

Dopravní výchova v kurikulu mateřských škol

Veronika Pavelková

Bakalářská práce
2023



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta humanitních studií

Ústav pedagogických věd

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Veronika Pavelková
Osobní číslo:	H180316
Studijní program:	B7507 Specializace v pedagogice
Studijní obor:	Sociální pedagogika
Forma studia:	Kombinovaná
Téma práce:	Dopravní výchova v kurikulu mateřských škol

Zásady pro vypracování

Zpracování rešerše a studium odborné literatury.

Vymezení terminologie a teoretických východisek z oblasti předškolní pedagogiky, kurikula mateřských škol a dopravní výchovy.

Příprava metodiky empirické části, zpracování projektu výzkumu a stanovení výzkumného problému.

Realizace kvalitativního výzkumu formou rozhovoru.

Zpracování a vyhodnocení získaných dat, včetně jejich interpretace.

Prezentace výsledků výzkumu, jejich shrnutí a doporučení pro praxi.

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- BEDNÁŘOVÁ, Jiřina a Vlasta ŠMARDOVÁ, 2007. Diagnostika dítěte předškolního věku: co by dítě mělo umět ve věku od 3 do 6 let. Brno: Computer Press. ISBN 9788025118290.
OPRAVILOVÁ, Eva, 2016. Předškolní pedagogika. Praha: Grada. ISBN 9788024751078.
PROCHÁZKA, Miroslav, 2012. Sociální pedagogika. Praha: Grada. ISBN 9788024734705.
ŠUSTROVÁ, Tereza, Zuzana STRNADOVÁ a Jan TECL, 2018. Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
ŠVARÍČEK, Roman a Klára ŠEDOVÁ, 2014. Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách. Vyd. 2., Praha: Portál. ISBN 9788026206446.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Michaela Lukešová**
Ústav pedagogických věd

Datum zadání bakalářské práce: **25. ledna 2023**
Termín odevzdání bakalářské práce: **28. dubna 2023**

Mgr. Libor Marek, Ph.D.
děkan



doc. Mgr. Jakub Hladík, Ph.D.
ředitel ústavu

Ve Zlíně dne 25. ledna 2023

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné;
- na bakalářské práci jsem pracoval(a) samostatně a použitou literaturu jsem citoval(a). V případě publikace výsledků budu uveden(a) jako spoluautor.

Ve Zlíně 22.4.2023

.....

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užitje-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užit či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zaměřuje na zařazení dopravní výchovy do vzdělávacího systému v České republice. Zejména se zaměřuje na zařazení dopravní výchovy do kurikula mateřských škol. Praktická část je věnována výzkumu, který se zaměřuje na to, jak učitelky mateřských škol vnímají zařazení tohoto tématu do celkového vzdělávání a na funkčnost nastaveného režimu dopravní výchovy v daných mateřských školách.

Klíčová slova: dopravní výchova, základní pravidla silničního provozu, účastník silničního provozu, děti, školní vzdělávací program

ABSTRACT

This graduation work is focused on the inclusion of traffic education in the education system in the Czech Republic. It focuses on the inclusion of traffic education in the kindergarten curriculum. The practical part is devoted to research, which focuses on how kindergarten teachers perceive the inclusion of this topic in general education and the functionality of the set regime of traffic education in the kindergartens.

Keywords: traffic education, basic rules of road traffic, road traffic participant, children, school educational program

Chtěla bych poděkovat mé vedoucí práce, paní Mgr. Michaele Lukešové za odborné vedení mé bakalářské práce, za její vstřícnost, ochotu, cenné rady a čas.

Také bych chtěla poděkovat všem dotazovaným respondentům za jejich ochotu podělit se o své zkušenosti a spolupracovat při výzkumu.

V neposlední řadě patří poděkování celé mé rodině za jejich podporu a trpělivost, kterou mi věnovala v průběhu mého studia.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 VÝCHOVA A DOPRAVNÍ VÝCHOVA	13
1.1 CÍLE DOPRAVNÍ VÝCHOVY	16
1.2 METODY VÝUKY DOPRAVNÍ VÝCHOVY	17
1.3 NEHODOVOST V ČR A DĚTI	19
1.4 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY DLE ÚČASTNÍKŮ VZDĚLÁVÁNÍ	21
1.4.1 Dopravní výchova v rodině	21
1.4.2 Dopravní výchova dětí v předškolním věku	23
1.4.3 Dopravní výchova žáků základních škol	24
1.4.4 Dopravní výchova mládeže – střední školy	28
1.4.5 Dopravní výchova jako celoživotní vzdělávání	29
2 SYSTÉM KURIKULÁRNÍCH DOKUMENTŮ V PŘEDŠKOLNÍM VZDĚLÁVÁNÍ.....	31
2.1 KURIKULÁRNÍ DOKUMENTY V ČESKÉM ŠKOLSTVÍ.....	31
2.2 KURIKULUM MATEŘSKÝCH ŠKOL	31
2.3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V KURIKULU MATEŘSKÝCH ŠKOL	32
3 INSTITUCE SPOLUPRACUJÍCÍ NA DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ.....	36
3.1 DOPRAVNÍ POLICIE ČR	37
3.2 CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU	38
3.3 CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU	39
3.4 ČESKÝ ČERVENÝ KŘÍŽ	39
II PRAKTICKÁ ČÁST.....	41
4 VÝZKUM.....	42
4.1 CÍLE VÝZKUMU	43
4.3 METODA SBĚRU DAT A VÝZKUMNÝ SOUBOR.....	44
4.4 METODA VYHODNOCENÍ NASBÍRANÝCH DAT	47
5 VYHODNOCENÍ KVALITATIVNÍHO VÝZKUMU.....	66
5.1 VYHODNOCENÍ VÝZKUMNÝCH OTÁZEK	67
5.1.1 Učit děti dopravní výchovu?	67
5.1.2 Jak na to	68
5.1.3 Na věku záleží	68
5.1.4 K čemu to je	69
5.1.5 Kvalita výuky, aneb děláme to dobře?	69
5.1.6 Časový prostor.....	70
5.1.7 Materiální zabezpečení	70
5.1.8 Kdo to děti naučí?.....	71

5.1.9 Nemyslíš, zaplatíš.....	71
6 DOPORUČENÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z VÝSLEDKŮ VÝZKUMU.....	73
ZÁVĚR.....	77
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	79
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	83
SEZNAM GRAFŮ.....	84
SEZNAM TABULEK	85
SEZNAM PŘÍLOH.....	86

ÚVOD

Každý z nás se denně stává účastníkem silničního provozu. Stačí vyjít ven na ulici. Doprava ovlivňuje každého z nás již od raného dětství. Díky čím dál tím hustší dopravní síti se nezdá, kdy stanou objekty dopravních nehod malé děti. Proto je důležité zabývat se prevencí vzniku dopravních nehod už od velmi útlého věku.

Téma dopravní výchovy je mi blízké, jelikož pracuji na DDM Sluníčko Otrokovice, jako pedagog volného času a jedním ze středisek spadajících pod DDM Sluníčko je i Dopravní hřiště. Naše dopravní hřiště je pro veřejnost otevřeno 7 dní v týdnu od dubna do konce listopadu. V otevírací době pro veřejnost navštěvují hřiště zejména rodiče s malými dětmi.

Na základě pozorování chování dětí na cvičných vozovkách jsem zjistila, že spousta dětí svým chováním na cvičných vozovkách ohrožuje nejen sebe, ale i ostatní účastníky, a to ve většině případů díky neznalosti základních pravidel pohybu v provozu. Proto vnímám jako nezbytné věnovat se dopravní výchově od co nejútlejšího věku, a to jak v rodinném prostředí, tak i v prostředí mateřských škol.

V teoretické části mé práce se zaměřuji na dopravní výchovu jako takovou – rozeberu její cíle, metody výuky dopravní výchovy a její rozdělení podle věku účastníků. Zaměřím se také na zakotvení dopravní výchovy v kurikulárních dokumentech českého školství, zejména pro předškolní vzdělávání. Také se budu věnovat organizacím, které participují na dopravní výchově.

V praktické části se potom zaměřím na výuku dopravní výchovy v jednotlivých mateřských školách. Hlavním cílem mého výzkumu bude „zmapování problematiky dopravní výchovy v ŠVP z pohledu učitelek mateřských škol“. Hlavní výzkumnou otázkou poté bude zjištění „Jak učitelé vnímají začlenění dopravní výchovy do ŠVP mateřských škol?“

Pomocí kvalitativního výzkumu se pokusím zjistit, zda a jakým způsobem je dopravní výchova zařazena do ŠVP jednotlivých mateřských škol. Dále se pokusím porozumět pohledu učitelů MŠ na zapojování dopravní výchovy do vzdělávání vzhledem k ostatním aktivitám a průřezovým tématům ŠVP a také ze strany vhodnosti vzhledem k věku dětí. Následně budu zjišťovat, zda a jakým způsobem aktuálně probíhá výuka dopravní výchovy v daných zařízeních – jak se učitelé v MŠ připravují na výuku dopravní výchovy, jaké jsou využívány formy a metody, jak jsou voleny edukační aktivity a v jaké četnosti je zařazována dopravní výchova v průběhu předškolního vzdělávání. Také mě bude zajímat, jak jsou jednotlivé MŠ vybaveny jak po technické, prostorové i materiální stránce k výuce dopravní

výchovy, a v neposlední řadě také zda z pohledu učitelek může dopravní výchova dětí ovlivnit jejich rodiče i to, jak rodiče ovlivňují své děti v rámci bezpečného pohybu v rámci silničního provozu.

Výsledky svého šetření poté doplním o doporučení pro další praxi. Vzhledem ke svému stávajícímu zaměstnání následně může mé šetření vést ke změně výuky dopravní výchovy v mateřských školách minimálně v oblasti ORP Otrokovice.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VÝCHOVA A DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Pojem výchova lze objasnit mnoha definicemi. V téměř každé definici výchovy můžeme nalézt prvky, které mají s dopravní výchovou mnohé společné. Prvotní znalosti bezpečného pohybu v silničním provozu by děti měly získávat ze svého úzkého rodinného kruhu. Ty jsou často spojovány s prostředím, ve kterém rodina žije, životní úrovni, nebo třeba hodnotami, které rodina uznává.

I v dnešní době můžeme pozorovat rozdíl ve znalosti pravidel silničního provozu mezi těmi, kteří žijí ve městě a na vesnici. Nicméně díky narůstajícímu počtu dopravních prostředků je nutné pravidla znát, ať už jedinec (rodina) bydlí kdekoliv.

Co je to výchova?

Jedna z definic výchovy říká, že: *Výchova je záměrné, cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti a má adaptační, anticipační a permanentní charakter. Je to specificky lidská činnost.* (Grecmanová, 1998)

I dopravní výchova se podílí na formování osobnosti dítěte. Dítě si díky ní může uvědomit spoustu věcí, hlavně tedy odpovědnost za vlastní chování (ať už celkové či v rámci bezpečného pohybu v dopravě) a důsledky, které mohou plynout z porušení daných pravidel.

Další definice tvrdí, že: *Je to činnost, která ve společnosti zajišťuje předávání „duchovního majetku“ společnosti z generace na generaci. Jde o zprostředkování vzorců a norem chování, komunikačních rituálů, hygienických návyků apod., jež se uskutečňuje prostřednictvím především rodinné výchovy již od nejranějšího věku dětí.* (Průcha, 2000)

Tato teorie výchovy částečně charakterizuje i dopravní výchovu. Děti mají získávat základní poznatky bezpečného pohybu po pozemních komunikacích právě od svých rodičů. Ti svým dětem předávají základní vzorce chování a nastavují jim pravidla.

Podle Pařízka (1994) *výchova kultivuje vztah člověka ke světu, jejím prostřednictvím se utváří vztah člověka k přírodě, ke společnosti i k sobě samému. Podstatným znakem výchovy je záměrné, soustavné a organizované působení na člověka.*

Problematika dopravy a dopravní výchovy se dá obsáhnout i ve vztahu člověka ke světu a k přírodě. Dopravní prostředky poskytují nejen možnost cestovat po celém světě, ale také je nutné myslet na to, jakým způsobem šetřit naši planetu a snížit množství škodlivých látek

v ovzduší v důsledku automobilové dopravy. K myšlence ekologické možnosti dopravy je nutné vychovávat i budoucí generace.

Výchova je cílevědomým a záměrným vytvářením a ovlivňováním podmínek umožňující optimální rozvoj každého jedince v souladu s individuálními dispozicemi a stimulující jeho vlastní snahu stát se autentickou, vnitřně integrovanou a socializovanou osobností. (Pelikán, 1995)

Dopravní výchovou působíme na každého jedince už od útlého věku. Každému je umožněno vzdělávat se v oblasti dopravy a rozvíjet tak svou vlastní osobnost. V určitém věku a za splnění určitých podmínek se pak každý může rozhodnout, zda bude účastníkem silničního provozu jako chodec, řidič motorového či nemotorového vozidla či např. spolujezdec nebo cestující v hromadné dopravě.

Definice výchovy se od sebe liší. Je to dáno tím, že je chápána jednotlivými autory různým způsobem. V definicích výchovy jsou často zdůrazňovány pouze určité stránky výchovy, prostřednictvím kterých jsou jedinci formováni ve smyslu přizpůsobení se něčemu nebo někomu. Pro pedagogickou praxi je však nezbytné chápat výchovu komplexně, jako systém různých prvků a vztahů. (Čáblova, 2011)

Sociální pedagogika a dopravní výchova

Podle J. Schillinga, můžeme sociální pedagogiku chápat jako pomoc všem věkovým kategoriím při výchově, vzdělávání a celoživotním učení. Sociální pedagogika je nově pojmenovaná jako pozitivní pedagogika, ve které jde o „vývoj, prohloubení a zlepšení toho, co je známé, a přitom korigování toho ostatního“ (Bakošová, 1994). I právě proto spadá téma dopravní výchovy do sociální pedagogiky. Tak jako se mění síť vozovek a dopravní prostředky mění se s nimi i stávající pravidla, a proto je nutné se zabývat vzděláváním se v oblasti silničního provozu celý život. Ať už se člověk pohybuje jakkoliv, v momentě, kdy opustí budovu stává se účastníkem silničního provozu a je nutné znát, jak se chovat, aby nikdo nebyl ohrožen.

Sociální souvislosti výchovy jsou patrné ve všech aspektech výchovného procesu. Vychovávaný jedinec se vyvíjí v určitých socio-kulturních poměrech, především spojených s rodinou – prostředím, ve kterém rodina žije, úroveň bydlení, životní styl, sociální status,

hodnoty, tradice a kulturní zvyky, které okruh vychovávajících uznává. Tento sociální kontext je patrný jak v podmínkách rodinného prostředí nebo školských zařízení, tak ho lze vztáhnout i na širší prostředí – místo bydliště, kraj, stát. (Kraus, Poláčková, 2001)

Jak bylo popsáno již výše, pro dítě je rodič jeho vzorem, a tak se v chování dítěte odráží i chování a zvyky jeho rodiče. Pokud rodič sám nezná a nedodržuje dané předpisy, nemůžeme očekávat, že je bude dodržovat dítě samo od sebe. Na základě životní úrovně rodiny a výši příjmů se mohou znalosti, ale hlavně dovednosti dětí v provozu lišit – např. pokud dítě nemá jízdní kolo, nemůže od něj očekávat dokonalé zvládnutí jízdy a orientace v provozu. Naopak i rodina s vysokými příjmy nemusí dostatečně uznávat dané předpisy a s nimi i související hodnotu lidského života a svou neznalostí či lajdáctvím ohrozit své okolí (např. nedostatečná výbava jízdního kola či chodce za snížené viditelnosti, přecházení vozovky na nevhodných místech/v nevhodných situacích apod.)

Dopravní výchova se v České republice vyučuje už celou řadu let a je tak nedílnou součástí všeobecného vzdělávání dětí i dospělých. Znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích je v dnešní době zvýšeného nárůstu motorismu nutností (Límová, 2006). Dopravní výchova je jedním z účinných nástrojů prevence, který lze používat od nejtútlejšího věku. Je povinnou součástí vzdělávání již od roku 1934.

V rámci nového školského zákona v roce 2004 byly základními kurikulárními dokumenty v systému vzdělávání České republiky stanoveny rámcové vzdělávací programy. Tyto dokumenty jsou závazné pro všechny školy od předškolního po středoškolské vzdělávání. Specifikují základní požadavky na výsledky vzdělávání dětí a žáků a požadované kompetence, které má žák obsáhnout.

Klíčové kompetence, kterých by měli účastníci vzdělávání dosáhnout představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého člena společnosti. Jejich výběr a pojetí vychází z hodnot obecně přijímaných ve společnosti a z obecně sdílených představ o tom, které kompetence jedince přispívají k jeho vzdělávání, spokojenému a úspěšnému životu a k posilování funkcí občanské společnosti. Do všech těchto úrovní vzdělávání je zařazena dopravní výchova.

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání prošel změnou v roce 2013, kdy byla rozšířena bezpečnostní témata, tedy i témata z oblasti dopravní výchovy, a to na základě Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011-2020.

(Metodika jednotné výuky na dopravním hřišti, 2017)

Problematiku bezpečného pohybu v rámci silniční dopravy můžeme zařadit jako jedno z témat, se kterými se člověk setkává v průběhu celého svého života – téma celoživotního vzdělávání se. Děti s tímto tématem setkávají už od raného dětství. První, kdo dětem poskytuje základní informace o bezpečnosti při pohybu po pozemních komunikacích jsou rodiče. Dalšími činiteli dopravní výchovy jsou hned po rodičích učitelky v předškolních zařízeních, které by dále měly rozvíjet získané základní návyky a vědomosti od rodičů.

Dále se pak děti, už jako žáci nebo studenti, setkají s dopravní výchovou v rámci školní výuky, těžící z principů vzdělávacího systému.

Další možností, jak se setkat s výukou a výcvikem bezpečného pohybu po pozemních komunikacích v rámci silniční bezpečnosti jsou autoškoly. Už od dovršení věku 15 let je možné získat řidičské oprávnění na motocykl skupiny AM. Od 18 let, kdy člověk dovrší dospělosti je pak možné získat řidičské oprávnění pro řízení osobních automobilů a přípojných vozidel skupiny B.

Nesmíme ale také zapomínat na neméně ohroženou skupinu naší populace, kterou jsou senioři. I senioři jsou součástí silničního provozu, ať už se vyskytují v roli chodců, řidičů či ostatních účastníků silničního provozu, a proto je důležité dbát i na jejich bezpečnost a v této oblasti je také dále vzdělávat.

