupné z: <https://www.cez.cz/cs/jezdime-bezpecne/vite-ze/ztraty-z-nehod-jsou-neumerne-vysoke.html>
- [2] *Dětské dopravní hřiště* [online]. [cit. 2016-08-04]. Dostupné z: <http://www.dhvm.estranky.cz/>
- [3] *OBSERVATOŘ* [online]. [cit. 2016-07-26]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/kvantifikovane-cile-vize-nula/>
- [4] *Chodci: Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. BESIP - Ministerstvo dopravy, 2016.
- [5] *Děti: Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. BESIP - Ministerstvo dopravy, 2016.
- [6] *Cyklisté: Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. BESIP - Ministerstvo dopravy, 2016.
- [7] *Přehled o nehodovosti - Policie České republiky: za rok 2015*. 2016.
- [8] *MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 3* [online]. [cit. 2016-07-24]. Dostupné z: <http://www.praha3.cz/samosprava/oblasti/skolstvi-a-vzdelavani/dopravni-hriste-v-jilmove-ulici/index.html>
- [9] *PRAHA - PROSEK* [online]. [cit. 2016-08-26]. Dostupné z: www.praha-prosek.cz/dopravni-hriste-na-proseku-patri-k-nejmodernejsim/
- [10] *Vimperk* [online]. [cit. 2016-08-24]. Dostupné z: <http://www.vimperk.cz/1361/cz/normal/mame-nove-dopravni-hriste/#.V8AePe8krIU>
- [11] *Městská část Praha 10* [online]. [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: zdroj <http://praha10.cz/urad-mc/tiskove-zpravy-a-aktuality/archiv-novinek/tabid/2180/articleType/ArticleView/articleId/2304/Praha-10-ma-od-soboty-detsky-cyklopark.aspx>
- [12] *Portál Prahy 2* [online]. [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: <http://urad.praha2.cz/Dopravni-vychova-trochu-jinak.html>
- [13] *ALARM* [online]. [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/projekt/>
- [14] *Dopravní soutěž mladých cyklistů: propozice a pokyny k organizaci*. Praha: Fortuna, 2010. ISBN 9788073731069.
- [15] *BESIP* [online]. [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/181-treti-svetovy-tyden-bezpecnosti-silnicniho-provozu-osn>
- [16] *Tematický plán dopravní výchovy: pro žáky 4. tříd základních škol*. Praha: Ministerstvo dopravy - BESIP, 2006.
- [17] DOUPOVCOVÁ, Lenka a Bohumíra ŠMAHELOVÁ. *Tematický plán Naše obec ve školním vzdělávacím programu málotřídní školy*. 2005.
- [18] BROM, Zdeněk. *Dopravní výchova: učebnice pro 1.-5. ročník základní školy*. Ilustroval Antonín ŠPLÍCHAL. Plzeň: Fraus, 2014. ISBN 9788074890369.
- [19] *BESIP*. *BESIP* [online]. [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>
- [20] BOUČKOVÁ, Olga. *Pražské služby a.s.* 28. 7. 2016.
- [21] *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy: Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání*. 2016.
- [22] VANÍČEK, Milan. *Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o.* 2016.

- [23] *Provozní řád dětského dopravního hřiště*. Vydaný a schválený Radou MČ 16. Městská část Praha 16, 2009.
- [24] Children's traffic playground. *Daily HeDaily Herald Archive: Science & Society Picture Library*. 1938. ISSN 1983-5236_G05098.
- [25] LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 8024611570. [online]. In: . [cit. 2016-08-12].
- [26] PRAHA - PROSEK [online]. [cit. 2016-08-26]. Dostupné z: www.praha-prosek.cz/dopravni-hriste-na-proseku-patri-k-nejmodernejsim/ [online]. [cit. 2016-08-26].
- [27] *Portál Prahy 2* [online]. Dostupné z: <http://urad.praha2.cz/Dopravni-vychova-trochu-jinak.html> [online]. [cit. 2016-08-10].
- [28] *Skupina ČEZ* [online]. [cit. 2016-08-24]. Dostupné z: <https://www.cez.cz/cs/jezdime-bezpecne/vite-ze/ztraty-z-nehod-jsou-neumerne-vysoke.html> [online]. [cit. 2016-08-24].

Seznam obrázků, tabulek a grafů

- Obrázek 1 DDH Tottenham, Londýn 1938
- Obrázek 2 Ideální hodina teoretické výuky DV
- Obrázek 3 Návčik DV s molitanovými autíčky v MŠ
- Obrázek 4 Obraz číslo 4 – tematický plán dopravní výchovy
- Obrázek 5 Obraz číslo 10 – tematický plán dopravní výchovy
- Obrázek 6 Mezinárodní soutěž první kategorie
- Obrázek 7 Mezinárodní soutěž první kategorie
- Obrázek 8 Mezinárodní soutěž první kategorie
- Obrázek 9 Divadelní představení „Kolo tety Berty“
- Obrázek 10 Divadelní představení „Kolo tety Berty“
- Obrázek 11 1970 Buďte na ně opatrní! Jsou bezbranné.
- Obrázek 12 2000 předvídejte nepředvídatelné
- Obrázek 13 Zakreslení aktuálního stavu DDH
- Obrázek 14 Přenosné dopravní značky
- Obrázek 15 Mobilní DDH
- Obrázek 16 Křižovatka Cyklopark Strašnice
- Obrázek 17 Okružní křižovatka Cyklopark Strašnice
- Obrázek 18 Cyklopark Strašnice
- Obrázek 19 DDH Vimperk
- Obrázek 20 DDH Vimperk - okružní křižovatka
- Obrázek 21 DDH Prosek, Praha 9 – benzínová pumpa
- Obrázek 22 DDH Prosek, Praha 9 – technické vybavení
- Obrázek 23 DDH Prosek, Praha 9 – železniční přejezd
- Obrázek 24 DDH Prosek, Praha 9 – přechod pro chodce
- Obrázek 25 DDH Jilmová Praha 3 - učebna
- Obrázek 26 DDH Jilmová Praha 3 – okružní křižovatka
- Obrázek 27 DDH Jilmová Praha 3 – výuková stěna s dopravními značkami
- Obrázek 28 DDH na Slovenku
- Obrázek 29 DDH v Německu
- Obrázek 30 Křižovatka v Brandýse nad Labem
- Obrázek 31 Letecký záběr křižovatky v Brandýse nad Labem
- Obrázek 32 Křižovatka mezi Vínouří a Satalicemi
- Obrázek 33 Letecké zobrazení Křižovatky mezi Vínouří a Satalicemi
- Obrázek 34 Letecké zobrazení křižovatky v městské části Praha 8, Karlín
- Obrázek 35 Letecké zobrazení křižovatky v městské části Praha 8, Karlín

Obrázek 36 Křižovatka v městské části Praha 6, Dejvice

Obrázek 37 Křižovatka v městské části Praha 6, Dejvice

Obrázek 38 Letecké zobrazení v městské části Praha 6, Dejvice

Obrázek 39 Vodorovné řešení značení prostoru pro cyklisty na křižovatce v městské části Praha 14, Černý Most

Obrázek 40 Místo pro přecházení, přejezd pro cyklisty

Obrázek 41 Návrh DDH

Obrázek 42 Stezka pro chodce a cyklisty dělená C 10

Obrázek 43 Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené C 10b

Obrázek 44 Jiný příkaz C 14a

Obrázek 45 Jiný příkaz C 14b

Obrázek 46 Výstražná dopravní značka Cyklisté A 19

Obrázek 47 Zúžená vozovka z jedné strany A6b

Obrázek 48 Přednost protijedoucích vozidel P7

Obrázek 49 Přednost před protijedoucími vozidly P8

Obrázek 50 Návěst před křižovatkou pro cyklisty IS 20

Obrázek 51 Místo pro přecházení V 7b; Dvě varianty přejezdu pro cyklisty přimknutého k přechodu pro chodce V 8b

Obrázek 52 Bezpečný odstup V 16

Tabulka 1 Základní rozměry Cykloparku Strašnice

Tabulka 2 Základní rozměry DDH Vimperk

Tabulka 3 Základní rozměry DDH Prosek

Tabulka 4 Základní rozměry DDH Jilmová, Praha 3

Tabulka 5 Srovnání dopravní nehodovosti roku 2015 s rokem 2014

Tabulka 6 Vývoj základních ukazatelů od roku 1990

Tabulka 7 nehody po měsících; ČR, rok 2015, rozdíl oproti roku 2014

Tabulka 8 Přehled o počtu nehod a jejich smrtelných následcích v jednotlivých dnech týdne v roce 2015.

Tabulka 9 Mezinárodní porovnání

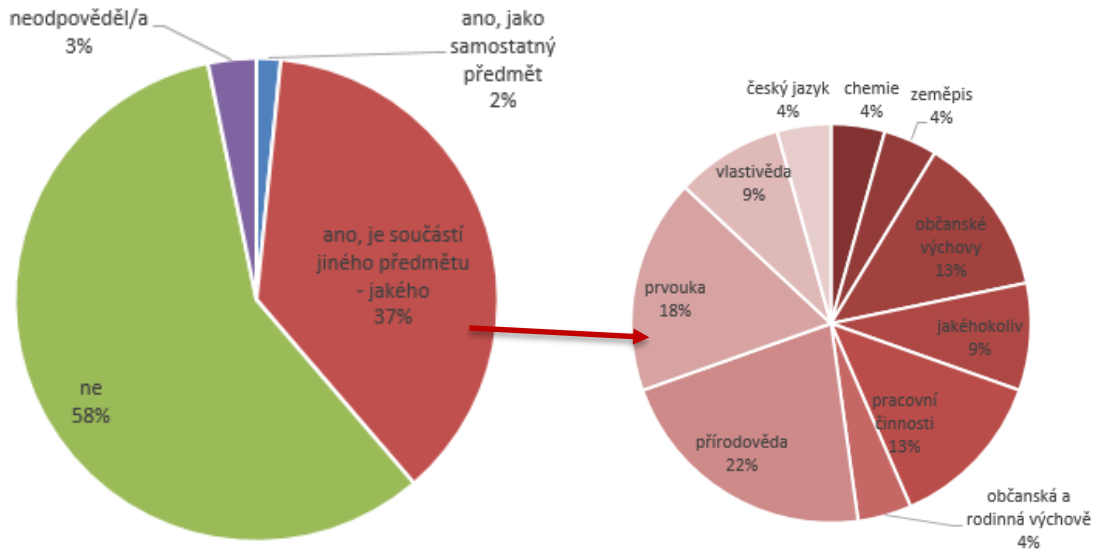
Graf 1 Počty v ČR registrovaných osobních automobilů

Graf 2 Vývoj počtu usmrcených osob při nehodách na pozemních komunikacích od roku 1961

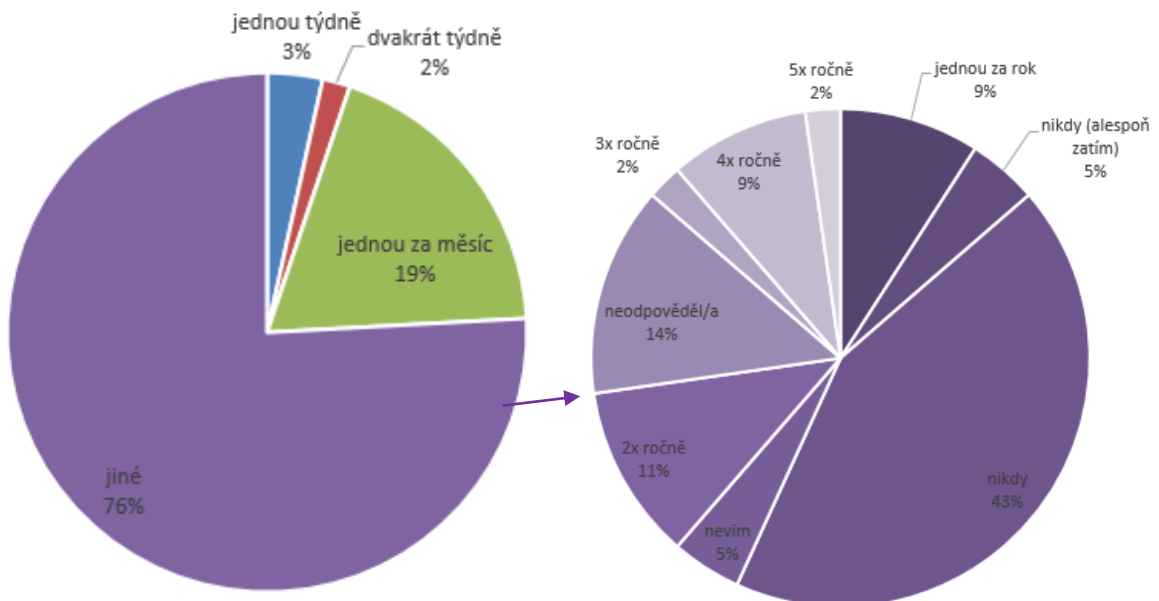
Graf 3 Vývoj počtu usmrcených dětí v ČR

Příloha 1

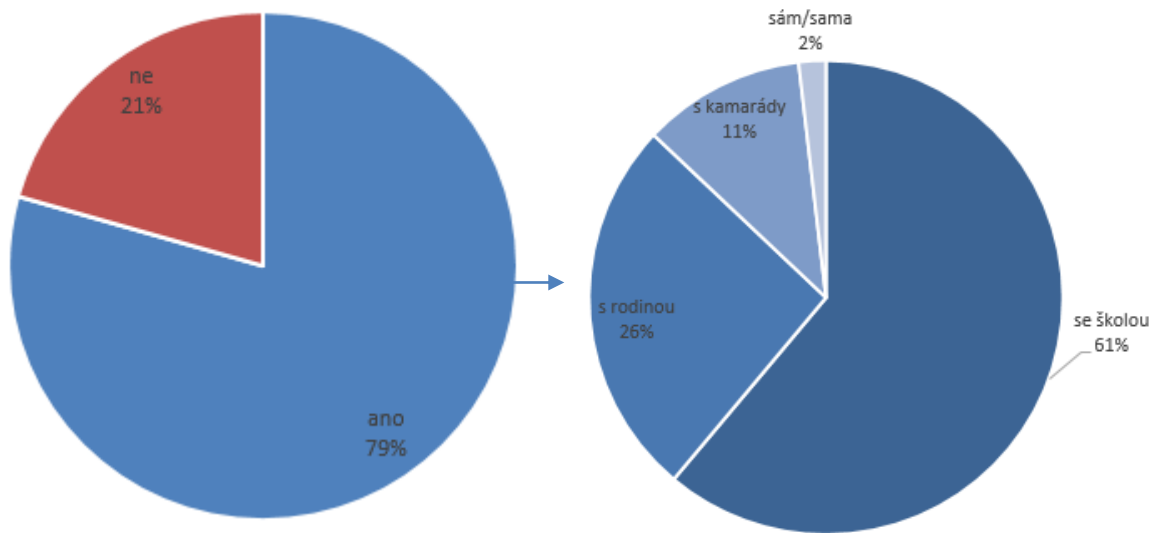
1. Vyučuje se u Vás na škole dopravní výchova?



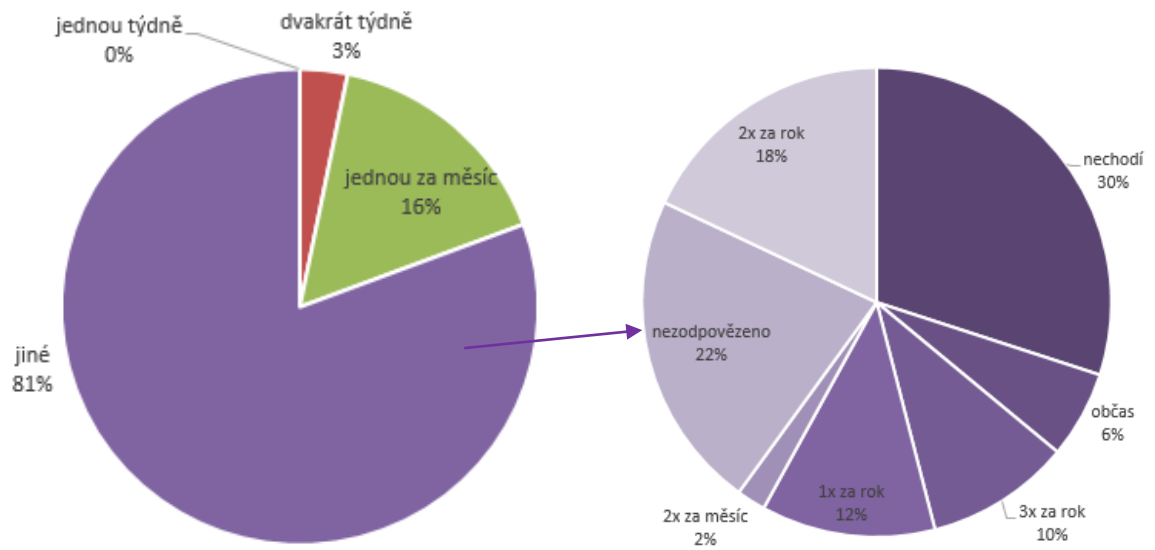
2. Jak často máš dopravní výchovu?



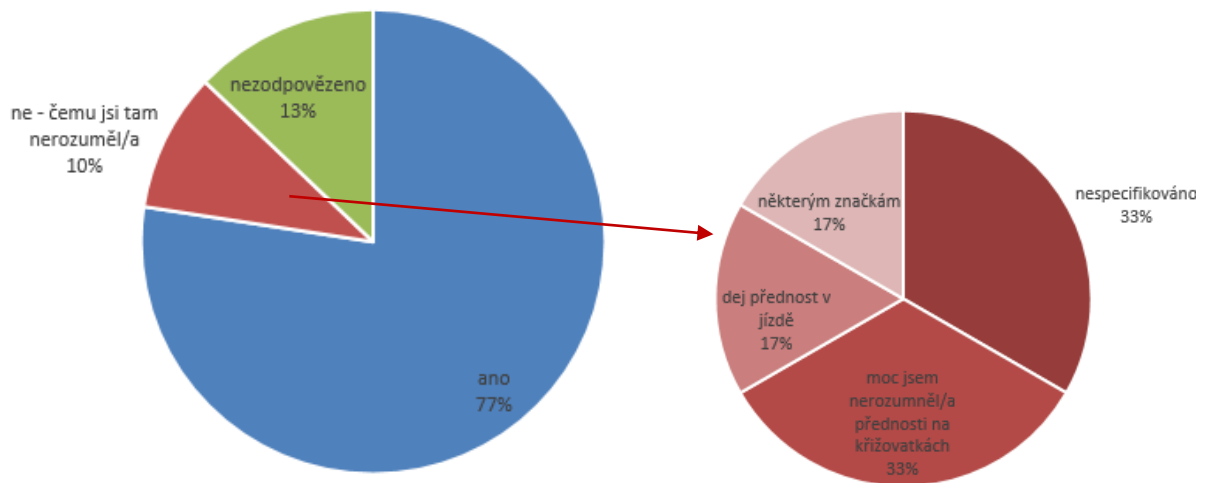
3. Chodíš na DDH nebo jsi chodil?