1.1 Cíle dopravní výchovy

Nejtěžejnějším cílem dopravní výchovy je naučit účastníky silničního provozu bezpečnému chování a předcházet tak vzniku dopravních nehod.

V rámci školního a předškolního vzdělávání cíle dopravní výchovy vycházejí z cílů zařazených v ŠVP a RVP vzdělávacích zařízeních. Tyto cíle se liší podle věků účastníků dopravní výchovy.

Mezi základní cíle, kterých by dopravní výchova měla dosáhnout patří:

sluchové, zrakové a motorické schopnosti dětí a jejich rozvíjení dopravní výchovou;

- správné chování chodců a řidičů motorových i nemotorových vozidel;
- znalost pravidel dopravy, značek a jejich správná interpretace;

- rozeznávání nebezpečných situací a nácvik správného chování v nebezpečných situacích;
- komunikativní chování účastníků pozemní dopravy;
- schopnost správně se rozhodnout a zareagovat;
- psychologické aspekty chování účastníka dopravy;
- předvídavost a ohleduplnost vůči ostatním účastníkům dopravy;
- první pomoc při úrazech v dopravě;
- ekologické aspekty dopravy;
- alkohol a drogy v dopravě;
- jiné aspekty.

(Stojan, 2007)

Dané cíle dopravní výchovy mají za úkol díky prevenci děti seznámit s možnými situacemi, které mohou na pozemních komunikacích nastat. Díky znalosti možných rizik tak děti v závislosti na svém věku budou schopny předvídat možná rizika v každodenním provozu a předcházet jim tak. Cíle dopravní výchovy se odvíjí i od věku účastníků – každá věková skupina účastníků vzdělávání má specifické schopnosti chápání a vnímání informací, a proto je důležité nejen správně zvolit obsah informací, ale také metody, kterými budou informace předávány.

1.2 Metody výuky dopravní výchovy

Výukové metody jsou postupy, cesty, činnosti učitele a žáků, které umožňují dosažení určitých výchovně-vzdělávacích cílů. Tyto metody můžeme klasifikovat různými způsoby.

Maňák a Švec (2003) je klasifikují takto:

Klasifikace výukových metod podle stupňující se složitosti edukačních vazeb

- A. Klasické výukové metody
- B. Aktivizující výukové metody

C. Komplexní výukové metody

Klasické výukové metody:

1. Metody slovní – vyprávění, vysvětlování, přednáška, práce s textem, rozhovor.
2. Metody názorně-demonstrační – předvádění a pozorování, práce s obrazem, instruktáž.
3. Metody dovednostně-praktické – napodobování, manipulování, laborování a experimentování, vytváření dovedností, produkční metody.

Aktivizující výukové metody

1. Metody diskusní
2. Metody heuristické, řešení problémů
3. Metody situační
4. Metody inscenační
5. Didaktické hry

Komplexní výukové metody

- | | |
|--|----------------------------------|
| 1. Frontální výuka | 8. Výuka dramatem |
| 2. Skupinová a kooperativní výuka | 9. Otevřené učení |
| 3. Partnerská výuka | 10. Učení v životních situacích |
| 4. Individuální a individualizovaná výuka, samostatná práce žáků | 11. Televizní výuka |
| 5. Kritické myšlení | 12. Výuka podporovaná počítačem |
| 6. Brainstorming | 13. Sugestopedie a superlearning |
| 7. Projektová výuka | 14. Hypnopedie |

(Čáblová, 2011)

Většina těchto výukových metod je běžně využívána i v rámci dopravní výchovy (mimo metody hypnopedie a sugestopedie a superlearningu).

Pokud bychom chtěli uvést konkrétní příklad jen klasických metod převedených na dopravní výchovu, tak:

Metodou slovní učitel účastníkům vzdělávání předává nové informace z problematiky silniční bezpečnosti.

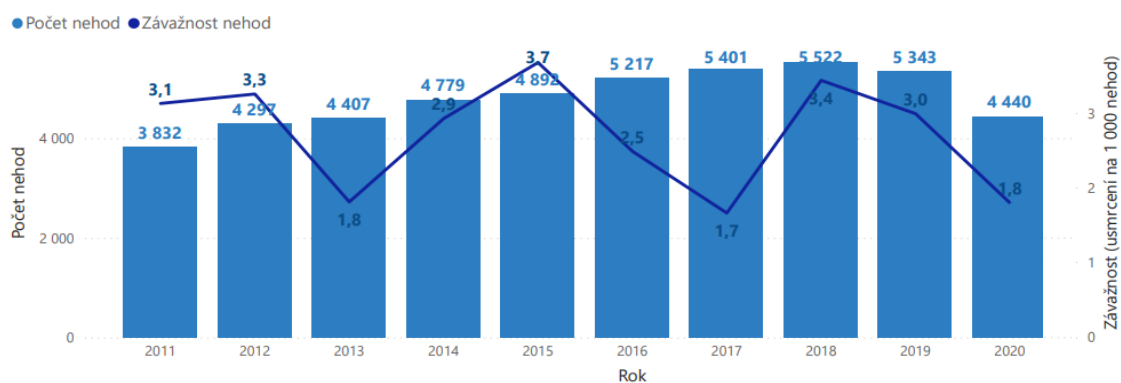
Metodou názorně-demonstrační učitel účastníkům vzdělávání ukazuje např. dopravní značky, tvary vozovek a křižovatek, konkrétní dopravní situace a další obrazové materiály. Pokud je to možné může zapojit také pozorování reálného silničního provozu (a na základě toho zapojit další výukové metody, např. diskusi, skupinovou práci, projektovou výuku apod.)

Metodou dovednostně-praktickou může učitel rozvíjet třeba schopnost jízdy a manipulace s jízdním kolem.

1.3 Nehodovost v ČR a děti

Pro zachycení počtu nehod, které mají souvislost s dětmi byly pro lepší přehlednost využity grafy. Tyto grafy pocházejí z dat statistiky dopravní nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Centrum dopravního výzkumu poté provedlo hloubkovou analýzu dopravních nehod v silničním provozu a také výzkum nepřímých ukazatelů bezpečnosti působících na hodnocení bezpečnosti dopravy. V grafech jsou zachycena data od roku 2011 do roku 2020.

Graf 1 Vývoj dopravních nehod a jejich závažnosti

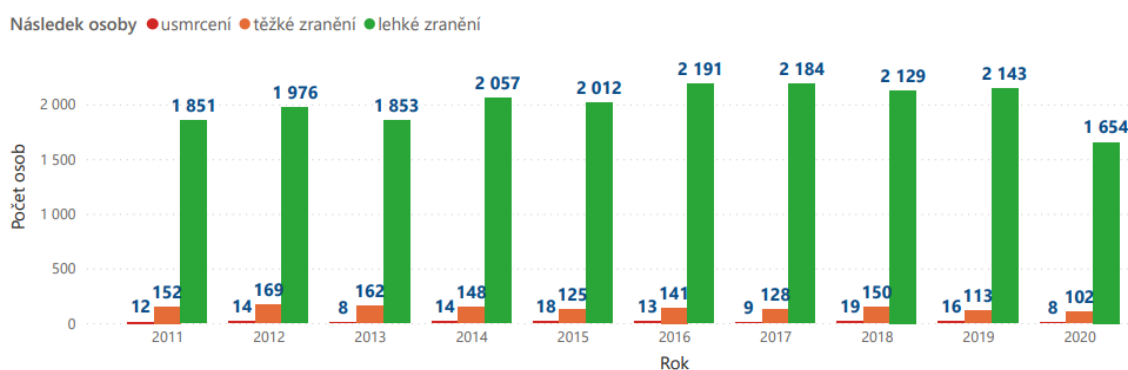


(BESIP, Dopravní nehodovost, 2021)

Graf č. 1 představuje základní přehled, který zachycuje vývoj dopravních nehod v letech a jejich závažnost. Tmavě modrá linka zachycuje závažnost dopravních nehod, ve kterých

figurovaly děti. Můžeme vypožorovat, že celkový počet dopravních nehod klesl a také klesla závažnost těchto nehod. Jedním z důvodů, proč došlo k relativně velkému poklesu počtu dopravních nehod může být epidemie onemocnění COVID-19.

Graf 2 Vývoj následků dopravních nehod



(BESIP, Dopravní nehodovost, 2021)

Graf č. 2 zobrazuje celkový počet dětí, které byly účastníky dopravních nehod v průběhu let. Můžeme pozorovat, že hodnota počtu dopravních nehod, kdy došlo k usmrcení dítěte je jednou z nejnižších. U této hodnoty lze jen těžko odhadnout, zda by byla vyšší, kdyby svět nezasáhla epidemie onemocnění COVID-19. Naopak u hodnoty počtu dopravních nehod s lehkým zraněním lze s ovlivněním tohoto čísla epidemií předpokládat.

Následující tabulka zachycují následky dopravních nehod, ve kterých figurovaly děti v roli chodce, jako účastníka silničního provozu. Nehodovost je rozdělena z hlediska chování dětí.

Tabulka 1 Následky dopravních nehod dětí v roli chodců dle jejich chování

Chování chodce	usmrcení	těžké zranění	lehké zranění	Celkem
správné, přiměřené	1	10	110	121
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	0	2	16	18
náhlé vstoupení chodce do vozovky z chodníku, krajnice	1	12	143	156
náhlé vstoupení chodce do vozovky z nástupního nebo dělicího ostrůvku	0	1	7	8
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	0	1	22	23
náhlá změna směru chůze	0	1	8	9
náraz do vozidla z boku	0	6	31	37
hra dětí na vozovce	1	0	5	6
žádné z uvedených	0	6	71	77
Celkem	3	39	413	455

(BESIP, Dopravní nehodovost, 2021)

V tabulce můžeme vypočítat, že nejvíce zraněných dětí figurovalo při dopravních nehodách v případě, kdy děti náhle vstoupily do vozovky z chodníku nebo krajnice. V tomto případě můžeme děti považovat za viníky dopravní nehody.

Vysoký počet raněných dětí je také možné pozorovat i v případě, kdy se děti chovaly správně. Zde považujeme za viníky dopravních nehod jiné účastníky silničního provozu.

Tabulka 2 Následky dopravních nehod dětí cyklistů dle použití ochranné přilby

Cyklista	usmrcení	těžké zranění	lehké zranění	Celkem
bez přilby	0	9	104	113
s přilbou	0	10	153	163
Celkem	0	19	257	276

(BESIP, Dopravní nehodovost, 2021)

I přes to, že je přilba do 18 let povinnou výbavou cyklisty, tak ji spousta dětí nemívá nasazenou nebo ji nemá nasazenou správně. Nošení přilby během jízdy na kole, předchází životu nebezpečným úrazům hlavy. Pokud cyklista nemá správně nasazenou ochrannou přilbu nebo je přilba rozbitá, nemůže správně plnit svou funkci ochrany hlavy.

V tabulce můžeme pozorovat, kolik dětí bylo účastníkem dopravní nehody při jízdě na kole a nemělo při tom nasazenou ochrannou přilbu. I když je číslo s počtem nehod, kdy mělo dítě nasazenou přilbu vyšší, počet dětí, které nasazenou přilbu neměly je stále dost vysoký.

1.4 Rozdělení dopravní výchovy dle účastníků vzdělávání

1.4.1 Dopravní výchova v rodině

Jak bylo již dříve zmíněno, dopravní výchova nezačíná ve škole, ale v rodině. Rodiče učí své dítě chodit a následně pak jezdit na dopravních prostředcích. Jsou to rodiče, se kterými dítě absolvuje cestu autem i hromadnou dopravou. Jelikož se všechny tyto aktivity více či méně dotýkají silničního provozu, je důležité, aby právě rodiče byli pro dítě dobrým vzorem a příkladem správného chování, aby od nich mohly děti přebírat správné návyky, ať už se

v silničním provozu pohybují jako chodci (správné přecházení vozovky, ohleduplnost při pohybu na chodníku, rozeznání barevných signálů semaforu...), cyklisté (zvládnutí jízdy na jízdním kole, správné nasazení přilby) nebo třeba cestující (připoutání se v automobilu, dodržování bezpečného chování při cestování v MHD...).

Podle Votruby (2001) by rodiče dětí předškolního věku měli:

- Sami dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích a jít svým dětem vždy dobrým příkladem. Také učit děti základům ohleduplného chování v dopravních prostředcích.
- Učit své děti obratnosti, disciplíně a rozvíjet jejich pohybové schopnosti.
- Zajistit dětem vhodné prostory pro hry a trvat na zákazu na nebezpečných místech.
- Seznamovat děti se základními barvami a se základními tvary (trojúhelník, čtverec, kruh) dopravních značek a učit děti významu některých dopravních značek (např. přechod pro chodce – značka vodorovná a svislá), které jsou v blízkosti bydliště.
- Pomáhat dětem se orientovat v základních dopravních situacích (rozlišování barev na semaforu, rozlišování vozovky od chodníku, přechody pro chodce).
- Cvičit s dětmi správné přecházení ulice na řízených křižovatkách a na vyznačených přechodech. Cvičit s dětmi rozlišování pravé a levé strany.

Rodiče by sami měli mít základní znalosti o pravidlech, kterými by se měli řídit a dbát na jejich dodržování. Zejména by měli dbát na:

Výchovu dětí k opatrnosti

Dítě by se mělo od mala učit chodit na chodníku vpravo, ne hned u silnice, nestrkat se, nehrát si u silnice. Naopak by mělo sledovat konec chodníku a zde, pokud je to možné, počkat na dospělého a až s ním přecházet silnici. Náhlé vstoupení do vozovky bývá nejčastější příčinou tragédií dětských chodců, i opatrný řidič nemá šanci reagovat.

Zajištění viditelnost

Pokud se dítě pohybuje na silnici či cyklostezce, reflexní prvky by měly být samozřejmostí nejen za snížené viditelnosti. Dnes je na trhu velká škála reflexních prvků, od přívěšků, samolepek, reflexních pásků, nažehlovacích prvků na textil, reflexních klíčenek, blikaček či

přímo dětských reflexních vest, kterými lze nejen dětem zajistit lepší viditelnost za každého počasí.

Ochranu hlavy

Cyklistická přilba je při jízdě na jakémkoliv jízdním prostředku vždy na místě. Důležité je mít přilbu správně nasazenou a připevněnou, aby chránila i čelo a mírnila zranění obličeje. Ochranná přilba je povinnou výbavou cyklisty do 18 let.

Sledování prostoru okolo dítěte

Rodiče by měli mít vždy přehled o tom, kde se jejich dítě nachází. Proto by obzvláště při jízdě na dopravním prostředku mělo dítě jet před rodičem, aby mohl předvídat a reagovat na blížící se rizika.

Připoutání při přepravě

I když rodič převáží děti jen na krátkou vzdálenost a jede při tom pomalu, je důležité, aby dítě bylo vždy připoutáno. Je důležité také dbát na výběr správně autosedačky podle velikosti, věku a hmotnosti dítěte. Pokud si dítě zvykne na to, že má být vždy připoutáno a pochopí smysl, získá tak automatický návyk při jízdě automobilem, který si uchová i do dospělosti. (Bezpečné cesty)

1.4.2 Dopravní výchova dětí v předškolním věku

Předškolní období dítěte trvá od 3 zhruba do 6-7 let. Konec této fáze není určen jen fyzickým věkem, ale zejména nástupem do školy. V předškolním věku pomáhá dítěti s poznáváním světa jeho představivost. Dítě své představy přizpůsobuje vlastním možnostem poznání i aktuálním potřebám. Předškolní věk je také označován jako období iniciativy, kdy dítě má potřebu něco zvládnout, vytvořit a potvrdit tak své kvality. Děti v tomto věku se také rozvíjejí v sociální oblasti, kdy dochází k přesahu rodiny a rozvíjejí své vztahy mezi vrstevníky. Předškolní období je pro dítě fází přípravy na život ve společnosti, a proto se dítě musí naučit prosadit se i spolupracovat, především se svými vrstevníky, ale také naučit se přijmout a respektovat, jak se chovat k různým lidem v různých situacích. (Vágnerová, Lisá, 2021)

V mateřské škole působí na dítě souběžně výchovné i vzdělávací vlivy. Proto výchovu vzdělávacím způsobem vnímáme jako jednotný proces cíleného a organizovaného působení na dítě předškolního věku, které ho má rozvíjet, podporovat, motivovat a směřovat k získání tzv. kompetencí budoucího školáka. (Opravilová, 2016)

Cílem dopravní výchovy pro děti předškolního věku je získání specifických dovedností, jak bezpečně reagovat v dopravní situaci, jak se umět orientovat v dopravním prostředí a naučit se používat základní pravidla silničního provozu. Dopravní výchova v mateřských školách by se měla zaměřit nejen na získání nových poznatků spojených se silničním provozem, ale také na všestranný rozvoj smyslů a dodržování stanovených pravidel. Přispívá tak k rozvoji sociálního citění, životních postojů a budování vzorců chování.

Pokud bychom chtěli konkretizovat cíle dopravní výchovy, měli bychom se zaměřit zejména na rozvoj základních znalostí a dovedností potřebných pro bezpečný pohyb v okolí silnice a pochopení významu bezpečného chování v dopravním prostředí. Dále je důležité věnovat se rozvoji odpovědnosti dětí k sobě samým a jejich respekt k druhým a s tím souvisejícím získání základních znalostí a dovedností, které souvisejí s příčinou a následky dopravní nehody, které může dítě pochopit. Získávat základní znalosti pravidel chování účastníků silničního provozu, především jeho nejzranitelnějších účastníků a rozvíjet tak schopnosti rychlého a správného rozhodování. V neposlední řadě bychom se pak měli zaměřit na znalosti a dovednosti potřebné k bezpečnému chování v dopravním prostředí. (Provalilová, 2008)

1.4.3 Dopravní výchova žáků základních škol

Rámcové vzdělávací programy (RVP) v současnosti tvoří obecně závazný rámec pro tvorbu školních vzdělávacích programů škol všech oborů vzdělání v předškolním, základním, základním uměleckém, jazykovém a středním vzdělávání. Do vzdělávání v České republice byly zavedeny zákonem č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Součástí těchto kurikulárních dokumentů je i oblast bezpečnostních témat, která zahrnuje ochranu člověka

za běžných rizik a mimořádných událostí, dopravní výchovu, ochranu zdraví a první pomoc. (BESIP, Žáci základních škol)

Nejvhodnějším místem, kde je možné praktikovat dopravní výchovu, jsou dopravní hřiště. Na našem území se jich v současné době nachází více než 160.

Pokud je výuka dopravní výchovy nastavena systematicky, probíhá během celého roku školního roku a je sestavena tak, aby si z ní děti odnesly co nejvíce informací. Děti poznávají například dopravní značky, učí se teoretickým základům, používají komunikace dopravního hřiště a formou hry si nacvičují dopravní provoz. Tím se učí, jak se správně chovat a zajišťovat si tak vlastní bezpečnost na komunikacích.