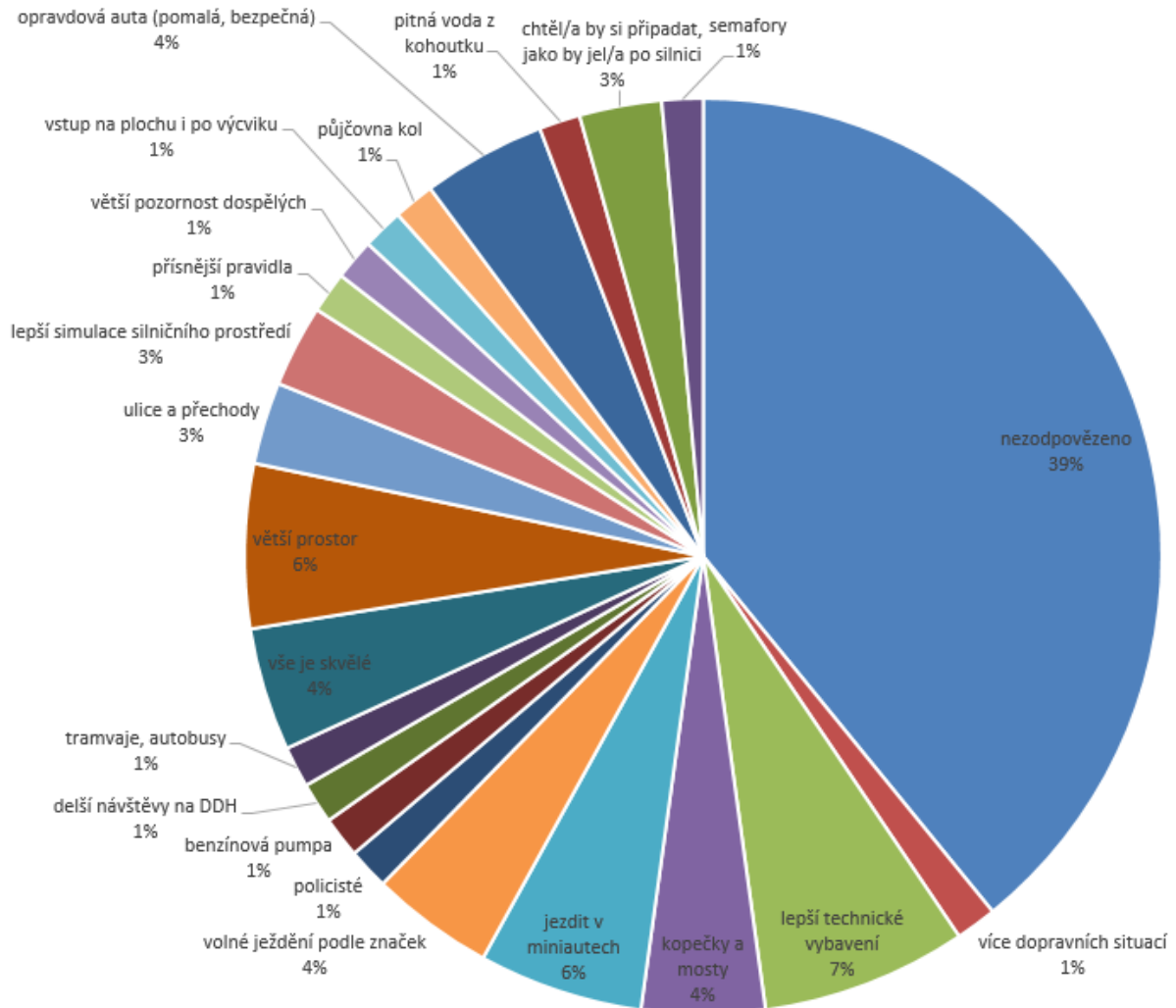
4. Jak často chodíš na DDH nebo jsi chodil?



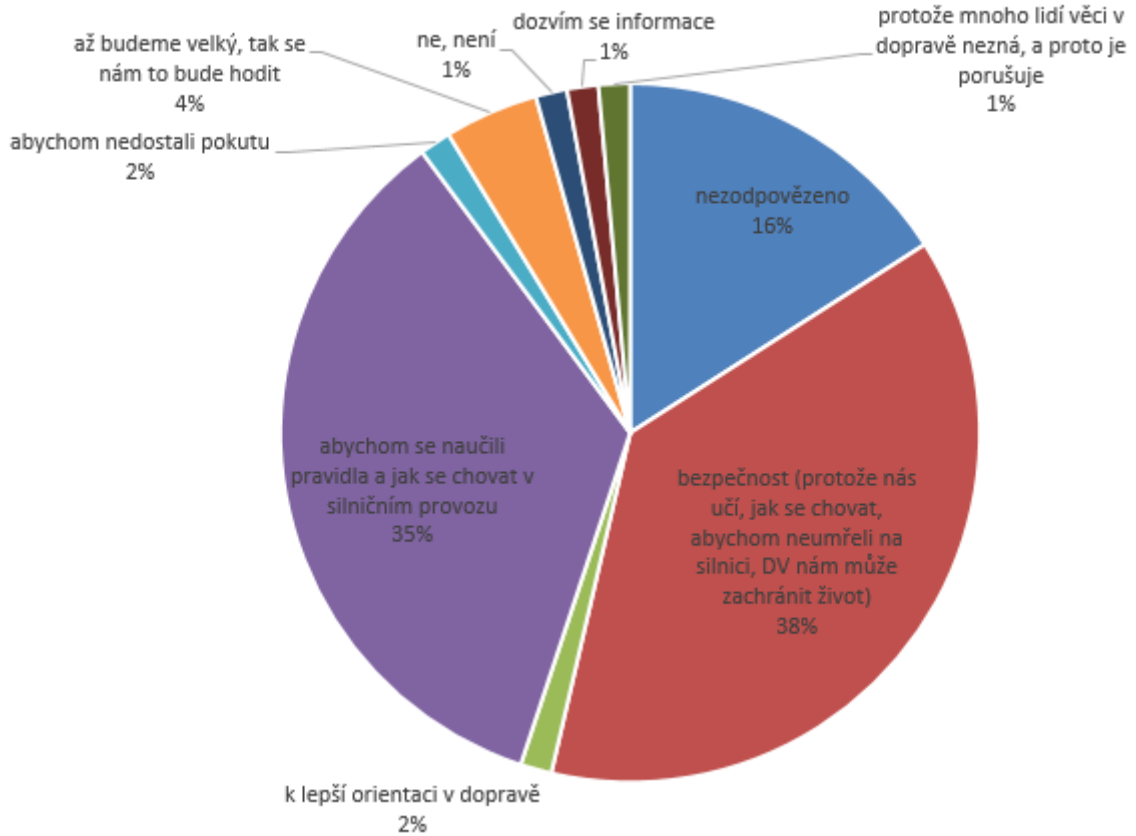
5. Bylo ti na dětské dopravním hřišti vše jasné?



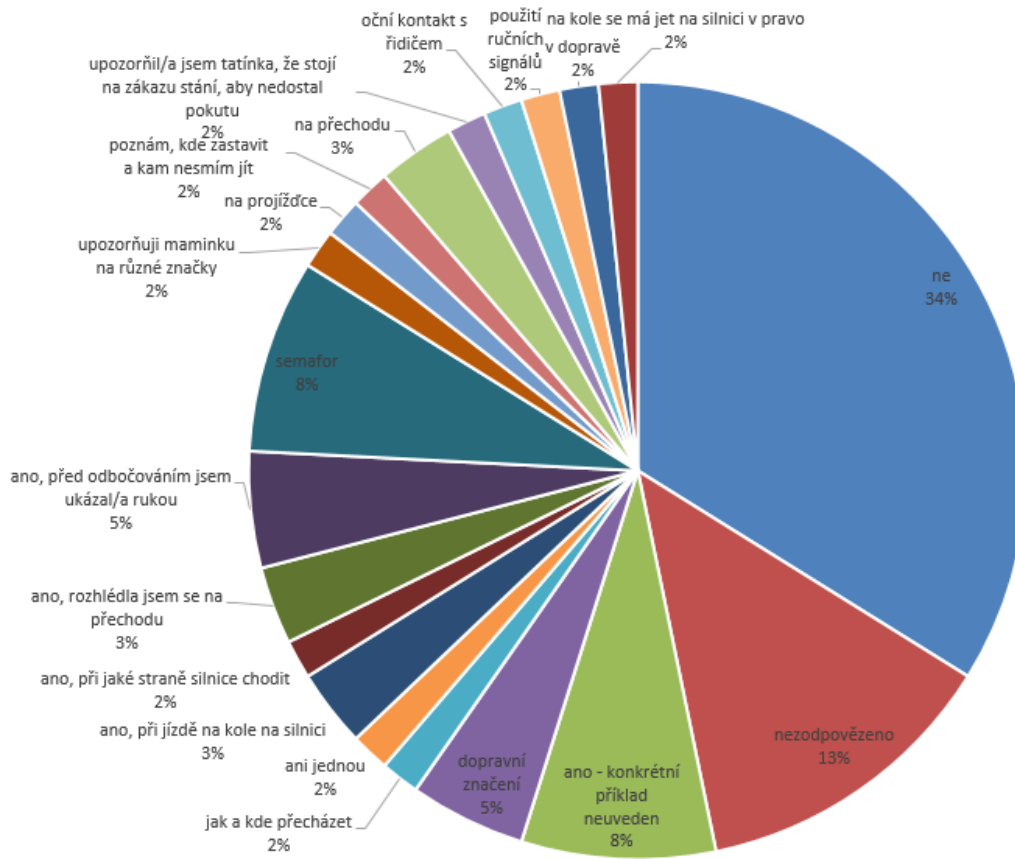
6. Co by se ti na DDH líbilo?