K výuce dopravní výchovy slouží tematický plán. Ten je zpracován na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích k získání „Průkazu cyklisty“ pro žáky 4. tříd základních škol. K výuce je užito také patnácti obrazů, na kterých jsou zachyceny potřebné informace. Součástí výuky je závěrečné přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí testů a pokud jsou vhodné podmínky, tak prokázání zdatnosti při jízdě na kole a užití pravidel silničního provozu v praxi na cvičných vozovkách. (Vegricht, 2006)

Dopravní výchova na prvním stupni ZŠ

Nástup do školy je pro každé dítě velkou změnou. Sedět ve školní lavici a věnovat svou pozornost učiteli, který se snaží předat žákům nové vědomosti vyžaduje schopnost dětí přizpůsobit se novým věcem. V mateřské škole často nebývá vyžadován takový důraz na dodržování aktuálně prováděných činností, a proto musí být dítě při nástupu do školy schopno přijmout učitele jako autoritu, plně se soustředit na výuku a plnit své školní povinnosti. Někteří žáci mohou mít problém se změnou denního režimu (u dětí, které byly zvyklé na spánek po obědě může často docházet k únavě) a odloučením od svých rodičů, které je pevně dáno rozvrhem vyučovaných hodin. V rámci školní docházky dítě rozvíjí mnohé ze svých schopností, dovedností, sociálních vztahů i celou svou osobnost.

Dopravní výchova na prvním stupni základní školy si klade za cíl naučit žáky, jak se správně a bezpečně pohybovat v silničním provozu jako chodec a řidič nemotorového vozidla.

V mladším školním věku se dopravní výchova zaměřuje zejména na chodce. Stěžejní je poznání okolí a zvládnutí cesty do školy a zpět domů. S tím souvisí i pravidla chůze po chodníku (stezce pro chodce), silnici a její těsné blízkosti. Žáci se učí, jak bezpečně překonat silnici po přechodu pro chodce, v místě se světelnými signály i v místech, které nejsou vybaveny ani přechodem pro chodce, ani světelnými signály. Kladen je důraz i na viditelnost při pohybu po pozemních komunikacích a využívání reflexních doplňků. Žáci by měli být schopni uplatňovat své znalosti běžného chování při cestování v dopravních prostředcích a na zastávkách MHD. Měli by být schopni rozeznat vybrané značky pro chodce a také zvládnou rozlišit a běžně používat bezpečná místa pro hru. (Brom, 2021)

Zákon 361/2000 Sb., §58 stanovuje, že: „*Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.*“ Jinými slovy můžeme říci, že od dosažení věku 10 let smí děti již samy jezdit po komunikacích, bez dozoru rodičů. A právě proto se od 4. ročníku základní školy se žáci věnují znalostem a dovednostem spojených s ovládnutím jízdního kola, aby neohrozili sebe ani ostatní účastníky silničního provozu a byli schopni své znalosti a dovednosti prokázat při zkouškách pro získání průkazu *řidiče nemotorového vozidla* neboli **průkazu cyklisty**.

Aby žáci při zkouškách uspěli musí prokázat znalosti teoretických pravidel silničního provozu, ale také při vhodných podmínkách prokázat své praktické dovednosti ovládnutí jízdního kola.

Žáci musí být schopni popsat výbavu cyklisty a jízdního kola k bezpečné jízdě (znát povinnou výbavu i doporučené prvky, využívat reflexní prvky), znát způsob a pravidla bezpečné jízdy na jízdním kole (dokázat posoudit stav jízdního prostředku, zvolit bezpečné místo pro pohyb na kole), znát dopravní předpisy pro pohyb po pozemních komunikacích (např. jízda křižovatkou, dodržování dopravního značení, světelných signálů a příkazů policisty...), odhadnout dopravní situaci, její nebezpečí a vyvodit správné řešení (snažit se zachovat adekvátně dané situaci, předcházet nebezpečí pro sebe i ostatní účastníky silničního provozu, brát ohled na ostatní...). (Brom, 2021)

Dopravní výchova na druhém stupni ZŠ

Výuka dopravní výchovy probíhá na druhém stupni základního vzdělávání v rámci ostatních předmětů. Od této výuky se očekává, že naváže na již získané znalosti a dovednosti nabyté na 1. stupni ZŠ. V předmětu výchova ke zdraví, občanská nauka nebo zeměpis lze zapojovat témata spojená s narůstajícím počtem zejména automobilů, ale i ostatních dopravních prostředků a jejich vlivu na životní prostředí. V občanské nauce by se také žáci měli zabývat odpovědností za vlastní činy, dodržování pravidel a důsledky při jejich porušení. V předmětech přírodopis či tělesná výchova se dopravní výchova může zařadit při rozvoji dovedností jízdy na jízdním kole a zároveň pozorování zapojení různých částí těla a svalů. Zároveň může být v rámci těchto předmětů zařazena i první pomoc při úrazech. Zapojení tématu spojeného s dopravní výchovou bychom mohli aplikovat i v dalších předmětech, jako je třeba fyzika či jiné.

Dopravní výchova na druhém stupni má za cíl prohloubení znalostí a dovedností z oblasti dopravní výchovy nabytých na I. stupni ZŠ, a to jak v roli chodce, cyklisty, spolujezdce v automobilu i cestujícího různými dopravními prostředky MHD. Žáci by měli být schopni zvládnout samostatný bezpečný pohyb v silničním provozu mezi chodci, motorovými i nemotorovými vozidly, ovládat techniku jízdy na jízdním kole a manévry při odbočování, zastavení, brzdění i v náročném dopravním prostředí. Měli by prokázat znalosti i rutinní ovládání pravidel silničního provozu – dopravního značení (svislé i vodorovné), rozlišování různých druhů křižovatek, pravidel přednosti v jízdě (řazení se před křižovatkou, průjezd křižovatkou, kruhový objezd, přejezd pro cyklisty, jízdní pruh a koridor pro cyklisty) a také objíždění překážky. Znat a dokázat vysvětlit by také měli pojmy ohrozit/omezit účastníka silničního provozu; tlaková vlna při jízdě na pozemní komunikaci; pravidla pohybu za snížené viditelnosti a zhoršených klimatických podmínek; světelná signalizace pro chodce, motorová vozidla i cyklisty; pokyny policisty při řízení silničního provozu.

Na základě získaných znalostí by také měli být schopni provést základní úkony při první předlékařské pomoci, znát telefonní čísla na složky IZS + správný postup při komunikaci s dispečinkem a také by měli vědět, jak se správně chovat v krizové situaci – např. při dopravní nehodě. (BESIP, Žáci základních škol – II. Stupeň ZŠ)

Dopravní soutěž mladých cyklistů

Dopravní soutěž mladých cyklistů vyhlašuje Ministerstvo dopravy – BESIP se spolu-vyhlašovatelem, kterými jsou Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policejní prezidium Policie České republiky, Český červený kříž a další orgány a organizace.

Soutěž se vyhlašuje každoročně a je určena především žákům základních škol a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií, popř. dalších alternativních škol, tedy žákům v rozmezí věku 10-16 let. Aby mezi žáky nebyl obrovský vědomostní rozdíl, jsou vyhlašovány dvě kategorie: 1. kategorie pro účastníky ve věku 10–12 let, 2. kategorie pro účastníky ve věku 12–16let. Soutěž je členěna hned do několika kol (oblastní, okresní, krajské, republikové a evropské kolo). V závislosti na konečném pořadí postupují vítězové do dalšího, vyššího kola, kde na sebe disciplíny z nižších kol, upravené předem stanovenými propozicemi, navazují.

Cílem soutěže je podněcovat a zvyšovat zájem žáků o dopravní výchovu, ověřovat znalosti a dovednosti žáků – cyklistů, v uplatňování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v technice jízdy a v první pomoci. Vytvářet podmínky, přispívat ke zvýšení efektu výchovně-vzdělávací práce při dopravní výchově ve školách, ke správnému a bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování příčin a následků dopravních nehod dětí. Dále také vytváření návyků ohleduplnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a ochotě dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. (BESIP, Dopravní soutěž mladých cyklistů)

1.4.4 Dopravní výchova mládeže – střední školy

Jelikož se výuka dopravní výchovy na středních školách a gymnáziích v současné době nerealizuje jako povinný vyučovací předmět, je vzhledem k věku studentů středních škol a jejich specifickému chování (mladý řidič, chodec se sluchátky a mobilním telefonem v ruce, jezdec na skateboardu a jiných přepravních prostředcích) žádoucí, aby byla dopravní výchova zařazena dle možností a zaměření školy do výuky. Výuka dopravní výchovy může být zařazena v rámci školou zvolených předmětů, nebo například v rámci blokové výuky samostatně (většinou je součástí jednotlivých vzdělávacích oblastí – Občan v demokratické společnosti, Člověk a životní prostředí, Člověk a svět práce, Informační a komunikační technologie...). (Pospíšilová, Bušilová, Daňková, 2021)

Jelikož studenti středních škol prošli základním vzděláním v oblasti dopravní výchovy na základní škole, měli by chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními a zároveň je umět uplatňovat. Také by si měli uvědomovat morální a právní odpovědnost vlastního chování a jednání ve vztahu k účastníkům silničního provozu. Měli by znát zásady účelného a bezpečného chování a jednání a aktivně přispívat k bezpečnosti provozu (předcházení dopravních nehod) a v případě dopravní nehody poskytnout a přivolat první pomoc. Studenti by také měli vědět, jaké jsou nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek. Tématem, které by se nemělo opomíjet a studenti by jej také měli znát jsou negativní vlivy dopravy na životní prostředí a způsoby jeho ochrany. (BESIP, Mládež – Střední školy)

1.4.5 Dopravní výchova jako celoživotní vzdělávání

Účastníkem silničního provozu je člověk po celý svůj život. Vzdělávání v oblasti dopravy je tak nekonečným procesem. Mohlo by se zdát, že dopravní výchova končí v momentě odchodu ze školy, ale není tomu tak. I v dospělosti je třeba se v této oblasti vzdělávat, ať už člověk zastává jakoukoliv roli účastníka silničního provozu (chodec, řidič, ostatní).

Získání řidičského oprávnění (Autoškola)

Dospělí jedinci se na základě vlastního rozhodnutí mohou ucházet o získání řidičského průkazu na motorová vozidla. Každý, kdo má zájem o tento řidičský průkaz si sám vybírá a volí mezi nabízenými autoškolami.

Autoškola je organizace, která smí vzdělávat uchazeče o získání nebo rozšíření řidičského oprávnění nebo o jiné zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Požadavky pro získání řidičského průkazu stanovuje Zákon o silničním provozu – HLAVA III – ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ A ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ, Předpis č. 361/2000 Sb.

Senioři v dopravě

Naše populace stárne, což dokazují i různá demografická fakta. Zajištění mobility ve stáří je pro mnohé známkou schopnosti účastnit se společenských aktivit a podílet se na životě ve společnosti. Podle studií právě automobil splňuje potřeby seniorů v individuální mobilitě. Až dvě třetiny všech dopravních přesunů se u seniorů uskutečňují autem. Pro řidiče nad 65 let je důležitá a povinná lékařská prohlídka pro zdravotní způsobilost k řízení vozidel. Podle

statistik však není výskyt dopravních nehod u řidičů ve věku 65 let a více o nic vyšší než v jiných věkových kategoriích. Skokově se začíná zvyšovat až zhruba od 75 let. Starší řidiči si totiž často kompenzují ztrátu svých fyzických sil větší zkušeností za volantem či opatrným stylem jízdy.

Starší lidé jsou účastníky v provozu ale také jako chodci a cyklisté. I zde je potřeba dodržovat všechny zásady bezpečného pohybu na komunikaci, včetně dostatečné viditelnosti. Senioři, ale také jiné věkové kategorie, díky svým zkušenostem při pohybu na pozemních komunikacích často nabývají dojmu, že ví a zvládnou všechno nejlépe. Mnohdy se ale stává, že při snaze učinit rychlý pohyb člověka zradí jeho vlastní tělo. Proto je potřebné nezapomínat na pravidelné lékařské prohlídky, které dokážou podchytit případné zdravotní problémy (zhoršení se zraku, chůze, pozornosti, stability, sluchu...).

Senioři mohou často namítat, že o dopravě toho již ví dostatek, a další vzdělávání v této oblasti proto považují za zbytečné. Ale pravidla silničního provozu se stále mění, mění se také způsob dopravy, technika řízení i dopravní prostředky. Právě proto je důležité dbát i na vzdělávání seniorů v dopravě. (BESIP, Senioři)

2 SYSTÉM KURIKULÁRNÍCH DOKUMENTŮ V PŘEDŠKOLNÍM VZDĚLÁVÁNÍ

2.1 Kurikulární dokumenty v českém školství

Kurikulární dokumenty jsou vytvářeny na dvou úrovních – státní a školní.

Státní úroveň v systému kurikulárních dokumentů představují Národní program vzdělávání a rámcové vzdělávací programy (dále jen RVP). Národní program vzdělávání vymezuje počáteční vzdělávání jako celek. RVP vymezují závazné rámce vzdělávání pro jeho jednotlivé etapy – předškolní, základní a střední vzdělávání. Školní úroveň představují školní vzdělávací programy (dále jen ŠVP), podle nichž se uskutečňuje vzdělávání na jednotlivých školách. ŠVP si vytváří každá škola podle zásad stanovených v příslušném RVP. Pro tvorbu a úpravu ŠVP mohou školy využít dostupnou metodickou podporu.

Rámcové vzdělávací programy:

- vycházejí z nové strategie vzdělávání, která zdůrazňuje klíčové kompetence, jejich provázanost se vzdělávacím obsahem a uplatnění získaných vědomostí a dovedností v praktickém životě;
- vycházejí z koncepce společného vzdělávání a celoživotního učení;
- formulují očekávanou úroveň vzdělání stanovenou pro všechny absolventy jednotlivých etap vzdělávání;
- podporují pedagogickou autonomii škol a profesní odpovědnost učitelů za výsledky vzdělávání.

(Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání MŠMT, Praha 2021)

2.2 Kurikulum mateřských škol

ŠVP jsou jedinečné dokumenty, „šité na míru“ každé jednotlivé škole. Jsou zde ale určitá hlediska, resp. odborné nároky, které by měl splňovat každý ŠVP. ŠVP zpravidla vyhoví, jestliže:

- respektuje hlavní zásady tvorby ŠVP formulované v RVP PV;
- respektuje vzdělávací obsah i podmínky dané RVP PV;

- podává jasný a ucelený obraz o mateřské škole, o způsobu a formách její práce a poskytovaném vzdělávání;
- vychází z vize směřování a postupného rozvoje mateřské školy v souladu s podmínkami konkrétní mateřské školy;
- představuje konzistentní celek, nikoliv soubor izolovaných a nenavazujících skutečností, a je tak dokladem promyšlené, cílevědomé a vzájemně provázané práce;
- pomáhá učitelům rozvíjet pedagogický styl a strategie odpovídající integrovanému přístupu ke vzdělávání;
- obsahuje promyšlený systém vnitřní evaluace a pedagogické diagnostiky, včetně forem, časového.

(Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání MŠMT, Praha 2021)

2.3 Dopravní výchova v kurikulu mateřských škol

V současné době se v mateřských školách dopravní výchova dostává společně s environmentální výchovou stále více do popředí. Tuto skutečnost podnítilo zanesení prvků dopravní výchovy do Rámcového vzdělávacího programu pro předškolní vzdělávání (RVP PV). Podstatou rozsáhlejšího vzdělávání dětí v oblasti bezpečnosti v silničním provozu v mateřských školách plyne z větší volnosti výběru témat, která jsou do vzdělávání v mateřských školách volena učiteli v souladu se školním vzdělávacím plánem.

(Šustrová, Strnadová, Tecl, 2018)

Pokud připravujeme výukový program dopravní výchovy pro děti v předškolním věku, měl by být zaměřený na prevenci dopravních nehod, kde hrají roli děti, seznámení dětí s bezpečnou hrou a ochranou před úrazy a zvýšení povědomí o důležitosti viditelnosti dětí na ulicích a silnicích. Děti by měly se naučit důležitá telefonní čísla, dozvědět se, jak přecházet ulici, k čemu jsou důležité a co to jsou vlastně semaforey, seznámit se s některými dopravními značkami a dalšími skutečnostmi.

Děti v tomto věku se umí lépe ovládat, jak po stránce tělesné, tak emoční. Většinou jsou přátelské a společenské, nabývají sebevědomí a začíná na ně být spolehnutí. Svět se dětem rozšiřuje za hranice domova, rodiny a mateřské školy. Velký význam pro ně má přátelství

a činnosti ve skupině. Dokážou chápat co se kolem nich děje a jak se chovají ostatní lidé, řídí se určitými pravidly a chápou, že pravidla jsou užitečná.

Děti neustále rozvíjí své myšlení a fantazii a také se projevuje jejich individualita. Také cvičí dovednosti ve všech oblastech vývoje a zvyšuje se touha po dokonalém zvládnání všeho možného v kombinaci s velkým množstvím energie a sebedůvěry. Zvídavost a chuť vše vyzkoušet často vede ke ztrátě koncentrace, a tak i schopnosti vyhodnocovat nebezpečné situace. Proto jsou důležitá preventivní opatření, která mají předcházet případným nehodám. Ta je však třeba provádět takovým způsobem, aby nebyla narušena sebedůvěra a víra ve vlastní schopnosti dítěte.