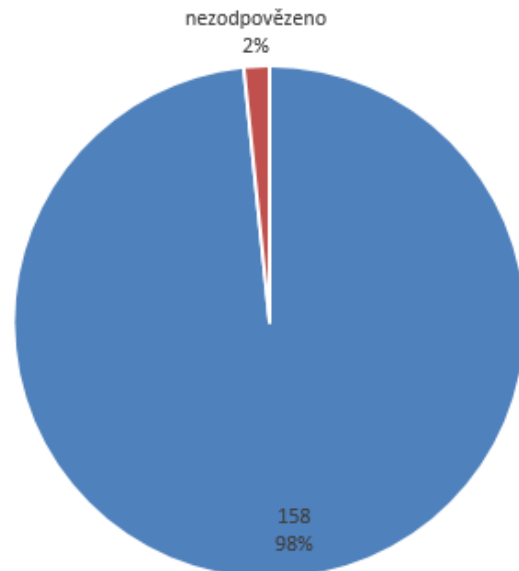
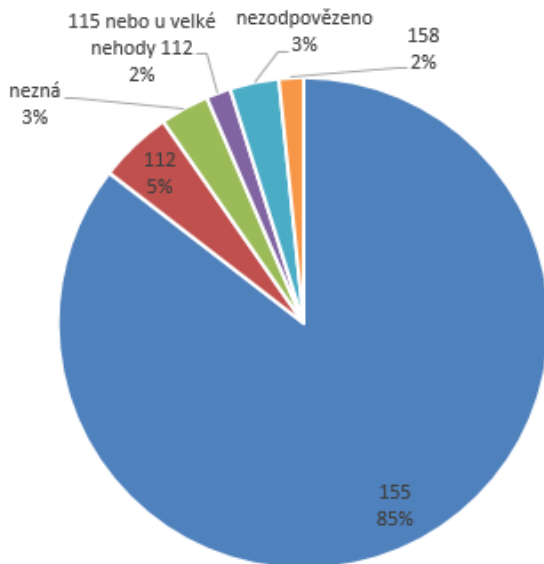
7. Proč je podle tebe dopravní výchova důležitá?



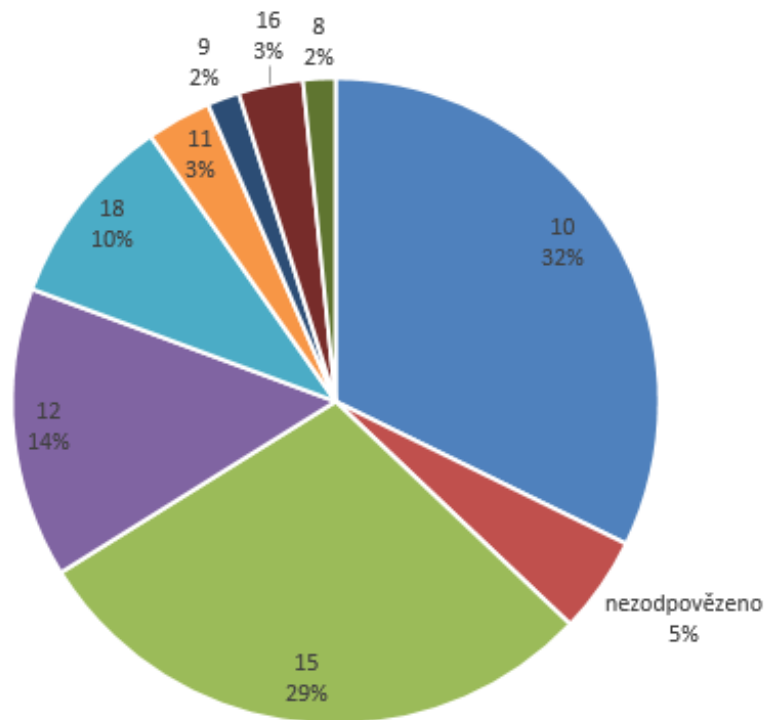
8. Použil/a si některou z naučených znalostí v reálném životě? Pokud ano, tak uveď příklad.



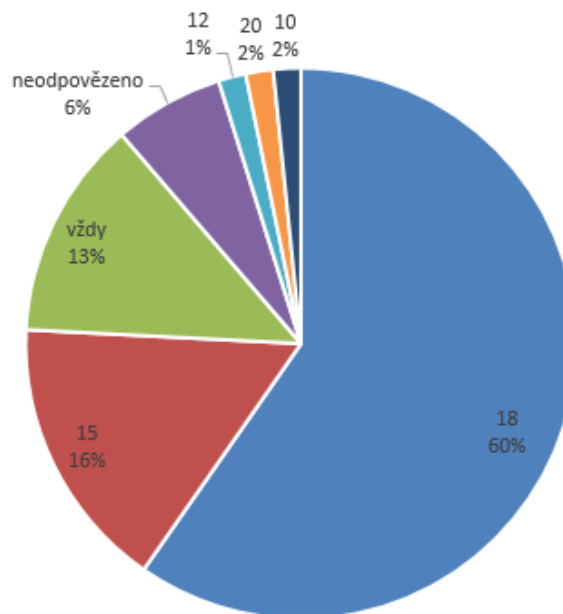
9. Jaké je telefonní číslo na záchrannou službu? 10. Jaké je telefonní číslo na policii ČR?



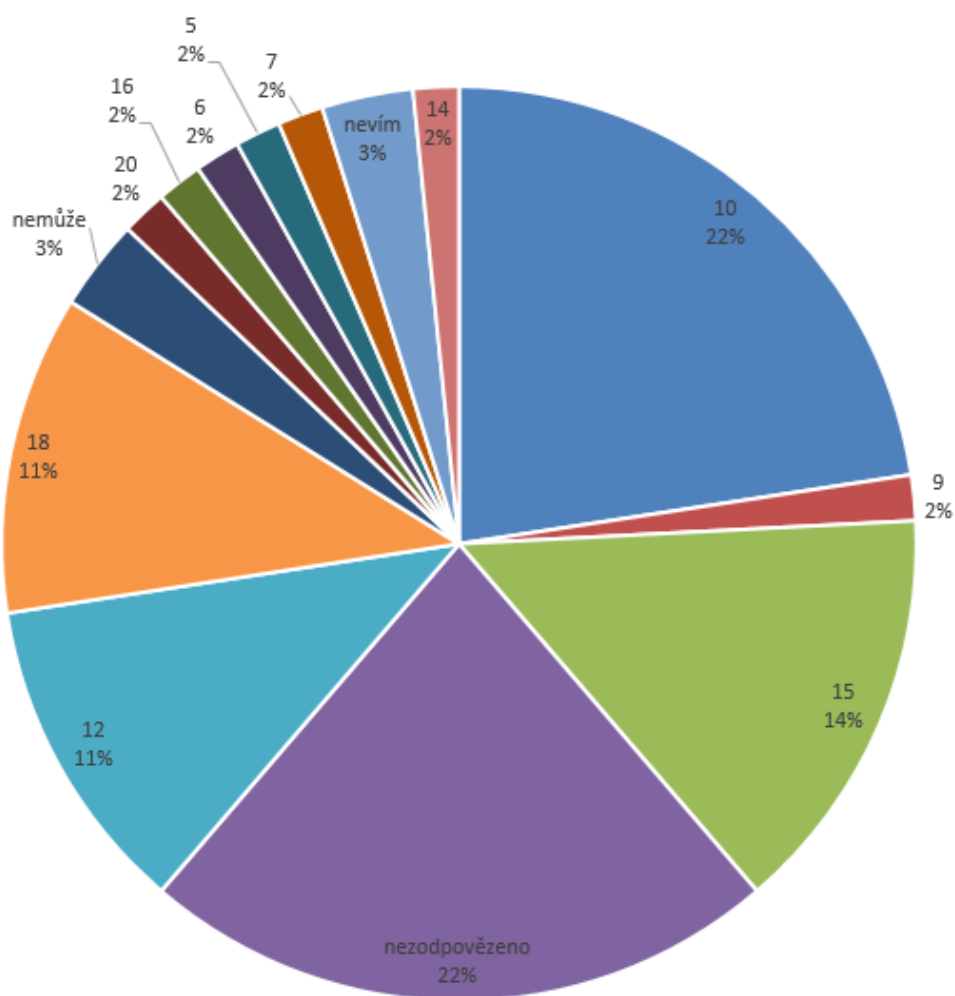
11. Od kolika let smíš jezdit na kole na silnici bez doprovodu dospělé osoby?