Dopravní výchova obsáhne tyto vzdělávací oblasti:

- Dítě a jeho tělo
- Dítě a jeho psychika
- Dítě a svět
- Dítě a ten druhý
- Dítě a společnost

(Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání MŠMT, Praha 2021)

Vybrané dílčí cíle spadající do ŠVP pro MŠ, které se dotýkají oblasti dopravní výchovy.
Děti:

- zvládnou jízdu na koloběžce, ve šlapacím autíčku a podobných vozítkách (některé děti už zvládají jízdu na kole s přidanými cvičnými kolečky, i bez)
- ví, která ruka je pravá a která levá: na požádání patřičnou ruku zdvihne
- dokážou rozeznat a pojmenovat kruh, čtverec, obdélník, trojúhelník, umí najít tyto tvary na obrázku i v prostoru kolem sebe a umí je porovnat
- umí srovnávat a rozlišovat rozměry a tvar předmětů (dlouhý – krátký, velký – malý, větší – menší, kulatý – hranatý – špičatý)
- řadit předměty pokládáním na sebe/za sebe (podle délky, šířky, výšky – určovat menší než, větší než, stejně velký)

- ukážou předměty, které mají dané vlastnosti: barvu, tvar, velikost – podle daných rysů vytváří skupiny (např. všechny modré předměty)
- pojmenují a znají účel dopravních prostředků, rozlišují je podle místa jejich pohybu (na zemi, ve vodě, ve vzduchu)
- umístí různé předměty podle pokynů: před, za pod, nad, vedle mezi, první poslední
- vytváří cesty v prostoru a hledají cesty od jednoho bodu k druhému (např. vláček jedoucí po kolejích)
- znají základní pravidla chování na ulici, správně a pohotově reagují na červený a zelený signál semaforu (střídají běh a chůzi spojené s těmito signály)
- vědomě dodržují základní pravidla, umí se rozhlédnout před vstupem na vozovku, nezdržují se na vozovce, znají některé dopravní značky pro chodce, uvědomují si možná nebezpečí na silnici
- správně reagují na pokyn dospělého – příkaz, zákaz, umí zhodnotit následky vlastního chování v jednoduchých situacích
- rozlišují kladné a záporné chování postav
- rozhodnou o pravdivosti a nepravdivosti tvrzení, postupně i v náročnějších formulacích, poznají nesmysl na obrázku
- poznají a postupně se naučí používat dopravní prostředky, které se vyskytují v jeho okolí, umí bezpečně nastoupit a vystoupit z dopravního prostředku

Příklad kompetencí vztahujících se k dopravní výchově:

K učení – dítě soustředěně pozoruje, zkoumá, objevuje, všímá si souvislostí, experimentuje a užívá při tom jednoduchých pojmů, znaků a symbolů.

K řešení problémů – dítě vnímá různé problémové situace jako běžnou součást života, řeší problémy racionálním způsobem vedoucím k cíli (např. když nejede auto, mohu přejít silnici).

Komunikativní – děti ovládají řeč, hovoří ve vhodně formulovaných větách, dokážou vyjádřit svůj názor, klást otázky a požádat o pomoc.

Sociální a personální – děti vnímají hodnoty lidského života, znají rozdíl mezi společensky žádoucím a nežádoucím chováním – nežádoucí odmítají.

Občanské – dbá na osobní zdraví a bezpečí svoje i druhých, chová se odpovědně.

(Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání MŠMT, Praha 2021)

3 INSTITUTE SPOLUPRACUJÍCÍ NA DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ

Na výuce dopravní výchovy se v České republice podílí hned několik institucí. V jejich spolupráci vznikly nejen výukové a metodické materiály, ale i různé výukové portály, které napomáhají k osvětové činnosti v této oblasti.

Bezpečné cesty

Posláním portálu Bezpečné cesty je vzdělávat a předkládat účinné příklady z praxe dopravní bezpečnosti a tím podpořit snižování nehodovosti, a především množství zranění (i smrtelných). Díky využití množství multimediálních prvků, animací a videí zlepšuje pochopitelnost a zapamatovatelnost nejdůležitějších informací a pravidel.

Součástí portálu jsou také ucelené vzdělávací aplikace pro výuku dopravní výchovy, protože bezpečnost dětí je na prvním místě. Tyto aplikace je možné využívat jak doma, tak ve školách. Na jejich obsahu se spolupracuje se školami a dalšími odborníky.

Portál Bezpečné cesty poskytuje aktuální a ověřené informace, praktické tipy a rady z oblasti silniční bezpečnosti, a také tipy na webové a mobilní aplikace pro ověření znalostí a pomoc v každodenním životě v dopravě v České republice. (Bezpečné cesty.cz)

Záchranný kruh

Je nezisková organizace, která sdružuje záchranářské, vzdělávací a další subjekty a instituce. Společně s nimi vyvíjí a realizuje systém informování, vzdělávání a prevence v oblastech běžných rizik a mimořádných událostí. Vytváří také vzdělávací materiály a pomůcky pro pedagogy, žáky i jejich rodiče, které jim v každodenním životě pomáhají rozpoznávat rizika a nebezpečí, předcházet jim, připravit se na to, jak správně reagovat v krizových situacích. Vyvíjí a vyrábí také materiály pro záchranáře a jejich preventivně výchovnou činnost. Organizují vzdělávací akce pro všechny cílové skupiny a spolupracují na celostátních koncepcích v oblastech běžných rizik a mimořádných událostí.

Organizace Záchranný kruh také vytvořila a spravuje bezpečnostní informační systém pro města a obce ČR. (Záchranný kruh.cz)

Tým silniční bezpečnosti

Tým silniční bezpečnosti je značka, pod kterou vykonává své aktivity nezisková organizace Bezpečně na silnicích o.p.s. Jejím hlavním posláním je prostřednictvím vhodných preventivních programů a aktivit přispívat ke snižování výskytu závažné dopravní

nehodovosti a jejich následků. Svými projekty zaměřuje např. na použití ochranné přilby při jízdě na jízdním kole v každém věku nebo na motocyklisty a jejich bezpečnou jízdu.

Celkově se ale jejich činnost zaměřuje na oblast tzv. lidského činitele, a to především na nejhroženější skupiny účastníků silničního provozu – děti, cyklisty, motocyklisty a chodce. (Tým silniční bezpečnosti.cz)

Aby mohla být řádně zajištěna výuka dopravní výchovy je nezbytné, aby se na shromažďování informací a vývoji výukových materiálů podílelo hned několik institucí. Tyto instituce spolu vzájemně komunikují a předávají si tak nezbytné informace. Mnohé z nich se dokonce prostřednictvím svých koordinátorů či pověřených pracovníků přímo podílí na zajištění předávání informací směrem k účastníkům vzdělávání.

3.1 Dopravní policie ČR

Dopravní policie je v České republice je definována jako jedna ze služeb Policie České republiky, jejíž činnost je řízena Krajským policejním ředitelstvím. Činnost dopravních policistů se každodenně dotýká všech účastníků silničního provozu. Policisté ve službě dopravní policie mají stejné pravomoci jako policisté zařazení v jiných složkách Policie ČR. Tyto pravomoci jsou vymezeny zákonem o Policii ČR a zákonem o Provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní policisté řeší nejenom aktuálně vzniklé problémy a komplikované dopravní situace, ale přímo přispívají ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to ať už formou viditelného nebo skrytého dohledu. Dalšími prioritními úkoly služby dopravní policie je kontrola dodržování předpisů v oblastech kontroly technického stavu vozidel, hmotnostních limitů vozidel, provozování silniční dopravy, přepravy nebezpečných věcí, šetření dopravních nehod nebo organizování a přímé řízení provozu na pozemních komunikacích. Příslušníci služby dopravní policie se také podílejí na dopravně inženýrském úseku – vyjadřují k dopravní infrastruktuře, aby byly dodržovány zákonné normy, ale také aby navrhovaná řešení v terénu byla bezpečná a přínosná pro účastníky silničního provozu. (policie.cz)

3.2 Centrum služeb pro silniční dopravu

Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD) zajišťuje kontrolu dodržování doby řízení, přestávek a provádí kontrolní vážení vozidel. Poskytuje poradenství v oblasti silniční nákladní dopravy. Dodává tiskoviny pro STK (stanice technické kontroly), SME (stanice měření emisí), BESIP (bezpečnost silničního provozu) a úřady obcí s rozšířenou působností. Nabízí specializovaná školení pro orgány státní správy. Zadáním ministra dopravy bylo v září roku 2009 Centrum služeb pro silniční dopravu s. p. o. pověřeno „Prováděním prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR“. Na základě toho bylo zřízeno oddělení BESIP – CSPSD, které realizuje a plní úkoly oddělení BESIP MD (ministerstvo dopravy). (Centrum služeb pro silniční dopravu)

BESIP

Je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR a zároveň je samostatným oddělením Ministerstva dopravy ČR. BESIP je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2021 – 2030, která si za cíl stanovila snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu v roce 2030 vůči výchozímu stavu, kterým je průměr let 2017-2019. (BESIP)

Oddělení BESIP – CSPSD prostřednictvím krajských koordinátorů zajišťuje dopravní výchovu podle „Metodického plánu MD“ na dětských dopravních hřištích v celé České republice, organizuje semináře pro učitele dopravní výchovy a pomáhá při zajištění výuky dopravní výchovy na základních školách. Zajišťuje a dodává metodické a didaktické materiály pro podporu výuky dopravní výchovy. Dále se podílí na zajištění „Dopravní soutěže mladých cyklistů – DSMC“, která je nadstavbou a pokračováním dopravní výchovy a jejímž spoluorganizátorem je Ministerstvo dopravy.

Krajští koordinátoři se ve spolupráci s kraji, obcemi a dalšími subjekty podílí na mnoha dopravně bezpečnostních a preventivních akcích, které rozšiřují všeobecné povědomí o prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu. BESIP zajišťuje, aby se informace o bezpečnosti silničního provozu dostaly k laické i odborné veřejnosti. Prostřednictvím svých webových stránek se snaží shromažďovat informace týkající se problematiky bezpečnosti silničního provozu na jednom místě.

V rámci prevence a rozšiřování povědomí o prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu organizuje také oddělení BESIP – CSPSD prostřednictvím krajských koordinátorů semináře pro pracovníky odborů dopravy samosprávy na všech úrovních, škol a dalších

organizací a institucí, které se zabývají bezpečností silničního provozu. (Centrum služeb pro silniční dopravu)

3.3 Centrum dopravního výzkumu

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV), je veřejnou výzkumnou institucí zřízenou podle zákona 341/2005 Sb., a jedinou výzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy. Bylo založeno rozhodnutím ministra dopravy k 1. lednu 1993 jako právní nástupce českých částí do té doby federálního Výzkumného ústavu dopravního v Žilině. CDV pokračuje v činnosti, která započala v roce 1954.

Posláním CDV je uskutečňovat výzkumnou a vývojovou činnost v oblasti dopravy a poskytovat odborně nezávislou expertní a servisní podporu pro ministerstva (zejména dopravy, vnitra a životního prostředí), krajské, městské a obecní orgány státní správy a samosprávy pro jejich strategické a taktické rozhodování. Je také oporou a nástrojem pro předávání znalostí subjektům s cílem posílit jejich konkurenceschopnost v domácím i evropském měřítku. Neméně důležitý úkol plní CDV při zastupování resortu dopravy v mezinárodních organizacích a při aktivitě ve vzdělávání.

Centrum dopravního výzkumu svým výzkumným zaměřením pokrývá klíčové potřeby rozvoje dopravy v České republice. Zabývá bezpečností silničního provozu, technologií výstavby, údržby, oprav a rekonstrukcí dopravní infrastruktury včetně geotechnických aspektů a diagnostiky dopravních staveb.

Dále řeší dopady dopravy a její infrastruktury na životní prostředí, ale také ekonomiku dopravy, multimodální dopravu, dopravní psychologii, vzdělávání v dopravě, odbavovací a parkovací systémy a další. Zaměřuje se také na Smart mobilitu a nové technologie, jako jsou kupříkladu autonomní systémy a další výzvy dopravy pro budoucnost. (Centrum dopravního výzkumu)

3.4 Český červený kříž

Český červený kříž je společností působící na celém území České republiky, která existuje ze zákona. Působí zejména v humanitární, sociální, zdravotní a zdravotně-výchovné oblasti. Naplňování poslání a plnění úkolů ČČK je všeobecně prospěšnou činností. Posláním ČČK

je zejména předcházet a zmírňovat utrpení, chránit zdraví, život a úctu k lidské bytosti, podporovat vzájemné porozumění, přátelství a mír mezi národy bez rozdílů národnostních, rasových, náboženských, třídních a politických a usilovat o naplňování základních principů hnutí Červeného kříže. Základními principy hnutí Červeného kříže jsou Humanita, Neutralita, Nestrannost, Nezávislost, Dobrovolná služba, Jednota a Světovost.

Český červený kříž působí v oblasti civilní obrany a ochrany obyvatelstva a poskytuje pomoc v případech katastrof a jiných mimořádných událostí. Poskytuje zdravotnické, záchranné, sociální a další humanitární služby a působí v oblasti zdravotně-výchovné.

Působí jako výlučně uznaná pomocná organizace vojenské zdravotnické služby a spolupracuje s poskytovateli zdravotní péče. (Český červený kříž)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 VÝZKUM

Stěžejním tématem mého výzkumu byla Dopravní výchova v kurikulu mateřských škol. Toto téma jsem zvolila na základě mého současného pracovního poměru. Mým zaměstnavatelem je Dům dětí a mládeže Sluníčko Otrokovice, příspěvková organizace, kde pracuji jako pedagog volného času. Mým pracovištěm je přímo středisko Dopravní hřiště, které je jedním z pěti středisek, které DDM Sluníčko Otrokovice provozuje. V rámci své pracovní náplně mám na starost výukové programy dopravní výchovy pro školní družiny, výuku dopravní výchovy druhých ročníků základních škol a také zajištění dopravního hřiště pro mateřské školy. Podílím se také na spoluorganizaci dopravních soutěží mladých cyklistů a zajištění akcí pro veřejnost zaměřené na bezpečnost silničního provozu i s jinými tématy. V době letních prázdnin zajišťuji výukové programy silniční bezpečnosti pro příměstské tábory (DDM Sluníčko i pro jiné organizace). Mezi další činnosti mé pracovní náplně patří vedení různých druhů zájmových útvarů, pořádání letních příměstských i pobytových táborů a další aktivity.

Na základě hlavního cíle mého výzkumu, kterým je zmapování dopravní výchovy v mateřských školách z pohledu učitelek chci zjistit, jaký pohled mají učitelky MŠ na výuku dopravní výchovy a její zařazení do ŠVP a také zda a jakým způsobem aktuálně dopravní výchova v mateřských školách probíhá.

Důvodem mého zjišťování je fakt, že děti jsou jednou z nejohroženějších skupin účastníků silničního provozu. Po chodnicích či stezkách pro chodce se děti pod dohledem rodičů pohybují buď pěšky nebo na různých odrážedlech prakticky od té doby, co se naučí chodit, a díky tomu, že dítě nemá správné návyky může docházet až k tragickým nehodám. Proto je důležité dbát na to, aby děti získávaly potřebné znalosti a dovednosti od co nejtělejšího věku, kdy jsou schopny částečně chápat a vyhodnocovat možná rizika či alespoň dodržovat daná pravidla. Základy by určitě děti měly získávat od svých rodičů, ale tyto základy je potřeba dále rozvíjet ve vzdělávacích institucích.

Na základě výsledků mého výzkumu vyhodnotím, zda je ve vybraných mateřských školách způsob průběhu dopravní výchovy vyhovující (dostačující) a navrhu další možnosti pro předávání informací z oblasti silniční bezpečnosti k dětem (vytvoření vhodného výukového programu vycházejícího z ŠVP mateřských škol). Výsledky mého výzkumu mohou ovlivnit a obohatit výuku dopravní výchovy ve státních mateřských školách minimálně zlínského

kraje. Mohou být impulsem pro změnu systému výuky dopravní výchovy jak pro mateřské školy, tak např. i pro dopravní hřiště či jiné subjekty zabývající se zajištěním dopravní výchovy.

4.1 Cíle výzkumu

Hlavní cíl:

- Zmapování problematiky dopravní výchovy v ŠVP z pohledu učitelek mateřských škol.

Dílčí cíle:

- Získání informací o průběhu aktuální dopravní výchovy v předškolním vzdělávání – jaké jsou využívány formy, metody, edukační aktivity a v jaké četnosti je dopravní výchova zařazována v průběhu předškolního vzdělávání.
- Zjištění možností dopravní výchovy v jednotlivých MŠ vzhledem k jejich technickým možnostem a vybavení – získávání a využití pomůcek k předávání informací směrem k dětem.
- Porozumění názorů učitelek MŠ na dopravní výchovu ve vztahu k jiným tématům zařazeným do ŠVP pro předškolní děti.
- Zjištění informací ohledně možnostech využití jiných organizací k předání informací problematiky dopravní výchovy dětem v mateřských školách.

4.2 Výzkumné otázky

Hlavní výzkumnou otázkou je:

- Jak učitelé vnímají začlenění dopravní výchovy do ŠVP mateřských škol?

Dílčími výzkumnými otázkami je:

- Jakým způsobem je zapojena dopravní výchova do vzdělávání dětí?
- Od jakého věku dětí je v mateřských školách zapojována cílená dopravní výchova?

- Jak učitelky hodnotí vliv informací předaných dětem, ohledně pravidel bezpečnosti silničního provozu, na základě vlastních zkušeností a vlastního pozorování? (vede dopravní výchova k osobnímu rozvoji dítěte?)
- Je dle názorů učitelek aktuálně nastavený systém dopravní výchovy v MŠ vyhovující?
- V jakém rozsahu / četnosti se učitelky v MŠ dopravní výchově věnují?
- Jaké jsou zkušenosti učitelek s dostupností a zapojením pomůcek pro dopravní výchovu?
- Jaké jsou aktuálně dostupné možnosti spolupráce s jinými organizacemi zajišťujícími dopravní výchovu?
- Jaký vliv mají rodiče na děti v rámci bezpečnosti silničního provozu a naopak?

4.3 Metoda sběru dat a výzkumný soubor

K získání potřebných informací byl proveden empirický výzkum. Jako metodu získávání potřebných dat jsem využila metodu polostrukturovaného rozhovoru. Ten se vyznačuje tím, že má připraven soubor otázek a témat, které jsou předmětem rozhovoru, ale není pevně dáno jejich pořadí. V průběhu rozhovoru je nezbytné probrat všechny otázky nebo dokonce klást otázky doplňující. Jistá volnost polostrukturovaného rozhovoru je vhodná k vytvoření přirozenějšího kontaktu mezi tazatelem a dotazovaným. Do odpovědí tak mohou být vnesena osobní specifika a komunikace tak může lépe probíhat. (Reichel, 2009) Tuto metodu jsem zvolila právě proto, jsem potřebovala získat informace o názorech, postojích a poznatků z praxe učitelek mateřských škol.

Nejprve jsem uskutečnila rozhovor na téma dopravní výchovy s dlouholetou pracovnící dopravního hřiště v Otrokovicích, abych zjistila informace o tom, jakým způsobem probíhá výuka dopravní výchovy na tomto konkrétním dopravním hřišti, a kdo se této výuky účastní.

Po získání potřebných informací jsem provedla také rozhovor s učitelkami vybraných mateřských škol ve zlínském kraji, které spolupracují s dopravním hřištěm v Otrokovicích. V rámci rozhovorů jsem se snažila zjistit, jak učitelky v mateřských školách vnímají

zařazení dopravní výchovy do kurikulárních dokumentů MŠ a jakým způsobem je dopravní výchova začleňována do vzdělávání dětí v konkrétních mateřských školách.

Rozhovory byly přizpůsobeny časovým možnostem učitelek MŠ a prostředí, které si samy zvolily za vyhovující. Některé rozhovory proběhly přímo v zařízení mateřských škol v momentě, kdy děti měly poobědový odpočinek a bylo zajištěno hlídání dětí. Jiné rozhovory zase proběhly prostřednictvím online platform (MS Teams, Google Meet).

Primární výzkumný soubor tvořily učitelky státních mateřských škol. Vybrány byly ty, které se svou MŠ v minulosti navštívily dopravní hřiště v Otrokovicích. Jejich návštěva však na základě zjištění od pracovnice dopravního hřiště probíhala pouze v rovině využití cvičné vozovky pro jízdu na dopravních prostředcích či pro využití jako chodci. Tyto MŠ využívaly možnosti návštěvy maximálně 1x za školní rok.

Jednotlivé mateřské školy se od sebe liší svým umístěním – MŠ v Otrokovicích můžeme zařadit mezi „městské typy“, které se setkávají s vyšší hustotou dopravy a s tím souvisejících i různých dopravních situací. Ostatní MŠ jsou „vesnického typu“, kdy na vesnici není doprava tak hustá a místní děti se méně často potkají např. se stezkami pro chodce či cyklisty, semaforey nebo přechody pro chodce.

Vybrané MŠ:

Otrokovice, Mysločovice, Tečovice, Žlutava, Halenkovice

První respondentkou byla nynější ředitelka MŠ Otrokovice, která má dlouholeté zkušenosti v práci s dětmi. V rámci provádění rozhovoru mi byl k nahlédnutí poskytnut projekt s názvem „Cesta není hřiště“, kterému se MŠ v určitém období a věku dětí věnuje.

Mateřská škola v Otrokovicích má dohromady celkem 7 odloučených pracovišť. Hlavní sídlo MŠ Otrokovice sídlí na adrese Jana Žižky 1356, Otrokovice 765 02 a nachází se cca ve středu města. Ředitelkou MŠ Otrokovice je Bc. Ivana Šimová, která řídí, schvaluje a koordinuje činnosti jednotlivých odloučených pracovišť, která se řídí společným ŠVP. Jednotlivá odloučená pracoviště mají své vedoucí učitelky, které mají na starost vyhledávání a účast na aktivitách pro předškolní vzdělávání. Mateřská škola Otrokovice pracuje podle ŠVP s názvem „Barevné korálky“.

Respondentkou číslo dvě byla vedoucí učitelka MŠ Mysločovice, která má dlouholeté zkušenosti práce s dětmi a má na starost třídu dětí staršího předškolního věku a také zajištění aktivit a výletů pro celou MŠ.

Mateřská škola Mysločovice funguje od 10. října 1979. Od 1. 1. 2003 se stala součástí ZŠ Mysločovice. Mateřskou školu navštěvuje asi 50 dětí z Mysločovic, Hostišové a nejbližšího okolí. Děti jsou rozděleny do dvou tříd podle jejich věku – mladšího předškolního věku a staršího předškolního věku. ŠVP, podle kterého MŠ pracuje nese název „Pohádková školička“.

Třetí rozhovor byl prováděn s respondentkou z MŠ Tečovice. Rozhovor byl prováděn s vedoucí učitelkou MŠ Tečovice, která má dlouholeté zkušenosti práce s dětmi a má na starost třídu dětí nejstarších předškolních dětí a dětí s odkladem povinné školní docházky a také zajištění aktivit a výletů pro celou MŠ.

Mateřská škola Tečovice pracuje podle ŠVP s názvem „Objevujeme svět“. MŠ je součástí právního subjektu Základní škola a Mateřská škola Tečovice, příspěvková organizace a pod tímto označením vznikla 1. ledna 2003. Předškolní vzdělávání probíhá ve třech třídách. Kapacita MŠ činí cca 85 dětí.

Čtvrtou respondentkou byla vedoucí učitelka MŠ Žlutava, která má dlouholeté zkušenosti práce s dětmi. Má na starost třídu starších dětí a také zajištění aktivit a výletů pro celou MŠ.

Základní škola a Mateřská škola Žlutava pracuje od roku 2003 jako sloučený právní subjekt. Mateřská škola Žlutava je tvořena dvěma třídami, které navštěvují děti ve věku

od 2 do 6 let, převážně z obce Žlutava. Kapacita MŠ je 52 dětí. Název ŠVP, podle kterého MŠ pracuje je: „Hrajeme si, nezlobíme, o světě však leccos víme“.

Poslední, tedy pátou, dotazovanou respondentkou, se kterou byl prováděn rozhovor, byla učitelka z MŠ Halenkovice, která má dlouholeté zkušenosti práce s dětmi. Má na starost třídu nejstarších dětí.

Mateřská škola Halenkovice se nachází v centru obce Halenkovice v prostorách budovy prvního stupně Základní školy Halenkovice. MŠ Halenkovice je tvořena třemi třídami dětí rozdělených podle věku. V současné době je kapacita MŠ 64 dětí. Název ŠVP, podle kterého MŠ pracuje je: „Svět je velká skládačka.“

Vzhledem k tomu, že z celkem pěti uskutečněných rozhovorů s učitelkami z mateřských škol (a z toho jedna z nich má na starost chod všech MŠ v Otrokovicích) vedly výpovědi učitelek ke stejnému či velmi obdobnému závěru, považovala jsem získané informace v rámci spolupracujících MŠ s dopravním hřištěm v Otrokovicích za dostačující.

4.4 Metoda vyhodnocení nasbíraných dat

Před uskutečněním rozhovorů s učitelkami mateřských škol jsem provedla analýzu ŠVP těchto mateřských škol základě jejich volné dostupnosti (zveřejnění na webových stránkách). Analýza dokumentů se v pedagogice využívá ke zkoumání písemného nebo vizuálního materiálu (např. kurikulárních dokumentů, vzdělávacích programů, školní dokumentace, učebnic apod.). (Skutil a kol., 2011) „V širším pojetí můžeme analýzu dokumentů chápat jako analýzu jakéhokoli materiálu, který je zdrojem informací relevantních cílům studie.“ (Miovský, 2006)

Všechny provedené rozhovory byly zaznamenány na diktafon a poté jsem provedla přepis do textové podoby. K analýze nasbíraných dat jsem použila techniku otevřeného kódování. „Otevřené kódování vyjadřuje nastavení výzkumníka, který je v této fázi analýzy otevřen objevování nových významových jednotek a utváření dalších konceptů.“ (Řiháček, Čermák, Hytych a kol., 2013) Při této metodě jsou prováděny operace, pomocí nichž jsou údaje rozebrány, konceptualizovány a složeny novým způsobem. Text rozhovorů je nejprve rozebrán na jednotky, kterým jsou přidělena různá označení a teprve s těmito jednotkami se nadále pracuje. Každé takto vzniklé jednotce je přidělen určitý kód. Jednotkou může být nejen slovo, ale i více slov, věta nebo třeba odstavec. Všechny vzniklé kódy je následně nutné seskupit podle vnitřní souvislosti nebo podobnosti. (Švaříček, Šedřová, 2007)

Dále jsem pokračovala technikou „vyložení karet“, což je nadstavba pro otevřené kódování. Kategorie vzniklé otevřeným kódováním, jsou následně uspořádány do dějové linky, na jejímž základě je sestaven text, který je převyprávěním obsahů jednotlivých kategorií. Názvy jednotlivých kategorií jsou současně i názvy kapitol, jejichž obsahem je interpretace kódů a zjištěných informací. (Švaříček, Šedřová, 2007)

Na základě seznamu kódů a jejich kategorizace jsem uspořádala informace do celkem devíti kategorií a doplnila je o výpovědi respondentek. Kategorie jsem nazvala takto:

1. Učit děti dopravní výchovu?

V této části jsem zkoumala zapojení dopravní výchovy do ŠVP mateřských škol a její důležitost ve vzdělávání dětí z pohledu učitelek MŠ, na základě jejich zkušeností. Zkoumaná kategorie byla nazvána *Zařazení dopravní výchovy do ŠVP mateřských škol*. Při práci s rozhovory a kódování výpovědí jsem si pro přehlednost všechny zmínky o ŠVP označila červenou barvou.

Název kategorie kódů	Kódy
Zařazení dopravní výchovy do ŠVP mateřských škol	Dopravní výchova v ŠVP
	Priorita dopravní výchovy
	Důležitost zařazení do vzdělávání

KATEGORIE: ZAŘAZENÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY DO ŠVP MATEŘSKÝCH ŠKOL

KÓDY:

- DOPRAVNÍ VÝCHOVA V ŠVP

R3: *„Dopravní výchova je jedním z témat, která do ŠVP rozhodně patří. I my ji tam máme zařazenu. Zrovna toto téma, si myslím, že je hodně důležité pro člověka v každém věku. Obzvláště dnes, kdy téměř každá rodina vlastní minimálně jedno, ne-li více vozidel. Já osobně jsem ráda, že je toto téma i v našich osnovách... Občas v průběhu roku narazíme na téma z našeho ŠVP, do kterého by se dopravní výchova dala zapracovat. Většinou to ale neděláme, abychom dětem nepopletli hlavu.“*

R5: *„Dopravní výchova určitě patří do mateřských škol. My ji máme přímo začleněnou do ŠVP a tam jsou dané i cíle...“*

- PRIORITA DOPRAVNÍ VÝCHOVY

R1: *„V rámci našeho ŠVP ani RVP nemáme povinné se dopravní výchově věnovat. V rámci těchto dokumentů není vyloženě povinná žádná oblast. Je to jen takový rámec, takový návod, jak dosáhnout předepsaných kompetencí, které dítě musí ovládat, než půjde do školy.“*

R5: *„Dopravní výchova určitě patří do mateřských škol. My ji máme přímo začleněnou do ŠVP a tam jsou dané cíle, ale upřímně řečeno se tomu ve školce moc nevěnujeme, protože máme jiná témata, kterým se potřebujeme věnovat více.“*

- DŮLEŽITOST ZAŘAZENÍ DO VZDĚLÁVÁNÍ

R4: „Dopravní výchova určitě patří do ŠVP mateřských škol, protože děti se téměř denně pohybují v blízkosti vozovek a prakticky už od útlého věku by měly znát alespoň základní pravidla, jak se chovat, aby neohrozily sebe ani jiné.“

R1: „Dopravní výchovu považuji určitě za velmi důležitou a do vzdělávání v mateřských školách rozhodně patří. Možná ale proto, že se všichni v dopravě běžně pohybujeme, je tak trochu opomíjeným tématem, kterému by se za určitých okolností mohlo, nebo spíše mělo, věnovat více prostoru.“

2. Jak na to

Tato část byla věnována tomu, jakým způsobem je dopravní výchova zařazována do výuky v mateřských školách, jaké jsou voleny aktivity a zda souvisí dané aktivity s prostředím, ve kterém jsou vykonávány.

Při práci s rozhovory a kódováním výpovědí jsem si pro přehlednost všechny zmínky o prováděných aktivitách označila šedou barvou.

Název kategorie kódů	Kódy
Aktivity realizované v rámci dopravní výchovy	Zapojované aktivity
	První pomoc
	Cestování
Práce s dětmi při dopravní výchově	Diskuze
	Využití v praxi
	Děti v prostředí
	Prožitek z aktivity

KATEGORIE: AKTIVITY REALIZOVANÉ V RÁMCI DOPRAVNÍ VÝCHOVY

KÓDY:

- ZAPOJOVANÉ AKTIVITY

R2: „V rámci aktivit a procvičování semaforu zařazujeme dětem hru na autíčka. Děti se tak pohybují podle barev na semaforu, které dětem ukazujeme i říkáme a procvičují si tak, co která barva znamená. Myslím si ale, že nejvíce si toho děti stejně zapamatují, když jdeme na vycházku a před přechodem pro chodce si hromadně řekneme, jak správně přejít na druhou stranu silnice.... Pokud se nám to podaří, tak jedenkrát za rok navštívíme dopravní hřiště, kde si děti vyzkouší praktický nácvik pohybu na cvičných vozovkách.“

R5: „Dopravní výchově se věnujeme spíše při procházkách a potom v dubnu, kdy je měsíc bezpečnosti, tak se tomuto tématu věnujeme intenzivněji. To využíváme naši interaktivní tabuli, kde máme program vyloženě zaměřený na týden v dopravě a opravdu celý týden se intenzivně věnujeme bezpečnosti v dopravě... máme takovou stavebnici, kterou využívají hlavně chlapci, kteří si staví různé cesty a u toho nesmí chybět ani dopravní značky... A když se náhodou dostaneme na naši zahradu, tak děti jezdí na různých odrážedlech.“

- PRVNÍ POMOC

R3: „My zaměřujeme téma bezpečnosti i na úrazy, a tak se děti učí a zkoušejí si, jak se třeba postarat o někoho, kdo se vyboural na kole a má odřené koleno.“

R4: „Když se bavíme o dopravní výchově, tak většinou zmiňujeme i první pomoc – aktivní první pomoc je pro děti v MŠ moc náročná, myslím tím jako nějaké ošetření odřenin. Děti by v rámci úrazů měly hlavně vědět a znát, že je důležité někoho informovat. Také by se měly naučit pomoci raněnému ale spíše tak, že kamarádovi pomůžou se třeba postavit a odvezou mu kolo. Když nám děti jezdí po zahradě, tak ví, že mají někoho s bolístkou odvést na určité místo, kde ho nikdo nepřejede a kde mu paní učitelka bolítku ošetří. Děti také učíme čísla tísňového volání, protože v dnešní době už má spousta předškoláků mobilní telefony a dokážou zavolat třeba rodičům.“

- CESTOVÁNÍ

R1: „...I při vycházkách vlastně některé děti vůbec nezvládají držet tempo se skupinou, a to mi věřte, že s dětmi nijak nezávodíme....Také jezdíváme na výlety jak objednanými autobusy, tak i využíváme MHD, kdy děti už samy ví, že musí mít nasazeny reflexní vestičky.... Spolupracujeme pouze s DDM Sluníčko Otrokovice a oddělením dopravního hřiště v rámci vyvrcholení našeho projektu Cesta není hřiště. To se s dětmi vypravíme na návštěvu a takovou mini soutěž, která na dopravním hřišti proběhne.“

R5: „Protože naše zahrada není úplně vyhovující, tak chodíváme docela často na procházky. K nám na zahradu se většinou vejde jedna třída, a to bývají ti nejmenší. Ostatní chodívají na procházky po Tečovicích.... To spíše, když vyrazíme na výlet třeba do Zlína. To nejčastěji využíváme linkový autobus, trolejbus nebo také jezdíme vlakem. Když jsme teď třeba byli ve Zlíně v muzeu a měli jsme hodinu čas, než nám jel autobus, tak jsme cíleně chodili přes přechody, aby si děti nacvičily pohyb v provozu, protože u nás si toho děti moc nevyzkouší.“

KATEGORIE: PRÁCE S DĚTMI PŘI DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ

KÓDY:

- DISKUSE

R1: „V rámci zařazení dopravní výchovy do ŠVP naší mateřské školy se cíleně věnujeme dopravní výchově v měsíci dubnu v rámci projektu Cesta není hřiště – tento program je naplánován na průběh celého měsíce, ale většinou se mu věnujeme jen v průběhu maximálně dvou týdnů. Během tohoto projektu se snažíme dětem přiblížit možné rizikové situace a dáváme jim i možnost povyprávět nám své zážitky.“

R3: „Učíme je, jak vypadá semafor, ptáme se, zda ví, jak se správně přechází silnice, necháme děti, aby nám vyprávěly své zážitky z cestování – většinou s rodiči, učíme se, jaké jsou dopravní prostředky a kde se pohybují a při výtvarné činnosti malujeme auta a někdy i značky, které si předtím ukážeme. Dětem ale ukazujeme jen značky, které jsou v blízkosti naší MŠ, aby o nich dokázaly mluvit a popsat je.“

- VYUŽITÍ DV V PRAXI

R2: „Mladší děti získávají základní informace v rámci vycházek, kdy je učíme, že si musí nasadit vestičky, aby byly vidět, po které straně chodníku se chodí, učí se rozhlédnout se nebo když jedeme na výlet, tak se děti učí, jak se chovat při přepravě.“

R4: „Nejmenší děti by se třeba měly učit, že samy bez doprovodu by neměly vstoupit do vozovky, ty starší děti už by pak měly znát základní pravidla, jak bezpečně vozovku přejít.“

- DĚTI V PROSTŘEDÍ

R4: „*Nebo se třeba alespoň při chůzi po chodníku nebudou pošťuchovat a půjdou hezky ve dvojicích. Na toto se snažíme při vycházkách apelovat a před procházkou mimo náš areál správné chování trénujeme.*“

R1: „*Také děti mají k dispozici odrážedla a koloběžky, které využívají při pobytu na zahradě.*“

- PROŽITEK AKTIVITY

R5: „*Já si třeba doted' pamatuji vyprávění naší učitelky ze školky, když jsem já byla malá – ta nám tenkrát vyprávěla, jak se jednou pošťuchovala u silnice s bratrem, až to skončilo tak, že bratr spadl do silnice, měl zlomenou ruku, a ještě ho málem přejelo auto.*“

R1: „*To se s dětmi vypravíme na návštěvu a takovou mini soutěž, která na dopravním hřišti proběhne. Děti si také můžou vyzkoušet pohyb po cvičných vozovkách i s funkčními semaforey na zapůjčených vozidlech, což je pro ně obrovským zážitkem.*“

3. Na věku záleží

Kategorie s názvem „Na věku záleží“ byla věnována názoru učitelek na přiměřený věk dětí pro zařazení výuky dopravní výchovy do vzdělávání a na to, zda věk účastníků hraje při dopravní výchově roli. Pro označení věku i pro vlastnosti kategorie jsem při kódování použila oranžovou barvu.