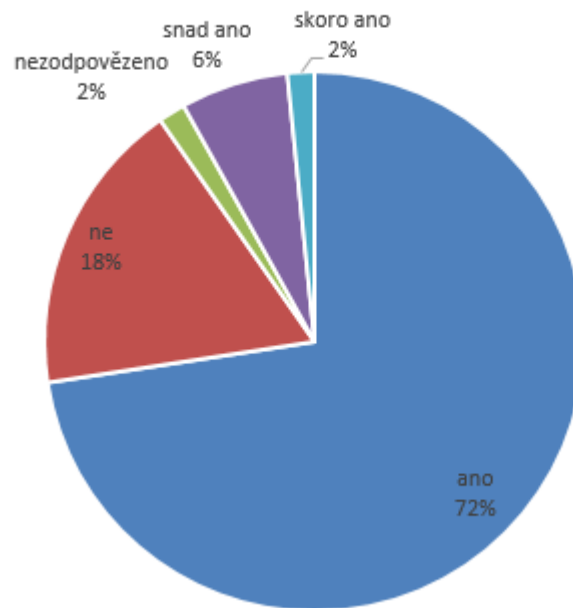
12. Do jakého věku musíš bezpodmínečně nosit přilbu při jízdě na kole?



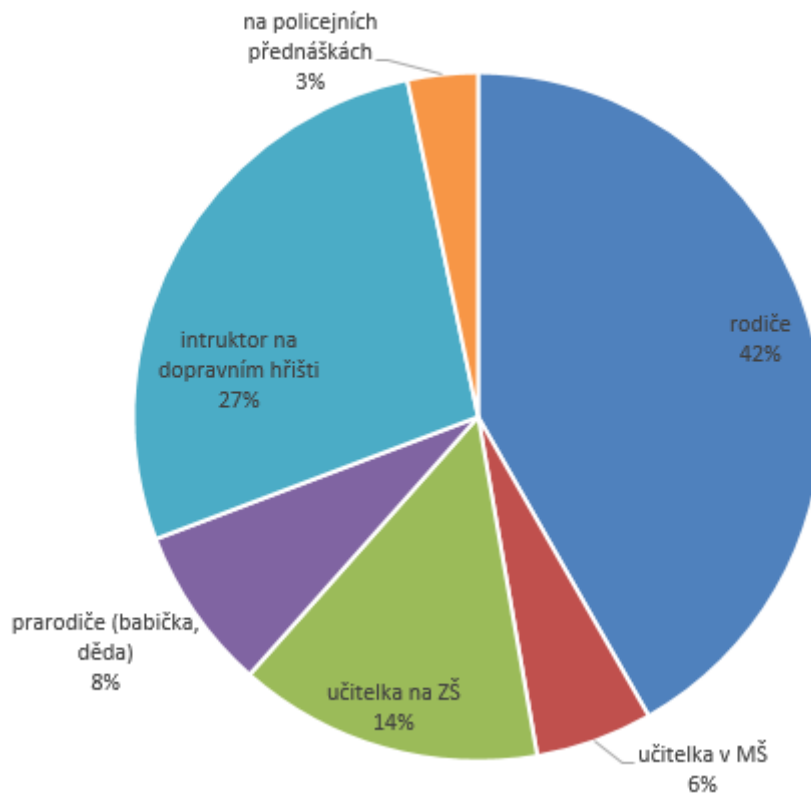
13. Do kolika let může cyklista, aniž by se dopustil přestupku, jezdit na chodníku a v pěší zóně?



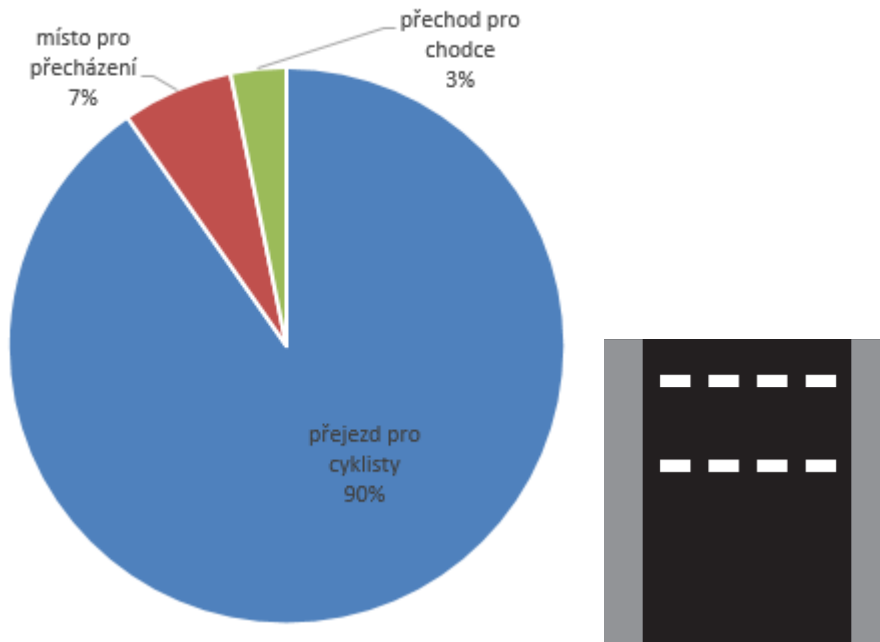
14. Myslíš, že jsi dostatečně připraven/a na samostatnou účast v dopravě?



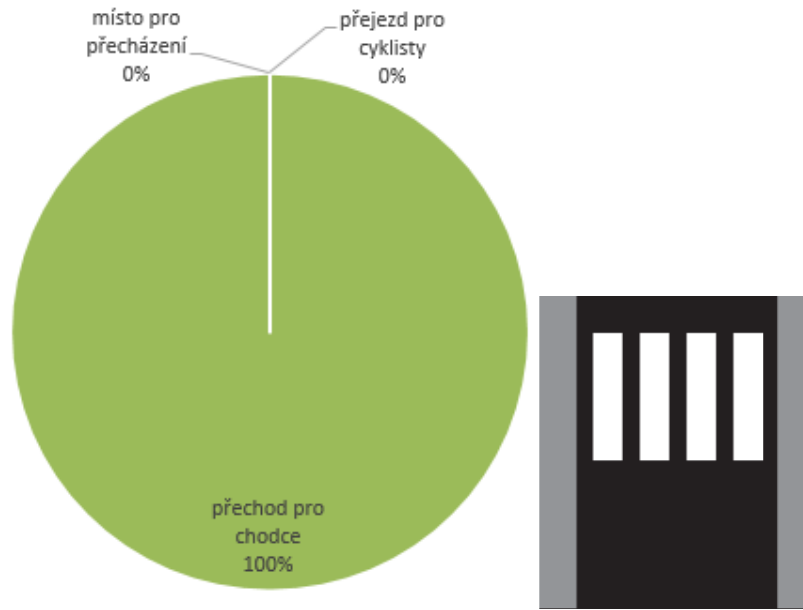
15. Kdo tě seznamoval s pravidly v dopravě?



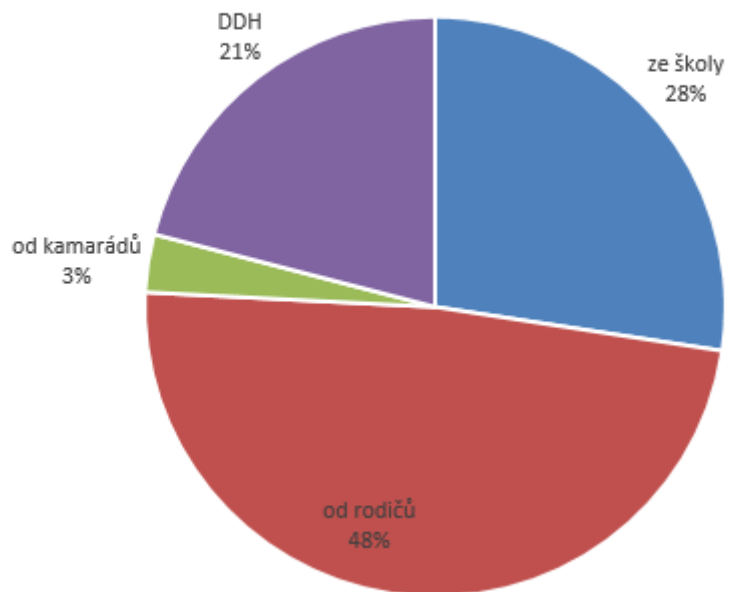
16. Co vyjadřují následující značení:



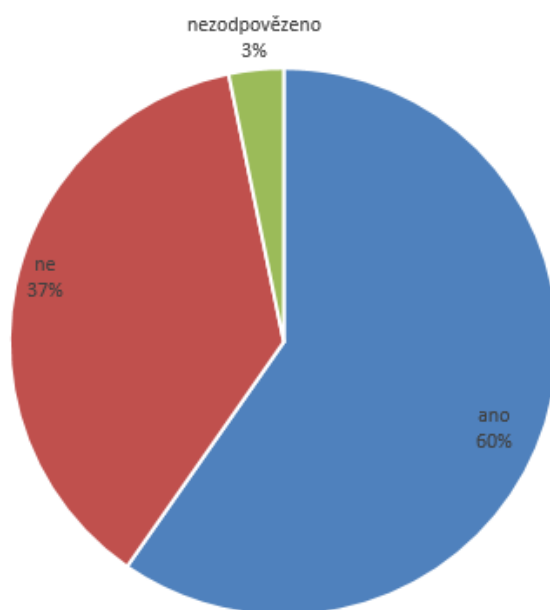
16. Co vyjadřují následující značení:



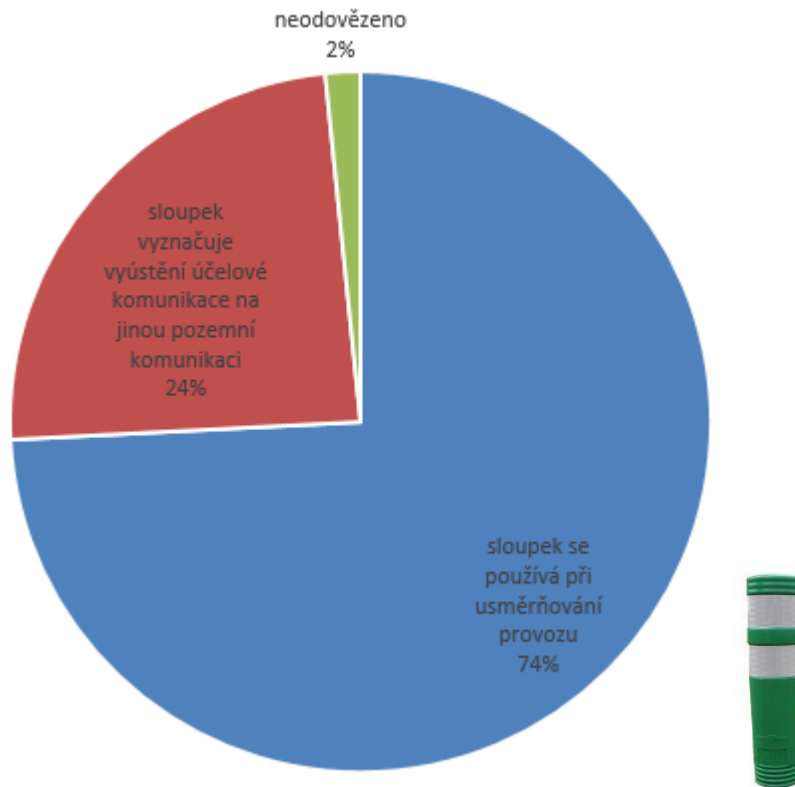
Odkud znáš, co toto značení znamená?



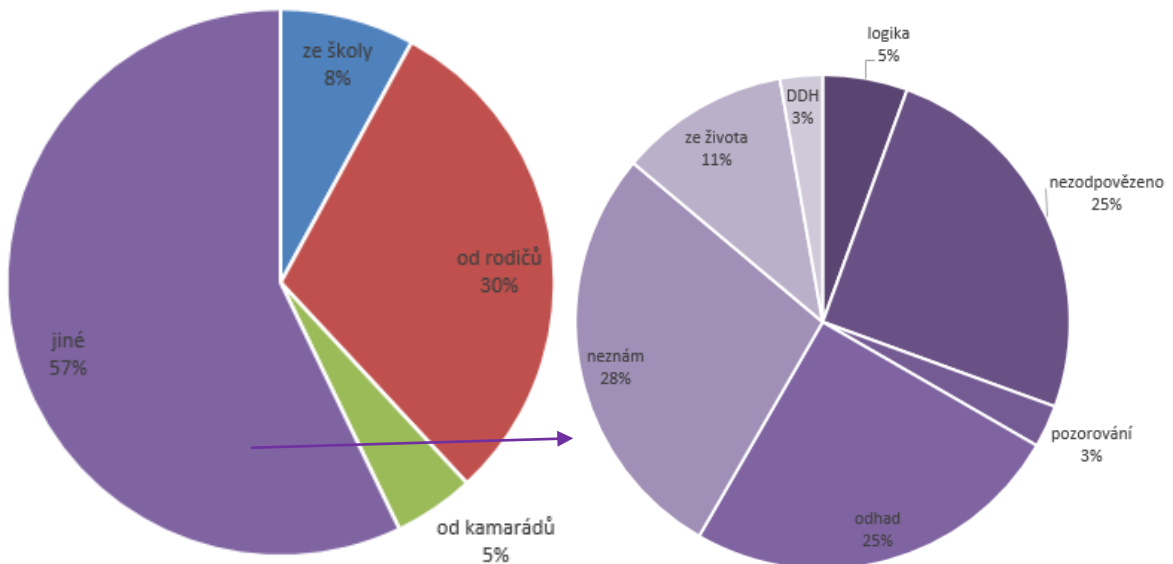
17. Má cyklista na místě přejezdu pro cyklisty přednost?



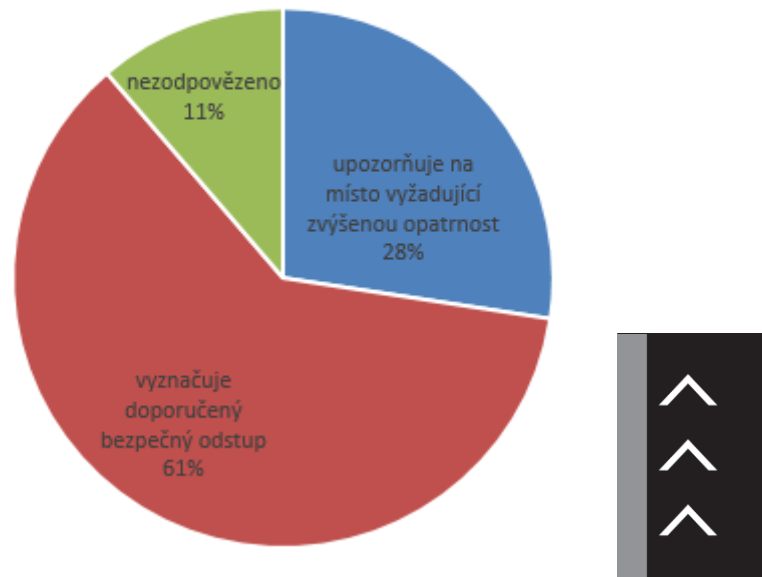
18. Co je to baliseta a kde se používá:



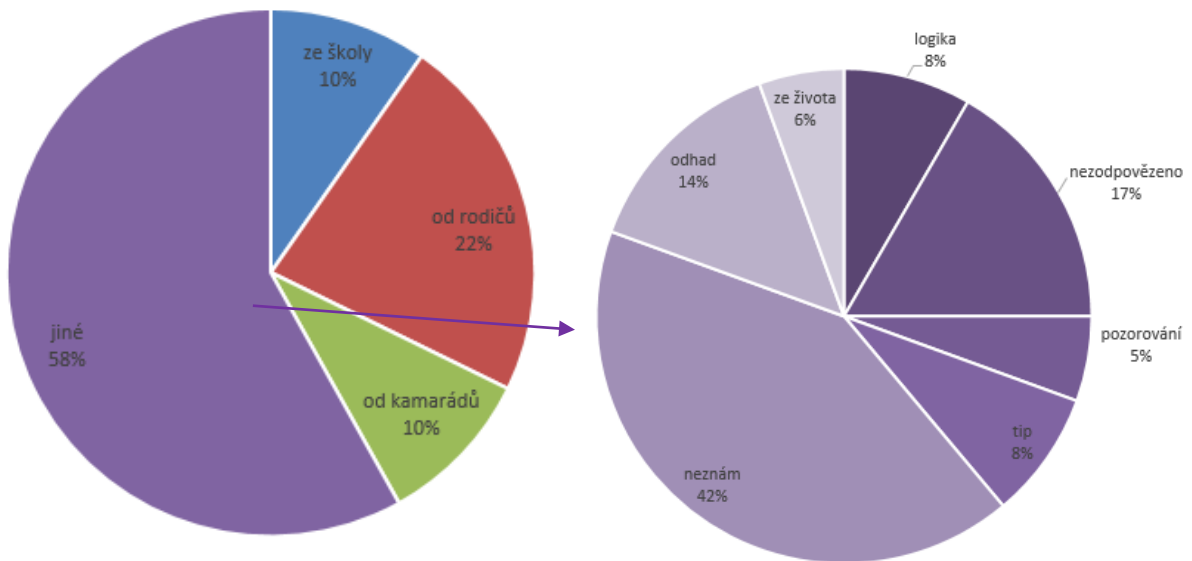
Odkud znáš, co toto značení znamená?



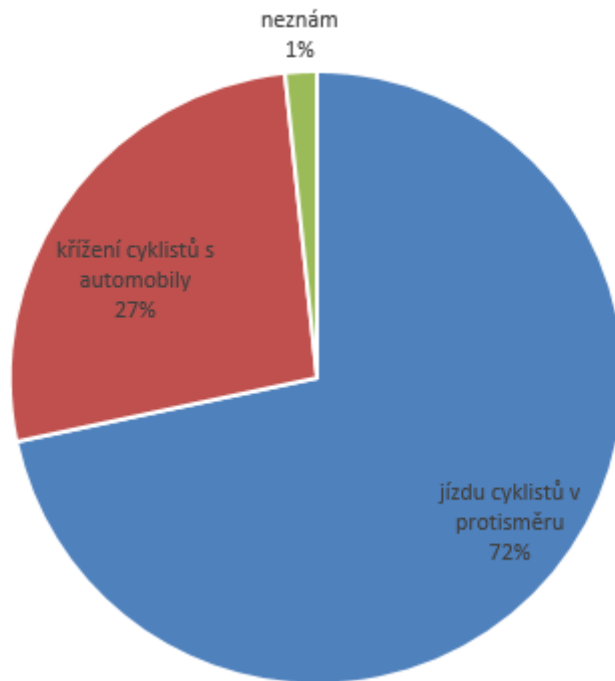
19. Co znamená toto vodorovné značení?