Název kategorie kódů	Kódy
Věk účastníků	Důležitost věku
	Schopnost komunikace
	Míra pochopení

KATEGORIE: VĚK ÚČASTNÍKŮ

KÓDY:

- DŮLEŽITOST VĚKU

R1: „U nás děláme pro každé dítě diagnostiku toho, co by mělo umět, než půjde do školy a toho, co už umí. Dle mého názoru by měla být „dopravní pregramotnost“ jedním z ukazatelů připravenosti dítěte pro vstup do základní školy – školní zralosti.“

R2: „Vyloženě dopravní výchova a předávání informací o bezpečnosti pohybu je u nás cílena na předškoláky. V našich třídách jsou ale s předškoláky i děti od 4 let, které se také dopravní výchovy účastní. Mladší děti získávají základní informace v rámci vycházek...“

- SCHOPNOST KOMUNIKACE

R3: „Cílenou informaci týkající se dopravní výchovy zvládá vnímat každé dítě individuálně. Většinou si ale myslím, že informaci rozumí mezi 3.-4. rokem. Záleží třeba i na tom, jak dítě zvládá komunikovat, jak zvládá řeč, protože zejména děti, které mají nějaké logopedické problémy, často nerozumí informacím a rozumět jim nebudou, dokud se nenaučí správně komunikovat.“

- MÍRA POCHOPENÍ

R4: „...zapojujeme hlavně předškoláky a naši prostřední třídu, kde jsou děti cca od 4 let. Dříve to moc ani nemá význam. Některé děti jsou sice šikovné a zvládnou respektovat pravidla, ale určitě nechápe souvislost a význam, proč je pravidlo tak, a tak nastaveno. To bych řekla, že děti začínají opravdu chápat až k tomu 4. roku.“

R5: „...Mladší děti to spíše chápou tak, že prostě maminka nebo paní učitelka se poslouchá, a tak to je, a tak se prostě daná věc udělá, ale už zatím nevidí a ani vlastně nemůžou vidět a chápat nějakou další souvislost. Třeba ve dvou letech si to dítě ještě nemůže uvědomovat. Širší souvislosti dítě opravdu začíná chápat kolem toho 4. roku a předškoláci už by měli úplné základy umět a znát.“

4. K čemu to je

V této kategorii jsem zkoumala, zda a jaký vliv má z pohledu učitelek a jejich zkušeností dopravní výchova na rozvoj dětí, jejich chování, zodpovědnosti a respektu vůči sobě i druhým osobám. Pro tuto část bylo zvoleno značení hnědou barvou.

Název kategorie kódů	Kódy
Vliv dopravní výchovy na rozvoj dětí	Správnost chování
	Zodpovědnost
	Schopnost respektu
	Podpora rozvoje

KATEGORIE: VLIV DOPRAVNÍ VÝCHOVY NA ROZVOJ DĚTÍ

KÓDY:

- SPRÁVNOST CHOVÁNÍ

R3: „Jako řidička totiž vidám spoustu dětí i školního věku, jak si bezprizorně hrají na silnici a několikrát se mi stalo, že jsem byla svědkem situace, kdy chybělo opravdu málo a došlo k dopravní nehodě, kterou málem způsobily právě děti....“

R4: „Je důležité získávat nějaké správné návyky už v útlém věku.... Na toto se snažíme při vycházkách apelovat a před procházkou mimo náš areál správné chování trénujeme.“

- ZODPOVĚDNOST

R1: „Snažíme se děti naučit, že při pohybu na chodníku mají jít ve dvojicích, nemají se pošťuchovat, když jdou po schodišti, že se mají držet zábradlí a tak dále. Usnadňuje nám to potom práci s dětmi i v jiných ohledech, protože děti si pak uvědomí riziko spojené s nevhodným chováním a důsledky toho, co by se mohlo stát.“

R2: „Když dětem vysvětlujeme, jak se správně a bezpečně pohybovat po vozovkách narážíme i na úrazy a vlastně takovou zodpovědnost za vlastní chování.“

- SCHOPNOST RESPEKTU

R3: „Musím říct, že momentálně máme v naší školce docela neposlušné děti, proto se o chování, bezpečnosti a tom, co můžeme způsobit svým špatným chováním bavíme skoro pořád. Někdy to na chvíli zabere a děti se zklidní, ale potom si to zase vynahradí.“

R4: „Ano, rodiče by děti měli naučit, jak se správně v blízkosti silnice chovat a že by děti měly respektovat určitá pravidla, ale z praxe víme, že i když někteří rodiče mají snahu děti o bezpečnosti něco naučit, rozhodně to není dostačující.“

- PODPORA ROZVOJE

R1: „Myslím si, že i dopravní výchova může mít vliv na rozvoj osobnosti dítěte, protože když se snažíme dětem nastínit pomocí pohádky, co by se mohlo stát, kdyby děti porušily pravidla a následně si situaci ještě pomocí nějaké hry představíme, tak si uvědomí, že právě oni jsou zodpovědní za to, co se může stát, když poruší pravidla.“

R4: „Dopravní výchova má určité vliv na utváření osobnosti dítěte. Pokud je správně podána, tak si dítě už ve školce uvědomí, že na silnici či chodníku není nikdy nikdo sám a že svým chováním může ovlivnit i jiné. Navíc to může mít dopad i do budoucna, protože člověk se vlastně při pohybu po komunikacích vyskytuje v několika rolích, ať už jako chodec nebo potom řidič, dítě nebo rodič a v dalších případech. Je důležité získávat nějaké správné návyky už v útlém věku. Může to ovlivnit sebekázeň dítěte a také toleranci k druhým. Když dítě ví, že je nebezpečné si hrát u silnice a ví, jaké by to mohlo mít následky, tak může upozornit jiné děti v případě, když se nebudou chovat vhodně.“

5. Kvalita výuky, aneb děláme to dobře?

Tato kategorie je věnována aktuálně nastavenému systému výuky dopravní výchovy. Zabývá se zapojením učitelek do výuky dopravní výchovy a jejich zkušenostmi s efektem stanovených pravidel a předaných informacích v rámci činnosti v MŠ. Pro tuto kategorii jsem zvolila zelenou barvu.

Název kategorie kódů	Kódy
Hodnocení kvality dopravní výchovy	Využití teorie
	Účinnost pravidla

	Hodnocení kvality
	Zapálenost učitelek

KATEGORIE: HODNOCENÍ KVALITY DOPRAVNÍ VÝCHOVY

KÓDY:

- VYUŽITÍ TEORIE

R2: „*Myslím si ale, že nejvíce si toho děti stejně zapamatují, když jdeme na vycházku a před přechodem pro chodce si hromadně řekneme, jak správně přejít na druhou stranu silnice.*“

R3: „*Vyozorovali jsme také, že i když se cílené dopravní výchově věnujeme poměrně málo, tak se po probrání tohoto tématu alespoň na chvíli mezi dětmi zvýší ohleduplnost vůči ostatním, a to zejména tehdy, kdy na nějakou konfliktní situaci upozorníme a přirovnáme ji k tomu, co jsme se naučili, když jsme si povídali o bezpečnosti na silnici.*“

- ÚČINNOST PRAVIDLA

R2: „*Teda při každé procházce či výletu, kdy někam cestujeme děti upozorňujeme, jak by se měly a neměly chovat, ale s některými je to „jak do dubu“. Můžete jim to vykládat pořád dokola... Ted' jsme třeba měli rozhovor s jedním chlapečkem, který dobře ví, že když jdeme na vycházku, tak se nesmí chovat „jako zvířátko“, ale i tak jsme řešili, že si hrál na jaguára a snažil se předbíhat děti a utéct paní učitelce. To je potom těžké...*“

R4: „*Občas s dětmi chodíváme i na procházky, ale většinou využíváme naší zahrady. Když už se ale na procházku vydáme, tak všichni povinně musí mít nasazenou reflexní vestičku ...*“

„*Když nám děti jezdí po zahradě, tak ví a v praxi využívají, že mají někoho s bolístkou odvést na určité místo, kde ho nikdo nepřejede a kde mu paní učitelka bolítku ošetří.*“

- HODNOCENÍ KVALITY

R1: „*Ta osvěta nebo určování a dodržování běžných pravidel pohybu po komunikacích je z mého pohledu dostatečně účinná...*“

„*Když se ale zamyslím, možná by bylo vhodnější, kdyby se toto téma rozprostřelo v průběhu školního roku než se mu intenzivně věnovat jeden vyhrazený měsíc. Spousta dětí totiž potom v červnu neví, co se v dubnu dělo a je to možná i tím, že je jim poskytován intenzivní přísun*

informací a ony nemají možnost to postupně zpracovat. Potom je vlastně veškeré sebevětší snažení učitelek k ničemu.“

R5: „*Upřímně průběh naší dopravní výchovy je nic moc...upřímně řečeno se tomu ve školce moc nevěnujeme, protože máme jiná témata, kterým se potřebujeme věnovat více.“*

- ZAPÁLENOST UČITELEK

R1: (v předchozí části bylo hovořeno o nabídce uskutečnění výukového programu jinou organizací) „*Myslím si, že v naší školce by to učitelky určitě přivítaly, protože i pro ně by to jistým způsobem bylo ulehčení práce s přípravami daného tématu.“*

R2: (v předchozí části se hovořilo o neposlušnosti dětí) „*Některé učitelky potom odmítají chodit na vycházky, ale my se tím nenecháváme odradit a na vycházky stále chodíme. Je to taková naše filosofie, že chceme, aby děti poznaly co nejvíce, i když u nás v Mysločovicích to není jako ve městě.*“

R5: „*Když jsme teď třeba byli ve Zlíně v muzeu a měli jsme hodinu čas, než nám jel autobus, tak jsme cíleně chodili přes přechody, aby si děti nacvičily pohyb v provozu, protože u nás si toho děti moc nevyzkouší.“*

6. Časový prostor

Tato kategorie byla věnována četnosti zapojení dopravní výchovy do vzdělávání dětí v MŠ. S četností dopravní výchovy souvisí i další okolnosti, jako třeba zapojení při další prevenci nebo třeba důležitost opakování tohoto tématu v průběhu roku. Také jsem se zajímala o to, jak dlouho (v jaké intenzitě) je věnován prostor dopravní výchově a zda má tento prostor nějakou pravidelnost. Pro označení informací v této kategorii bylo zvoleno označení modrou barvou.

Název kategorie kódů	Kódy
Četnost dopravní výchovy	Vliv období
	Intenzita výuky
Prevence	Důležitost prevence

KATEGORIE: ČETNOST DOPRAVNÍ VÝCHOVY

KÓDY:

• VLIV OBDOBÍ

R2: „*My se věnujeme bezpečnosti v dopravě vždy v jarních měsících, protože po zimě začínají děti s rodiči chodit hodně ven a mnohdy se vydávají na výlety i na kolech.... Samozřejmě jsou činnosti, aktivity a témata, na které v průběhu školního roku narazíme, třeba když probíráme povolání, a které s bezpečným pohybem na vozovkách souvisí, ale jak jsem už říkala, „dopravka“ je naším cílem až v jarních měsících.“*

R1: „*Dále se věnujeme bezpečnosti při pohybu na pozemních komunikacích před začátkem prázdnin, ale to už jen okrajově v rámci zopakování toho, co jsme dělali v dubnu.“*

• INTENZITA VÝUKY

R1: „*V rámci zařazení dopravní výchovy do ŠVP naší mateřské školy se cíleně věnujeme dopravní výchově v měsíci dubnu v rámci projektu Cesta není hřiště – tento program je naplánován na průběh celého měsíce, ale většinou se mu věnujeme jen v průběhu maximálně dvou týdnů.... Dlouhodobě jinak zapojujeme povědomí o správném chování v dopravě při vycházkách mimo MŠ... Když se ale zamyslím, možná by bylo vhodnější, kdyby se toto téma rozprostřelo v průběhu školního roku než se mu intenzivně věnovat jeden vyhrazený měsíc.“*

R3: „*Já osobně jsem ráda, že je toto téma i v našich osnovách, i když se mu moc času nevěnuje. Máme na to vyhrazen jeden týden, ale většinou se nám aktivity natáhnou i do týdne dalšího, protože jezdíváme třeba plavat nebo se věnujeme ještě aktivitám týkajících se Velikonoc, prostě nám to většinou naruší ještě něco jiného. Vyložení o bezpečnosti v dopravě se ale bavíme jen ve vyhrazeném bloku a někdy, když jdeme na vycházku.“*

KATEGORIE: PREVENCE

KÓDY:

• DŮLEŽITOST PREVENCE

R2: „*Vyložení prevenci k chování v dopravě úplně v průběhu roku neděláme. Teda... při každé procházce či výletu, kdy někam cestujeme děti upozorňujeme, jak by se měly a neměly chovat...“*

R4: „*Je důležité získávat nějaké správné návyky už v útlém věku. Může to ovlivnit sebekázeň dítěte a také toleranci k druhým.“*

„...jeden intenzivní blok není úplně vyhovující a v příštím školním roce asi téma dopravy a bezpečnosti rozprostřeme v průběhu školního roku. Ono se totiž stává, že když dětem podáváme informace intenzivně v jeden moment, tak je děti potom ne úplně vnímají. Za to, když máme téma, které se v průběhu roku opakuje a nabalují se na něj další informace, tak to si děti většinou dobře pamatují.“

R5: *„Jinak my sami si před každými prázdninami děláme ještě takové základní poučení o bezpečnosti, vlastně bezpečném chování celkově při jakýchkoliv situacích a spadá tam i ta doprava. A to musím říct, že i když se bezpečnosti v dopravě intenzivně věnujeme v dubnu, tak před letními prázdninami máme často pocit, že děti informaci slyší poprvé v životě.“*

7. Materiální zabezpečení

K výuce DV je zapotřebí určitého vybavení a pomůcek. Proto jsem také zjišťovala, jak jsou mateřské školy vybaveny pomůckami, kdo jim pomůcky zajistil a také, zda je vybavení v MŠ dostačující. Všechny zmínky týkající se vybaveností pomůckami byly označeny růžovou barvou.

Název kategorie kódů	Kódy
Vybavenost pomůckami	Rozmanitost pomůcek
	Míra vybavenosti
	Zajištění vybavení

KATEGORIE: VYBAVENOST POMŮCKAMI

KÓDY:

- ROZMANITOST POMŮCEK

R1: *„K dispozici máme velké dopravní značky a látkové praporky v barvě semaforu. V rámci rozvoje digitální gramotnosti byl pořízen počítačový software barevné kamínky, který obsahuje i téma dopravní výchovy, a který využíváme při práci na tabletu v průběhu projektu Cesta není hřiště. Také děti mají k dispozici odrážedla a koloběžky, které využívají při pobytu na zahradě.“*

„...rozhodli jsme se pořídit i tzv. Finger car, které pomáhá rozvíjet jemnou motoriku. K tomuto autíčku máme i vozovky ve formě puzzlů, takže si děti mohou samy poskládat vozovky“

R3: *"Jako pomůcky často využíváme koberec s motivem přechodu a semaforů. Při vycházkách mimo areál MŠ využíváme reflexní vestičky a naše učitelky využívají při přecházení vozovky zastavovací terče."*

R4: *„V naší školce máme různá odrážedla, které využíváme na zahradě, reflexní prvky, které dětem ukazujeme a některé i rozdáváme, máme obrázkové dopravní značky a také využíváme knížku s dopravními pohádkami. Víme o tom, že je spousta pracovních listů, které bychom mohli využívat, ale u nás se to moc nepraktikuje.“*

- MÍRA VYBAVENOSTI

R1: *„Když si uvědomím, kolik jsem toho teď vyjmenovala, tak si myslím, že jsme velice slušně vybaveni pomůckami pro dopravní výchovu.“*

R2: *„V naší mateřské škole využíváme pro výuku dopravní výchovy spoustu různých pomůcek.“*

R5: *„Musím říct, že v tomto ohledu si myslím, že je naše školka docela nadstandardně vybavena.“*

- ZAJIŠTĚNÍ VYBAVENÍ

R1: *„Pomůcky pro dopravní výchovu jsme si z velké části zajistili sami. Něco jsme si sami vyrobili a něco zakoupili....“*. *„Od BESIPU jsme dostali pár obrázků zachycujících různé dopravní situace, ale spíše využíváme vlastních materiálů, které si sami vytvoříme nebo volně dostupných materiálů, které si upravíme dle vlastních potřeb.“*

8. Kdo to děti naučí?

Zajištění výuky dopravní výchovy je také důležitou otázkou, kterou jsem se zabývala. Zajímalo mě, zda jsou učitelky schopny zajistit dopravní výchovu vlastními silami v dostatečné míře. Také jsem se informovala o stavu nabídky výukových programů tohoto tématu od jiných organizací cílených na MŠ a případný zájem učitelek se s ohledem na předání informací „cizí osobou“ do takovýchto programů zapojit. Získané informace o zajištění DV byly označeny fialovou barvou.

Název kategorie kódů	Kódy
Vlastní zajištění dopravní výchovy	Soběstačnost
Jiné organizace	Dostupnost nabídky
	Vliv osoby na přijímané informace
	Míra zájmu

KATEGORIE: ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY

KÓDY:

• SOBĚSTAČNOST

R1: *„Výuku dopravní výchovy si v naší MŠ zajišťujeme sami. Prozatím jsme nezkoušeli spolupracovat s žádnou další organizací, která by výuku zajistila...“*

„Spolupracujeme pouze s DDM Sluníčko Otrokovice a oddělením dopravního hřiště v rámci vyvrcholení našeho projektu Cesta není hřiště...“

R2: *„Dopravní výchovu si zajišťujeme z velké části sami. Pokud se nám to podaří, tak jedenkrát za rok navštívíme dopravní hřiště, kde si děti vyzkouší praktický nácvik pohybu na cvičných vozovkách.“*

R3: *„Celý blok dopravní výchovy mimo návštěvu dopravního hřiště si zajišťujeme sami.“*

R4: *„Náš blok dopravní výchovy si zajišťujeme sami. Někdy se nám povede domluvit si návštěvu u policistů v Otrokovicích nebo nám dobrovolní hasiči udělají nějaký program, ale jinak si s dětmi o bezpečnosti v dopravě povídáme sami.“*

R5: *„Zatím ale máme navázanu spolupráci jen s dopravním hřištěm v Otrokovicích, které jednou za rok navštívíme v rámci nácviku jízdy na jízdních prostředcích. Nemíváme ani přednášky od policistů nebo hasičů, protože spadáme pod Zlín a ve Zlíně je taková hustota škol a školek že na nás už jim nezbývá kapacita.“*

KATEGORIE: JINÉ ORGANIZACE

KÓDY:

- DOSTUPNOST NABÍDKY

R1: „Prozatím jsme nezkoušeli spolupracovat s žádnou další organizací, která by výuku zajistila – nedostali jsme ani žádnou nabídku s programem cíleným na děti.“

R3: „Zatím jsme nedostali žádnou nabídku, aby nám toto téma někdo zprostředkoval, a tak nás ani nenapadlo se nad tím více zamýšlet.“

- VLIV OSOBY NA PŘIJÍMANÉ INFORMACE

R2: „Věřím ale tomu, že kdyby jim informace o bezpečném pohybu po pozemních komunikacích byly předávány někým jiným než učitelkami ve školce, mohlo by to mít na děti větší vliv.“

„Také protože děti ze školky znají většinou jen učitelky – ženy, tak jsou vždy úplně u vytržení, když je něco učí muž – např. kdyby potkali dopravního policistu, tak by si získal jejich pozornost a ani by se nemusel snažit.“

R3: „Pro děti by ale bylo určitě dobré, aby tyto důležité informace slyšely od někoho zvenčí, koho nevidí denně. Určitě by si to i lépe zapamatovaly, protože budou dávat větší pozor. Ostatně to vlastně dokázala i zkušenost s jednou praktikantkou, která v minulosti pro děti připravila jeden den zaměřený na cvičení a potom na takovou lehkou základní pomoc při úrazu...“

- MÍRA ZÁJMU

R1: „Pokud by se našla nějaká organizace, která by přímo nabídla výukové programy dopravní výchovy pro děti, asi bychom neváhali takového programu využít. Přeci jen je toto téma z hlediska bezpečnosti velmi důležité a děti by to měly slyšet z více stran. Myslím si, že v naší školce by to učitelky určitě přivítaly, protože i pro ně by to jistým způsobem bylo ulehčení práce s přípravami daného tématu.“

R3: „Co k tomu dál dodat...? Snad jen tolik, že kdyby nám nějaká organizace nabídla nějaký program „dopravky“ pro naše děti, tak bychom jej bez váhání využili.“

9. Nemyslíš, zaplatíš

Úplné základy výchovy získávají děti od svých rodičů. I proto jsem se zabývala souvislostí dopravní výchovy s rodiči dětí. Zajímalo mě, zda a jakým způsobem ovlivňují rodiče své děti v rámci bezpečnosti pohybu v silničním provozu, ale také to, zda z pohledu učitelek

může probrané téma dopravní výchovy ovlivnit prostřednictvím dětí rodiče (Může si díky dítěti rodič uvědomit svůj špatný příklad při porušování pravidel silničního provozu?). V rámci této kategorie jsem narazila i na téma dopravy dětí do MŠ automobily a s tím i související ztrátu jejich schopností a dovedností se bezpečně pohybovat v provozu.