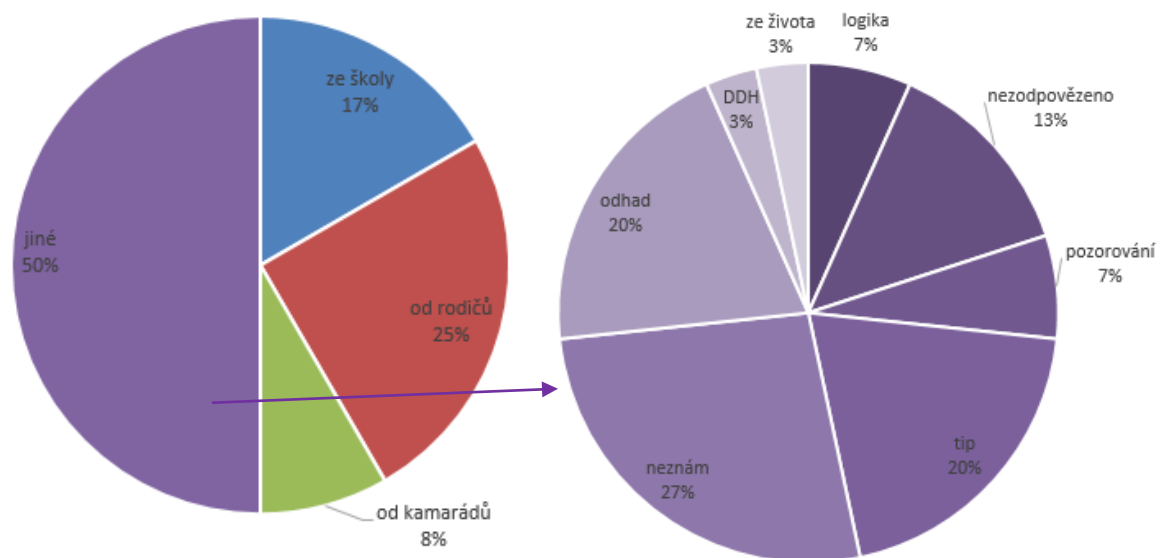
Odkud znáš, co toto značení znamená?



20. Dopravní značka upozorňuje na:



Odkud znáš, co toto značení znamená?



Příloha 2



**CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU s.p.o. 110 15 Praha 1, nábrž.
Ludvíka Svobody 12**

*Držitel certifikátu systému managementu kvality dle ISO 9001:2008 pro
oblast dopravní výchovy a prevence nehodovosti silničního provozu*



Právní předpisy a pokyny vztahující se k provozování dětských a sportovních hřišť a tělocvičných zařízení:

- Zákon ze dne 03.02.2012, občanský zákoník;
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník;
- Zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 283/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků a o změně některých zákonů (zákon o obecné bezpečnosti výrobků) ve znění pozdějších předpisů;
- Nařízení vlády č. 173/1997 Sb., kterým se stanoví vybrané výrobky k posuzování shody, ve znění pozdějších předpisů;
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška č. 410/2005 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých;
- Vyhláška č. 64/2005 Sb., o evidenci úrazů dětí, žáků a studentů;
- Metodický pokyn č.j. 37014/2005 k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí, žáků a studentů ve školách a školských zařízeních zřizovaných MŠMT;
- ČSN EN 1176-7 Zařízení dětských hřišť – Část 7: Pokyny pro zřízení, kontrolu, údržbu a provoz;
- ČSN EN 15312 Víceúčelová sportovní zařízení s volným přístupem;

VZOROVÝ PROVOZNÍ ŘÁD DDH

Zásady provozního řádu DDH

dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zařízení pro výchovu a vzdělání upravují režim dne zohledňující věkové a fyzické zvláštnosti dětí a mladistvých, podmínky jejich pohybové výchovy a otužování, režim, stravování včetně pitného režimu v provozním řádu. (§ 7 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů). Orgány ochrany veřejného zdraví mohou nařídit úpravu provozního řádu, pokud podmínky v něm uvedené nevedou k ochraně zdraví. (§ 84 odst. 1 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů).

Dětské dopravní hřiště **plní úkoly dané celostátními programy** k výuce dopravní výchovy na základě usnesení Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu ze dne 11. června 2007 č. 642.

Provozní řád DDH **upravuje povinnosti provozovatele a uživatelů objektu**. Provozovatel dětského dopravního hřiště je povinen seznámit s provozním řádem všechny zaměstnance objektu a zajistí jeho vyvěšení na viditelném veřejně přístupném místě (místech) u vstupu na hřiště s uvedením nabytí jeho platnosti a kontaktním telefonem zřizovatele a provozovatele DDH.

I. Údaje o DDH

1.1 Typ DDH: (stálé, mobilní, výcviková plocha)

Název DDH:

Adresa DDH:

Zřizovatel DDH:

(např. MěÚ, magistrát-odbor dopravy, školství, ...;

Jeho statutární zástupce-odpovědná osoba:

(adresa, kontakt)

Provozovatel DDH-odpovědná osoba:

(adresa, kontakt)

Vyučující na DDH:

(adresa, kontakt)

Kapacita DDH:

do: (počet dětí)

Datum otevření:

DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ
Ořbitská, Ostrava-Přivoz
Zřizovatel: Statutární město Ostrava – městský obvod Moravská Ostrava a Přívoz, Prokešovo nám. 1803/8, 729 29 Ostrava
Provozovatel: Statutární město Ostrava – městská policie, Nemocniční 11/3328, 702 00 Ostrava

PROVOZNÍ DOBA

Dopravní výuka
duben–červen, září–listopad 08:00 – 13:00 hod.

Provozní doba pro veřejnost

pracovní dny	so, ne, svátky
duběn–červen září	13:00 – 17:00 hod. 10:00 – 18:00 hod.
říjen listopad–březen	13:00 – 17:00 hod. zavřeno

Provozní přestávka
Soboty, neděle, svátky a prázdniny 13:00 – 14:00 hod.

PROVOZNÍ ŘÁD

Základní ustanovení

- DDH je veřejně přístupná a její úkol je poskytnout dětem základní dovednosti v oblasti silniční dopravy.
- DDH je určena pro děti ve věku od 6 do 12 let.
- DDH je určena pro děti, kteří mají zájem o naučení se základním pravidlům silniční dopravy.
- DDH je určena pro děti, kteří mají zájem o naučení se základním pravidlům silniční dopravy.

Pravidla DDH

- DDH je určena pro děti ve věku od 6 do 12 let.
- DDH je určena pro děti, kteří mají zájem o naučení se základním pravidlům silniční dopravy.
- DDH je určena pro děti, kteří mají zájem o naučení se základním pravidlům silniční dopravy.

Provozní řád

- Vstup na DDH je povolen jen za přítomnosti dospělé osoby.
- Děti musí být doprovázeny rodiči nebo zákonnými zástupci.
- Děti musí být doprovázeny rodiči nebo zákonnými zástupci.

Na DDH je zakázáno

- Vstup na DDH je povolen jen za přítomnosti dospělé osoby.
- Děti musí být doprovázeny rodiči nebo zákonnými zástupci.
- Děti musí být doprovázeny rodiči nebo zákonnými zástupci.

DŮLEŽITÁ TELEFONNÍ ČÍSLA:
112 IZS 150 Hasiči 155 Záchranná služba 156 Městská policie 158 Policie

BEZPEČNĚJŠÍ



1.2 Formy aktivit na DDH

- Využití DDH v dopoledních hodinách – výuka dopravní výchovy: ZŠ, MŠ, ...

- Využití DDH v odpoledních hodinách: Dohod. pro zájmové útvary
 - MŠ-?
 - ŠD
 - organizace zabývající se volnočasovými aktivitami dětí a mládeže,
 - občanská sdružení
 - rodiče s dětmi
 - aj.

- Mimo dobu určenou pro realizaci řádné výuky dopravní výchovy je možné komerční využití DDH ve vyhrazené době pouze se souhlasem zřizovatele

1.3 Využití DDH –

- Výuka dopravní výchovy
- Dopravní soutěže
- Zájmové činnosti (brusle, prkna, malé moto, apod.)
- MŠ, DDM, SVČ

II. Režim dne (vyhl. č. 410/2005 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení)

2.1 Provoz týkající se aktivit určených dětem a mládeži

- Denně (pondělí – pátek)
- Úprava dle místních podmínek

2.2 Vstup do prostoru DDH

- Do objektu DDH je možno vstupovat vchodem (vchody)
Z
- Zaměstnanci a návštěvníci DDH (skupiny dětí s pedagogickým doprovodem a další) mohou používat v době od do všechny uvedené vchody;
- DDH mohou využívat děti, děti s rodiči a mládež, děti do 6 let pouze v doprovodu rodičů (popř. osoby starší 15 let).

2.3 Vyučovací režim

- Začátek vyučování v
- Výuka musí být ukončena nejpozději do
- Vyučovací hodina trvá 45 minut;
- Délka přestávky je 10 minut mezi 1. a 2. hodinou. Po 2. vyučovací hodině 20 minut. Mezi 3. a 4. vyučovací hodinou bude přestávka (5 minut) organizována dle potřeby DDH. Mezi 4. a 5. vyučovací hodinou bude přestávka trvat 10 minut;
- O účastnících výcviku a výuky dopravní výchovy vede vyučující na DDH záznam („Záznam o výuce a výcviku na DDH“);
- Pro vstup účastníků jiných akcí mimo řádnou výuku dopravní výchovy, kromě volnočasových aktivit musí organizátor akce vyhotovit přehled o počtech zúčastněných osob.

2.4 Povinnosti zřizovatele DDH

Pokud není dohodou stanoveno jinak, je zřizovatel povinen zabezpečovat:

- Údržbu DDH, jeho opravy;
- Přednostní opravy havárií, které ohrožují bezpečnost návštěvníků DDH, zhoršují hygienické podmínky, či jinak omezují provoz DDH;
- Dodávku elektřiny a její měření;
- Vytápění objektu, je-li k dispozici, dodávku teplé a užitkové vody;
- Úklid objektu, odvoz odpadků;
- Technické prostředky požární ochrany, včetně dokumentace požární ochrany
- dle platné právní normy;
- Ostrahu objektu.