Informace týkající se této kategorie byly značeny žlutou barvou.

Název kategorie kódů	Kódy
Rodiče a dopravní výchova	Správnost výchovy
	Příkladnost
	Porušování pravidel
	Vliv na rodiče
Automobily	Přeprava automobily
	Ztrátovost znalostí

KATEGORIE: RODIČE A DOPRAVNÍ VÝCHOVA

KÓDY:

- SPRÁVNOST VÝCHOVY

R5: „Kdyby rodiče správně předávali informace o pohybu na pozemních komunikacích tak bychom se tomu nemuseli tolik věnovat mateřských a potom základních školách a děti by měly pravidla daná v rámci přirozené výchovy. Můj názor je takový že základ výchovy je dán v rodině a kdyby rodiče postupně děti pravidla učili tak by se nemuselo tolik dbát na výuku pravidel ve školách.“

R4: „Z mého pohledu určitě nepodporuji názory, že děti v tomto směru můžou vzdělávat rodiče. Ano, rodiče by děti měli naučit, jak se správně v blízkosti silnice chovat a že by děti měly respektovat určitá pravidla, ale z praxe víme, že i když někteří rodiče mají snahu děti o bezpečnosti něco naučit, rozhodně to není dostačující.“

- PŘÍKLADNOST

R3: „Určitě není vhodné, aby rodiče šli dětem špatným příkladem a proto, když se s takovouto situací sami setkáme, tak se snažíme apelovat na rodiče, aby se snažili alespoň v přítomnosti dětí pravidla dodržovat.“

R2: „Kolikrát se nám stalo, že při odpoledním vyzvedávání dítěte byl rodič okamžitě upozorněn, že „tenkrát, jak jel na červenou to bylo špatně“. Myslím si, že někteří rodiče se alespoň ve společnosti dítěte budou snažit respektovat daná pravidla a jít tak svému dítěti vzorem.“

- PORUŠOVÁNÍ PRAVIDEL

R1: „Navíc rodiče často nastavená pravidla porušují, třeba když přeběhnou cestu, kde nemají, a děti pak vlastně vůbec neví, co teda platí.“

R2: „Stalo se nám ale i to, že jsme od rodičů dostali vynadané za to, že jejich děti nabádáme k tomu, aby je opravovaly a upozorňovaly třeba na připoutání se v autě.“

R3: „Když třeba maminka přejede na červenou, tak to dítě určitě vnímá a minimálně se rodiče ptá, zda to bylo správně, když jim ve školce říkali, že se to nesmí.“

R4: „Často se nám stává, že děti po dopravní výchově vypráví rodičům, co se naučily a uvedou u toho příklad, kdy to rodič udělal špatně.“

R5: „Párkrát jsem osobně zažila, že když dítě upozornilo na chybu rodiče, například když přešel vozovku na červenou, tak mu rodič odpověděl že stejně nic nejelo. Rodiče sice ví že je to špatně ale stejně to dělají.“

- VLIV NA RODIČE

R1: „Ráda bych věřila tomu, že dopravní výchova může mít kladný efekt i na rodiče, ale upřímně nevím, jak moc se to týká rodičů dětí konkrétně z naší školky. V blízkosti nás se totiž nachází azylový dům a je zde nakumulováno spousta dětí ze sociálně slabších rodin. Od rodičů často slyšíme věci typu: „No a co, že můj kluk neví, jaký je rozdíl mezi kohoutem a slepicí. Je to dítě z paneláku.“ V tomto případě je opravdu těžké posoudit, zda by předaná informace od dítěte měla na rodiče nějaký vliv. Věřím ale tomu, že spousta dětí by na rodiče „křičelo“, kdyby se třeba v autě nepřipoutali. Takže na některé rodiče to určitě vliv mít může.“

R2: „Myslím si, že dopravní výchova, kterou cíleně působíme na děti má v určité míře vliv i na rodiče minimálně tehdy, když se dítě doma pochlubí, co se naučilo a na základě toho potom třeba upozorní rodiče, že udělal nějaký přestupek.“

KATEGORIE: AUTOMOBILY

KÓDY:

- PŘEPRAVA AUTOMOBILY

R1: „*Ostatně dnešní děti pomalu jezdí častěji autem, než chodí pěšky.*“

R3: „*V dnešní době je téměř každý rodič řidičem, a tak děti do školky vozí ráno autem a při vyzvedávání dítě opět nastoupí do auta.*“

R4: „*Navíc hromada rodičů vozí děti stejně autem, takže děti třeba perfektně znají některé značky...*“

- ZTRÁTOVOST ZNALOSTÍ

R1: „*Ostatně dnešní děti pomalu jezdí častěji autem, než chodí pěšky. Ví tak, že se při nastoupení do auta musí připoutat, že na rodiče při jízdě nemají křičet, protože rodiče musí dávat pozor, aby se nevybourali, ale když pak děti mají předvést, jak se správně přechází vozovka, tak to mnohdy nezvládnou. I při vycházkách vlastně některé děti vůbec nezvládají držet tempo se skupinou, a to mi věřte, že s dětmi nijak nezávodíme.“*

R3: „*Dítě tak má informace často zprostředkované od rodiče řidiče a pak mu chybí vědomosti, jak se chovat jako chodec. Děti, které jsou často přivázeny do školky autem se pak při vycházkách neumějí úplně chovat, jsou k ostatním méně ohleduplní a musí se na ně více apelovat, aby dodržovaly pravidla, protože jinak dochází k úrazům.“*

5 VYHODNOCENÍ KVALITATIVNÍHO VÝZKUMU

Analýza ŠVP jednotlivých mateřských škol byla provedena z důvodu zjištění základních principů, podle kterých dané MŠ pracují. Zjištěné informace byly využity v rámci rozhovorů s jednotlivými respondentkami a následně také pro vytvoření návrhu výukových programů, které mají za cíl mateřským školám pomoci více zapojovat dopravní výchovu do vzdělávání.

V rámci prvního rozhovoru s pracovníci dopravního hřiště jsem zjišťovala informace o dopravní výchově probíhající na dopravním hřišti v Otrokovicích, o dalších aktivitách, které na dopravním hřišti probíhají a také o samotném dopravním hřišti. Dle zjištěných informací:

Výuka dopravní výchovy spadající pod dětské dopravní hřiště (dále jen DDH) v Otrokovicích je provozována celoročně. V zimních měsících (listopad–únor) probíhá dopravní výchova přímo na základních školách, po zbytek školního roku poté přímo na DDH. DDH navštěvují žáci 2.-4. ročníků (někdy i 5. ročníků) z celkem 11 základních škol (ZŠ Trávníky Otrokovice, ZŠ Mánesova Otrokovice, ZŠ TGM Otrokovice, ZŠ Otrokovice, Komenského, ZŠ Mysločovice, ZŠ Tečovice, ZŠ Žlutava, ZŠ Halenkovice, ZŠ Pohořelice, ZŠ Tlumačov a ZŠ Spytihněv).

Výuka je stanovena tematickým plánem, který je sestaven tak, aby se v průběhu výuky žáci postupně od druhé do čtvrté třídy seznamovali s pravidly silničního provozu. V závěru čtvrté třídy je výuka ukončena zkouškou pro získání *Průkazu cyklisty*. Ta sestává jak z přezkoušení teoretických znalostí žáků z pravidel silničního provozu, tak i z praktických dovedností ovládání jízdního kola.

Pro žáky starších ročníků ZŠ se potom pravidelně na DDH pořádají Dopravní soutěže mladých cyklistů.

Dopravní hřiště mimo povinnou výuku dopravní výchovy navštěvují i školní družiny, pro které je připravován program, zejména pro praktický nácvik bezpečného pohybu po pozemních komunikacích.

V době letních prázdnin se na dopravním hřišti konají příměstské tábory, např. „Cyklotábor“, které pořádá přímo DDM Sluníčko Otrokovice. Dopravní hřiště ale také navštěvují i jiné organizace pořádající příměstské tábory, pro které je připravován program v obdobném duchu, jako pro školní družiny.

DDH také navštěvují děti z mateřských škol jak v Otrokovicích, tak z přilehlých obcí. Ve většině případů se jedná o MŠ ze stejných obcí, jejichž žáci ZŠ se účastní dopravní výchovy v Otrokovicích.

Do podzimu roku 2021 se v areálu DDH nacházely dvě budovy, z nichž jednu tvořila učebna a šatna, zázemí pro pedagoga a sklad jízdních prostředků a druhá sloužila jako WC a nacházela se zde i dílna pro správce DDH. V září téhož roku poté započala rekonstrukce zázemí a stávající budovy budou nahrazeny novým celoročně obyvatelným objektem, který byl dokončen a předán do zkušebního provozu v červnu roku 2022.

Venkovní prostory DDH tvoří systém cvičných vozovek, křižovatek, chodníků, dopravních značek a semaforů. Také se zde nachází malé dětské hřiště či ohniště.

Z výpovědí respondentek byly následně vyhodnoceny informace, které jsem si dříve rozdělila do kategorií. Na základě získaných informací jsem potom byla schopna zodpovědět výzkumné otázky.

5.1 Vyhodnocení výzkumných otázek

Odpověď na hlavní výzkumnou otázku „Jak učitelé vnímají začlenění dopravní výchovy do ŠVP?“ můžeme nalézt v kategorii „*Učit děti dopravní výchovu?*“.

5.1.1 Učit děti dopravní výchovu?

Na základě provedených rozhovorů vyplynulo, že podle názoru učitelek mateřských škol dopravní výchova rozhodně patří do jejich ŠVP, všechny MŠ ji mají zařazenu a učitelé ji považují za velmi důležitou. Pro děti je velmi důležité začít s pravidly bezpečného pohybu po vozovkách už v rámci předškolního vzdělávání, protože člověk je celý život účastníkem silničního provozu a správně nastavená bezpečnostní pravidla mohou mít na dítě dopad i v budoucím životě. S prvky bezpečného chování v silničním provozu se děti setkávají v průběhu roku i v jiných tématech, ale jelikož jim není věnován důraz, mnohdy si je děti ani učitelky neuvědomují.

Vzhledem k velkému množství témat obsažených v ŠVP právě na výuku dopravní výchovy příliš moc času nezbyvá. Často bývají upřednostňována jiná témata, která např. souvisí

s aktuálním ročním obdobím, místními zvyky či svátky a pro učitelky jsou v daném momentu důležitější. Priorita dopravní výchovy tak není pro MŠ vysoká a toto téma je částečně opomíjené.

Odpověď na první dílčí otázku „Jakým způsobem je zapojena dopravní výchova do vzdělávání dětí nalezneme poté v kategorii „*Jak na to*“.

5.1.2 Jak na to

Každá mateřská škola má nastaven jiný způsob výuky a zapojení aktivit týkajících se dopravní výchovy. Učitelky nejčastěji využívají praktického nácviku pohybu po silničních komunikacích při vycházkách mimo areál MŠ nebo při přepravě na různá místa, ať už prostředky MHD či objednanými autobusy. Využívají např. názorných ukázek dopravních značek, kontrolují správné přecházení vozovky v rámci skupiny a nastavují dětem určitá pravidla bezpečnosti a pravidla chování, které je nutné dodržovat. Také dětem představují různé situace, které mohou v praxi nastat pomocí skutečných příběhů, na které následně navazují diskuzi. Na dané činnosti a aktivity má rozhodně vliv prostředí, ve kterém činnost probíhá – např. jízda na odrážedlech není možná ve vnitřních prostorách MŠ.

Dalším častým způsobem zapojení dopravní výchovy do vzdělávání jsou různé situační pohádky s dopravní tematikou, různé pohybové nebo postřehové hry a také jsou zapojovány aktivity k získávání teoretických znalostí z oblasti první pomoci. Děti totiž potřebují mít předávané informace spojovány s nějakým zážitkem či aktivitou, která na ně zapůsobí, a díky které si informace lépe zapamatují.

„Od jakého věku dětí je v mateřských školách zapojována cílená dopravní výchova?“ to je jedna z dalších dílčích otázek, na kterou odpovídá kategorie „*Na věku záleží*“

5.1.3 Na věku záleží

Učitelky MŠ se shodují v tom, že považují za vhodné zařazovat cílenou dopravní výchovu do vzdělávání tak, aby děti byly schopny chápat daná pravidla, tzn. zapojovat ji cca od 4 let věku dítěte. Dopravní výchově je však věnován největší prostor v předškolním věku dětí. V tomto období už jsou děti schopny chápat spoustu souvislostí a ne je brát jen jako pouhé

pravidlo, které se musí za každých okolností dodržet. Také zvládají lépe komunikovat, což je v rámci bezpečného pohybu po vozovkách důležité.

Další zkoumanou dílčí otázkou bylo „Jak učitelky hodnotí vliv informací předaných dětem, ohledně pravidel bezpečnosti silničního provozu, na základě vlastních zkušeností a vlastního pozorování?“ Na tuto otázku odpovídá kategorie „*K čemu to je*“

5.1.4 K čemu to je

Dle mínění učitelek mateřských škol dopravní výchova působí a ovlivňuje utváření osobnosti dítěte a rozvíjí jeho sociální chování. Pomáhá rozvíjet ohleduplnost vůči ostatním, zodpovědnost za vlastní chování, rozvíjí empatii, sebekázeň a toleranci k druhým. Podporuje také rozvoj komunikace a znalosti chování se v krizových situacích. Prostřednictvím dopravní výchovy je také možnost rozvíjet motorické schopnosti a dovednosti dětí.

Dílčí otázka „Je dle názorů učitelek aktuálně nastavený systém dopravní výchovy v MŠ vyhovující?“ je zodpovězena v kapitole „*Kvalita výuky, aneb děláme to dobře?*“

5.1.5 Kvalita výuky, aneb děláme to dobře?

Vzhledem k množství obsažených témat v ŠVP, a tím pádem i nedostatečnému časovému prostoru se tomuto tématu pořádně věnovat, hodnotí učitelky nastavenou výuku dopravní výchovy jako nedostačující. Je to téma, kterému je potřeba se více věnovat a více jej zapracovat do vzdělávání. Jsou si vědomy toho, že z hlediska bezpečnosti je toto téma velmi důležité, a tak se alespoň v rámci uskutečňovaných aktivit snaží na děti působit tak, aby si předávané informace co nejlépe zapamatovaly a co nejvíce dodržovaly daná pravidla. S účinností předávaných informací souvisí i chování dětí. V případech, kdy děti nechtějí a nejsou schopny respektovat pokyny učitelky, mívá se předávaná informace účinkem.

Jednou z dalších otázek, které jsem se věnovala je „V jakém rozsahu / četnosti se učitelky v MŠ dopravní výchově věnují?“. Odpovídá na ni kategorie „*Časový prostor*“

5.1.6 Časový prostor

Mateřské školy se cílené dopravní výchově věnují ve většině případů v jarních měsících – nejčastěji v dubnu. Je tomu tak nejen z důvodu stanovení měsíce dubna, jako měsíce bezpečnosti, ale i z důvodu většího pohybu účastníků provozu po pozemních komunikacích (z důvodu teplejšího počasí). Ve zbytku školního roku se učitelky věnují základům bezpečného pohybu po pozemních komunikacích v rámci vycházek mimo areál MŠ.

Před každými většími prázdninami se ve většině MŠ věnují obecné prevenci vzniku úrazů. V rámci uskutečňování těchto preventivních vzdělávacích aktivit je zařazováno i téma bezpečného pohybu po pozemních komunikacích, jako opakování nastavených pravidel chování. Děti totiž potřebují slyšet informaci vícekrát, aby si ji lépe zapamatovaly.

Z rozhovorů dále vyplynulo, že by učitelky přivítaly rozložení tématu dopravní výchovy v průběhu školního roku do více kratších bloků, z důvodu zajištění větší efektivity a lepšího zapamatování si předávaných informací dětem. Zvýšení zapojení dopravní výchovy do vzdělávání považují učitelky za realizovatelné pouze za předpokladu, že dopravní výchova bude zajištěna třetí osobou.

Vybavenost pomůckami pro dopravní výchovu zkoumala otázka „Jaké jsou zkušenosti učitelek s dostupností a zapojením pomůcek pro dopravní výchovu?“. Odpověď na ni se nachází v kategorii „*Materiální zabezpečení*“

5.1.7 Materiální zabezpečení

V mateřských školách si učitelky výukové bloky dopravní výchovy a tištěné materiály (pracovní listy) připravují ve většině případů samy. Vycházejí tak z vlastních potřeb a nastaveného systému dopravní výchovy v dané MŠ. Také jim to umožňuje individuálněji se přizpůsobit aktuální úrovni dovedností dětí.