2.5 Povinnosti provozovatele DDH

Pokud není stanoveno jinak, je provozovatel povinen:

- Užívat prostory ke sjednanému účelu, k jeho změně může dojít pouze na základě písemné dohody zřizovatele a provozovatele DDH;
- Provádět běžnou údržbu a drobné opravy spojené s provozem DDH;
- Provádět jakékoliv stavební úpravy pouze se souhlasem zřizovatele;
- Být operativně ve spojení se zřizovatelem pro možnost řešení mimořádných událostí;
- Používat DDH s péčí řádného hospodáře;
- Umožnit pracovníkům zřizovatele a krajského koordinačního pracoviště BESIP vstup do prostor DDH za účelem kontroly jeho stavu, výuky a výcviku dopravní výchovy, provedení inventarizace majetku;
- Umožnit pracovníkovi krajského koordinačního pracoviště BESIP manipulaci s majetkem, který byl na DDH zapůjčen za účelem výuky dopravní výchovy (metodický materiál, jízdní kola, apod.).

III. Bezpečnostní pokyny a zásady poskytování první pomoci

- DDH (ne)zajišťuje pitný režim;
- Nezbytnou první pomoc poskytuje vyučující na DDH ve spolupráci s pedagogickým doprovodem;
- Pobyt dětí je umožněn pouze v případě příznivého počasí a nehrozícího smogového nebezpečí;
- Během pobytu venku není žákům povoleno běhat, skákat po lavičkách a ničit zeleň;
- Děti se chovají podle poučení k BOZP, s nímž byli seznámeni na začátku výuky na DDH, a pokynů pedagogického doprovodu. Především se chovají tak, aby ochránily zdraví své a zdraví ostatních účastníků;
- Při používání DDH a jízdě na jízdních kolech, koloběžkách, tří a čtyřkolkách musí účastníci používat ochrannou přilbu schváleného typu (zákon č. 361/2000 Sb., § 58, odst. 1); v rámci oblečení je doporučeno, aby nohavice přesahovaly přes kolena a rukávy přes lokty;
- Na DDH se nesmí používat technické prostředky (jízdní kola, tří a čtyřkolky, koloběžky), jejichž technický stav nebyl zkontrolován odborným pracovníkem; na DDH musí být k dispozici „Protokol o technické prohlídce, údržbě a opravě technických prostředků na DDH“ vystavený odborným subjektem;



**CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU s.p.o. 110 15 Praha 1, nábř.
Ludvíka Svobody 12**

*Držitel certifikátu systému managementu kvality dle ISO 9001:2008 pro
oblast dopravní výchovy a prevence nehodovosti silničního provozu*



PROTOKOL O TECHNICKÉ PROHLÍDCE, ÚDRŽBĚ A OPRAVĚ JÍZDNÍCH KOL NA DDH

Dne byla provedena technická prohlídka, údržba a
oprava ks jízdních kol určených pro výuku dopravní výchovy
na dětském dopravním hřišti v
výrobní čísla jízdních kol, popř. jejich popis:

Ošetření technického stavu jízdních kol provedla fa:

(název fy, jméno, příjmení, razítko a podpis odpovědného pracovníka)

Práce převzal:

(jméno, příjmení, datum a podpis odpovědné osoby)

- Na účastníky řádné výuky dopravní výchovy zpravidla v dopoledních hodinách se v případě škodní události účastníka výuky vztahuje pojištění sjednané konkrétní školou, jejíž vedení žáky na DDH vyslalo;
- Za systém pojištění škodních událostí v době konání volnočasových aktivit na DDH je zodpovědný provozovatel DDH ve spolupráci se zřizovatelem DDH; za bezpečnost dětí organizovaných ve skupině odpovídá její vedoucí, v případě jednotlivců, za tyto odpovídají rodiče, (popř. osoba starší 15 let);
- Za systém pojištění škodních událostí v době konání ostatních akcí na DDH je zodpovědný organizátor akce ve spolupráci s provozovatelem a zřizovatelem DDH;
- Kázeňské přestupky řeší pedagogický doprovod dané skupiny dětí. Pedagogický doprovod po celou dobu výuky dopravní výchovy odpovídá za kázeň a bezpečnost svěřených dětí;
- Nedílnou přílohou provozního řádu musí být pojmenování a vyhodnocení možných rizik spojených s činností na DDH;

Pojmenování a vyhodnocení rizik při výcviku a výuce dětí na dětských dopravních hřištích

Výcvik a výuka dětí na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH) patří k neúčinnějším formám dopravní výchovy dětí. Probíhá na nich praktický výcvik řady dovedností, které děti potřebují získat pro svůj bezpečný pohyb v silničním provozu.

Všechny druhy sportovních i ostatních pohybových aktivit na dětských dopravních hřištích jsou ovlivňovány mnoha faktory, které společně vytvářejí podmínky pro bezpečné zvládnutí daných činností. Jedná se nejen o vlastnosti výrobků a kvalitu materiálů, ale i o organizaci a způsob využívání (provozování) zařízení, které mohou míru rizika maximálně snížit. Úraz jednotlivce má vedle následků na zdraví i své závažné společenské a ekonomické důsledky. A protože stupeň dozoru, který by mohl zcela zabránit případnému zranění, není prakticky možné zajistit, je žádoucí formou nastavení podmínek a dodržování určitých organizačních a provozních pravidel vytvářet bezpečné prostředí pro provozování DDH s minimální mírou rizika.

Poř. čís.	Pracoviště	Druh činnosti	Riziko	Zdroj nebezpečí	Následky	Opatření k eliminaci
1.	Přesun na DDH	Chůze po chodníku	Zakopnutí	Nerovný chodník	Podvrtnutí, zlomenina	Poučení, dozor
2.	Přesun na DDH	Přecházení vozovky	Vstup do vozovky	Střet s dopravním prostředkem	Úraz hlavy, zhmožděny, zlomeniny, vnitřní zranění	Poučení, školení, zastavovací terče, zvýšená pozornost
3.	Přesun na DDH	Chůze po chodníku s pruhem pro cyklisty	Vstup do jízdního pruhu pro cyklisty	Střet s cyklistou	Úraz hlavy, zlomeniny, vnitřní zranění	Poučení, dozor, zvýšená pozornost
4.	DDH	Chůze po DDH	Zakopnutí	Nerovnost vozovky, chodníku, ohrazení vozovky	Podvrtnutí, odřeniny, zlomeniny	Poučení, dozor
5.	DDH	Chůze po DDH	Pošťuchování, nekázeň		Odřeniny, zlomeniny	Poučení, dozor
6.	DDH	Chůze po DDH	Uklouznutí	Mokrá chodník, mokrá vozovka, spadlé listí	Podvrtnutí, odřeniny, zlomeniny	Poučení, dozor, čistota DDH, vhodná obuv
7.	DDH	Jízda na kole	Podklouznutí kola	Voda, listí, nečistoty na DDH	Úraz hlavy, odřeniny, zlomeniny	Poučení, kontrola DDH, vhodný oděv
8.	DDH	Jízda na kole	Náraz na překážku	Nezvládnutí techniky jízdy	Úraz hlavy, zhmožděny, odřeniny, zlomeniny	Poučení, vhodný oděv
9.	DDH	Jízda na kole	Srážka cyklistů	Rychlá jízda, neznalost PSP	Úraz hlavy, zhmožděny, odřeniny, zlomeniny	Poučení, dostatečný dozor
10.	DDH	Jízda na kole	Ukazování změny směru jízdy	Nezvládnutí techniky řízení kola	Úraz hlavy, zhmožděny, odřeniny, zlomeniny	Nácvik řízení jednou rukou, vhodné oblečení, obuv, dostatečný dozor
11.	DDH	Přecházení po přechodech pro chodce	Vstup do jízdní dráhy cyklistovi	Střet s cyklistou, pád	Úraz hlavy, zhmožděny, odřeniny, zlomeniny	Poučení, dostatečný dozor
12.	DDH	Jízda na kole	Zamotání oděvu do řetězu jízdního kola	Chybějící, nedostatečný kryt řetězu	Úraz hlavy, zhmožděny, odřeniny, zlomeniny	Kontrola jízdního kola, vhodné oblečení
13.	DDH	Jízda na kole	Jízda po DDH	Skrytá vada jízdního kola	Úraz hlavy, zhmožděny, odřeniny, zlomeniny	Poučení, kontrola kola
14.	DDH	Jízda na kole	Výjetí z vyznačené trasy	Nerovnost vozovky, kaluže, vyhýbání se	Úraz hlavy, zhmožděny, odřeniny, zlomeniny	Poučení, dostatečný dozor

Je zakázáno:

- Vstupovat na DDH při nepříznivém počasí (silný vítr, déšť, sníh, náledí, viditelnost);
- Kouřit, konzumovat alkoholické nápoje, užívat omamné látky;
- Užívat DDH při jeho nebezpečném poškození

HASIČI: 150

ZÁCHRANNÁ SLUŽBA: 155

POLICIE: 158

MĚSTSKÁ POLICIE: 156

INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM: 112

Tento provozní řád nabývá platnost dnem vydání a platí do jeho následující aktualizace.

V

Dne

Zřizovatel:

Provozovatel:

Vzorový provozní řád DDH je nutné upravit dle místních podmínek a podmínek konkrétního DDH.