Vybavenost mateřských škol jinými materiálními i softwarovými pomůckami je velmi dobrá a učitelky jsou schopny si tyto pomůcky zajišťovat samy z prostředků MŠ. K dispozici je dětem často spousta výukových her a hraček, různé jízdní prostředky k nácviku a rozvoji motorických dovedností, obrazové situační materiály podněcující možnosti diskuse vyobrazené dopravní situace a také bezpečnostní doplňky, které jsou využívány v rámci praktického nácviku pohybu po pozemních komunikacích (reflexní prvky).

„Jaké jsou aktuálně dostupné možnosti spolupráce s jinými organizacemi zajišťujícími dopravní výchovu?“ i tato otázka byla zodpovězena a to konkrétně kategorií „*Kdo to děti naučí?*“

5.1.8 Kdo to děti naučí?

Dopravní výchova v MŠ je z velké části zajišťována samotnými učitelkami, které si pro děti připravují intenzivní (většinou týdenní) bloky výuky. Snahou učitelek je také zařazení návštěvy dopravního hřiště alespoň 1x ročně, kvůli bezpečnému nácviku pohybu po pozemních komunikacích.

Vybrané mateřské školy poté navazují spolupráci s hasiči či policií – zejména při příležitosti konání osvětové akce s názvem „Evropský týden mobility“. Ti dětem zprostředkovávají různé bezpečnostní pokyny, mezi které je řazena i bezpečnost v rámci dopravy.

Mimo přednášky od policie či hasičů a možnosti návštěvy dopravního hřiště se učitelky MŠ neselekaly s nabídkou výukových programů na téma dopravní výchovy, které by nabízely jiné organizace. V rámci zkvalitnění výuky dopravní výchovy učitelky projeví zájem se případně takovýchto programů zajištěných jinou organizací zúčastnit. Z jejich pohledu má pro děti zajištění výuky tohoto tématu třetí osobou větší efekt na zapamatování si informací a vstřípení daných pravidel.

V poslední dílčí otázce jsem se zabývala tím, „Jaký vliv mají rodiče na děti v rámci bezpečnosti silničního provozu a naopak?“. I na tuto se mi povedlo nalézt odpověď.

5.1.9 Nemyslíš, zaplatíš

To, co se děti v rámci dopravní výchovy naučí, určitým způsobem ovlivňuje i jejich rodiče. Ti by neměli dětem dávat špatný příklad chování v rámci silničního provozu, protože děti se často učí nápodobou a poté se při výuce velmi diví, že zažitý vzorec chování, který mají dán výchovou rodičů, není správný, a že svým chováním porušují pravidla bezpečnosti. Rodiče by při své výchově měli také dbát na to, aby naučené chování jejich dětí neohrožovalo ostatní osoby. Dle názoru učitelek MŠ může dítě díky dopravní výchově upozornit své rodiče na nesprávné chování a předejít tak vzniku dopravních nehod. Zajímavým postřehem také byl návrh jedné z respondentek na vytvoření programu pro rodiče, který by se zaměřoval na to, jak a jaké informace předávat ohledně bezpečnosti v silničním provozu svým dětem.

Rodiče by se také měly zaměřit na dopravu dětí do mateřských škol – v případě, že vozí děti autem, měli by rodiče dbát na dodržování bezpečnostních pravidel při jízdě automobilem. Neměli by ale zapomínat také na to, že dítě tak ztrácí možnost získávat znalosti a praktický nácvik pohybu po komunikacích jako chodec nebo cyklista a často tak má zkreslený pohled na získané znalosti.

6 DOPORUČENÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z VÝSLEDKŮ VÝZKUMU

Ze získaných odpovědí od učitelek MŠ vyplynulo, že dopravní výchovu považují za velmi důležitou, ale bohužel v rámci plnění plánů a témat daných v ŠVP nemají dostatek prostoru pro přípravu a realizaci programu vlastními silami. Učitelky mateřských škol by velmi přivítaly spolupráci s jinými subjekty, které by výuku dopravní výchovy zajistily.

Učitelkami mateřských škol tak byl vyslán impuls pro organizace zabývající se dopravní výchovou a dopravní hřiště pro vytvoření programů dopravní výchovy pro mateřské školy.

Zazněla také zajímavá myšlenka, týkající se osvěty pro rodiče dětí – co by rodiče měli děti naučit o bezpečném pohybu po vozovkách a jiných komunikacích.

Na základě získaných výsledků výzkumu jsem se v rámci své pracovní náplně rozhodla sestavit a uskutečnit výukový program dopravní výchovy pro mateřské školy. Tento výukový program jsem rozdělila na jedno, dvě nebo tři setkání zaměřená na různá témata a oblasti dopravní výchovy. Mateřské školy tak budou mít možnost vybrat si z daných variant na základě zvážení svých možností a rozprostřít tak výuku dopravní výchovy v průběhu školního roku. V úvahu jsem také vzala možnost MŠ navštívit dopravní hřiště či navštívení organizátora výukového programu přímo v MŠ.

Připravené varianty:

Varianta 1 setkání – téma 1 Chodci a řidiči

- Seznámení se správným přecházením silnice – místo přecházení se semaforem nebo bez semaforů
- Druhy dopravních prostředků a kde se s nimi můžeme setkat
- Jak být vidět za snížené viditelnosti
- Pravolevá orientace a orientace v prostoru
- Reflexe a vyhodnocení setkání s dětmi i učitelkami MŠ

Varianta 2 setkání (první téma viz. přechozí varianta) – téma 2 Dopravní značky + bezpečnost při jízdě dopravními prostředky

- Zopakování správného pohybu v rámci silničního provozu

- Dopravní značky
- Cestování dopravními prostředky
- Posouzení situace – co je správně a co je špatně
- Reflexe a vyhodnocení setkání s dětmi i učitelkami MŠ

Varianta 3 setkání (témata viz. předchozí 2 varianty) – téma 3 Bezpečnost + první pomoc

- Opakování a připomenutí stěžejních bodů z předchozích setkání
- Kde je bezpečné si hrát
- Seznámení s integrovaným záchranným systémem (zavolej pomoc)
- Mini nácvik ošetření zranění (odřenin, boule...)
- Reflexe a vyhodnocení setkání s dětmi i učitelkami MŠ

Všechny varianty jsou připraveny v časové dotaci 90 minut – v tomto časovém rozmezí je zahrnuta i přestávka na záchod, svačinku či odreagování, odpočinek.

Činnosti jsou zvoleny tak, aby odpovídaly věku a potřebám dětí – střídají se jak výukové aktivity, kdy by se děti měly něco nového dozvědět; tak i aktivity „mimo lavici“, kdy se děti aktivně zapojí do řešení různých situací a zahrají si hry v rámci dané tematiky.

Program je připraven pro děti předškolního věku a provázejí jej pohádkové postavy, které využívají různých jízdních prostředků

Využívané metody:

Diskuse – s dětmi diskutujeme na zadané téma a sdělujeme jim nové informace – využíváme podporou obrazů a jiných pomůcek. Je potřeba dětem ponechat volnost, aby se samy vyjádřily k danému tématu a sdělovaly své osobní zkušenosti. S dětmi můžeme rozebírat i konkrétní situace ze silničního provozu, úskalí nebezpečí apod.

Znakové systémy, piktogramy – základním předpokladem pro pochopení dopravních značek je chápání jednoduchých piktogramů. Děti začínáme seznamovat s dopravními značkami formou třídění podle tvarů a barev.

Lokomoční a pohybové činnosti – pro zvýšení bezpečnosti pohybu v provozu na pozemních komunikacích je klíčové procvičování hrubé motoriky. Patří sem procvičování chůze, běhu, skoků a jízda na různých dopravních prostředcích.

Hry na procvičení orientace v prostoru – základem pro bezpečný pohyb v silničním provozu je umět se orientovat v prostoru. Dítě by mělo umět určit, kde je vpravo, vlevo, nahoře a dole, uprostřed, mezi.

Hudební výchova – v rámci sluchového vnímání můžeme zařadit zvuky z ulice, které dětem pomáhají naučit se vnímat zvuky kolem sebe a tím zvyšovat svou bezpečnost (např. možnost zařadit i zvuky semaforu pro chodce).

Zážitkové hry – hry, kde si dítě může vyzkoušet určitou roli a zahrát si tak hru dle příběhu nebo dle své fantazie. Děti tak můžeme prostřednictvím hry provést určitou dopravní situaci a umožnit jim zážitek přibližující se realitě.

Nácvik přecházení komunikace – nejprve provedeme instruktáž, kde dětem vysvětlíme postup přecházení, posléze ponecháme dětem prostor pro individuální nácvik přecházení. Při nácviku pohybu po komunikaci je vhodné používat reflexní prvky, aby si děti osvojily jejich používání.

Hry na dopravním hřišti – dopravní hřiště dětem poskytuje bezpečné místo pro nácvik chůze po chodníku a přecházení silnice. Také dětem umožňuje bezpečný nácvik jízdy na kole, před vyjetím do reálného provozu.

(Šustrová, Strnadová, Tecl, 2018)

Sestavení výukového programu vychází z i diagnostiky dítěte předškolního věku a toho, co by dítě mělo před nástupem do ZŠ umět. Schopnosti a dovednosti dětí jsou pomocí diagnostiky zaměřovány na sledování a rozvoj oblastí:

- Motoriky
- Zrakového vnímání a paměti
- Sluchového vnímání a paměti
- Vnímání prostoru
- Vnímání času
- Hry
- Základních matematických představ
- Řeči (myšlení)
- Sociálních dovedností
- Sebeobsluhy (samostatnosti)

(Bednářová, Šmardová, 2007)

Návrh výukového programu pro MŠ byl jako první realizován ve vybraných mateřských školách, kde probíhal i můj výzkum. V rámci realizace výukového programu pro MŠ si učitelky jako „zkušební verzi“ vybraly variantu jednoho setkání.

Průběh výukového programu hodnotím jako úspěšný, a to na základě toho, jak děti zvládaly spolupracovat při zvolených aktivitách, tak i na základě reflexe na konci setkání. V průběhu setkání byly v rámci prováděných aktivit jasně čitelné reakce a vyjádřené emoce dětí, a tak jsem mohla i já přizpůsobit rozložení aktivit (zaměnit připravené pořadí aktivit pro získání vědomostí a pohybových aktivit spojených s dopravní tematikou). K získání reflexe jsme se s dětmi společně posadili do kruhu a ten, kdo měl v ruce dopravní značku mohl sdělit své postřehy a zážitky. Pomocí dotazování jsem zjišťovala, co si děti zapamatovaly a které aktivity se jim nejvíce líbily. Pokud by se mezi dětmi nacházel někdo, kdo by se nechtěl o své prožitky podělit, tak by nebyl ke komunikaci nucen, aby si ve výsledku neodnesl špatný zážitek. Ani v jednom z případů však tato situace nenastala.

Po uskutečnění výukového programu jsem také požádala učitelky daných MŠ, které byly po celou dobu průběhu programu přítomny, o zpětnou vazbu. Všechny učitelky velice kladně hodnotily připravenost a volbu zvolených aktivit a také zapojení pohádkových postav vždy k dané oblasti. Dle jejich mínění mělo setkání dobrý spád a nestávalo se tak, že by děti ztrácely koncentraci, o čemž vypovídalo i množství zapamatovaných informací při závěrečné reflexi. Také jsem požádala, zda by učitelky mohly cca po měsíci od uskutečnění programu provést ověření získaných znalostí a sdělit mi výsledek zjištění. Ve čtyřech z pěti případů mi bylo vyhověno a učitelky se tak v rámci další prevence dotazovaly dětí, co vše si pamatují. Výsledkem byly velmi mile překvapeny, protože množství informací, které si děti zapamatovaly bylo opravdu veliké a ve většině případů byly odpovědi správné.

Ze dvou mateřských škol, se ke mně také dostala informace o tom, že i rodiče hodnotili kladně uskutečnění výukového programu pro děti. Reagovali tak na vyprávění zážitků a reakcí svých dětí.

Učitelky i rodiče mají zájem, aby i v budoucnu probíhaly připravené výukové programy dopravní výchovy i s možností zapojení více setkání či návštěvy dopravního hřiště.

ZÁVĚR

Tématem mé bakalářské práce byla: „Dopravní výchova v kurikulu mateřských škol“.

V teoretické části jsem se věnovala tématu dopravní výchovy, jejím cílům, rozdělení podle věku účastníků a metodám její výuky. Dále jsem se věnovala zasazení dopravní výchovy do dokumentů týkajících se českého vzdělávacího systému a také dalším organizacím, zabývajících se bezpečností v rámci silniční dopravy.

V praktické části jsem se zabývala provedením a zpracováním výsledků kvalitativního výzkumu uskutečněného za pomoci rozhovorů s učitelkami v mateřských školách a studiem obsahu ŠVP vybraných mateřských škol.

Jako hlavním cíl výzkumu jsem stanovila zmapování problematiky dopravní výchovy v ŠVP z pohledu učitelek mateřských škol. Dále jsem se zabývala otázkami kvality nastavené výuky, materiálního vybavení a časového prostoru. Také mě zajímalo, kdo zajišťuje dopravní výchovu v MŠ a zapojení rodičů do dopravní výchovy.

Z výsledků mého šetření vyplynulo, že dopravní výchova pro děti předškolního věku je považována za velmi důležité téma, kterému je nutné se v rámci bezpečnosti a prevence vzniku dopravních nehod věnovat. Komplexněji by měla být zapojována do vzdělávání od 4 let věku dítěte, kdy už chápe nastalé situace a okolní souvislosti.

V mateřských školách momentálně není dostatek časového prostoru pro zajištění kvalitní výuky dopravní výchovy vlastními silami. Proto by bylo vhodné, kdyby se povedlo navázat spolupráci např. s dopravními hřišti či jinou organizací, a ta by připravila vzdělávací výukové programy dopravní výchovy pro děti předškolního věku.

V rámci rozvoje digitální gramotnosti jsou do mateřských škol pořizovány i výukové softwary a volně dostupné aplikace tematicky zaměřené na dopravní výchovu. Součástí těchto aktivit je možnost vyzkoušet si pohyb i v tzv. virtuální realitě. Díky technologickému vývoji komunikačních prostředků, se kterými se děti setkávají denně, bývá pro děti snadné ovládat různá elektronická zařízení. Je ale nutné být při užívání těchto technologií obezřetný, protože u malých dětí může skrz využívání virtuální reality dojít k tomu, že jsou nabydou dojmu nedotknutelnosti, a že se jim nemůže nic stát.

I v rámci dopravy je nutné dbát na obezřetnost při běžném užívání mobilního telefonu. Nejohroženější věkovou skupinou jsou v tomto případě žáci základních škol, zejména žáci 2. stupně. Ti jsou často zahleděni do obrazovek svých chytrých telefonů nebo poslouchají

hlasitou hudbu a nevnímají tak okolní dění, ztrácí pozornost, vstupují do vozovek bez rozhlédnutí a nedokážou odhadnout blížící se riziko. Dospělí jedinci zase často telefonují nebo vyřizují textové zprávy a jejich koncentrace pozornosti je také zaměřována jinam než na okolní dění. Pro jedince, kteří jsou takto ovlivněni svými mobilními telefony se začíná používat pojem „*Smartphone Zombies*“.

Díky zjištění aktuálního průběhu dopravní výchovy v mateřských školách jsem sestavila rámec výukového programu dopravní výchovy pro mateřské školy. Ten byl následně dále rozpracován na jednotlivé výukové aktivity, které byly vybrány tak, aby v nich byly obsaženy určité kompetence zahrnuté do ŠVP mateřských škol.

Zpracovaný rámec výukového programu byl zaslán mateřským školám, jejichž učitelky se účastnily výzkumu, jako nabídka témat a možností výukového programu dopravní výchovy. Nabídka uskutečnění výukového programu v mateřských školách byla velmi kladně přijata. V tomto školním roce se „na zkoušku“ uskutečnilo celkem 5 výukových programů nastavených na jedno setkání. Zpětná vazba na průběh uskutečněného setkání byla jak od učitelek, tak i od dětí a jejich rodičů velmi pozitivní. S odstupem času učitelky zjišťovaly, jaký dopad toto setkání zanechalo na dětech a byly velmi mile překvapeny množstvím informací, které si děti zapamatovaly. Učitelky mají rozhodně zájem se i v příštím roce zúčastnit výukových programů dopravní výchovy a budou zvažovat i varianty se změnou prostředí (dopravní hřiště) či více setkání.

Zejména provedený výzkum v rámci své bakalářské práce považuji za velmi cenný a užitečný jak pro oblast vzdělávání v mateřských školách, tak také pro výkon mé pracovní náplně. Díky této práci mi bylo umožněno propojit své získané teoretické znalosti a jejich využití v rámci vytvoření a realizace výukových programů pro děti mateřských škol, které jsou považovány za jedny z nejohroženější účastníků silničního provozu.

Získávání nových informací týkajících se bezpečného pohybu po pozemních komunikacích se týká každého účastníka silničního provozu, v každé věkové kategorii a je celoživotním procesem. Zaužívaná pravidla se s rozvojem dopravy a technologií mění, a tak je důležité mít povědomí o těch aktuálně platných. Dobrá orientace v pravidlech bezpečného chování může zachránit ne jeden život.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Zákonné normy:

- [1.] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)
- [2.] Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Odborná literatura

- [1.] BEDNÁŘOVÁ, Jiřina a Vlasta ŠMARDOVÁ. *Diagnostika dítěte předškolního věku: Co by dítě mělo umět ve věku od 3 do 6 let*. 1.vyd. Brno: Computer Press, 2007. ISBN 978-80-251-1829-0.
- [2.] BROM, Zdeněk. *Dopravní výchova – e-příručka pro 1.-5. ročník základní školy*, 2. upravené vyd., Plzeň.: nakladatelství Fraus, 2021. ISBN 978-80-7489-743-6
- [3.] ČEJKOVÁ, E., NEVOLE, A, *Děti v dopravě první pomoc*, Praha: Úřad Českého červeného kříže, 2004.
- [4.] GRECMANOVÁ, Helena, Drahomíra HOLOUŠOVÁ a Eva URBANOVSKÁ. *Obecná pedagogika I*. Olomouc: Hanex, 1998, ISBN 8085783207.
- [5.] KRAUS, Blahoslav a Věra POLÁČKOVÁ. *Člověk - prostředí - výchova: k otázkám sociální pedagogiky*. Brno: Paido, 2001, ISBN 8073150042.
- [6.] KOLLÁRIKOVÁ, Zuzana a Branislav PUPALA, ed. *Předškolní a primární pedagogika*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2010, ISBN 9788073678289.
- [7.] LÍMOVÁ, L., *Teorie dopravní výchovy*, Praha: Karolinum, 2006, ISBN 80-246-1157-0.
- [8.] MAŇÁK, Josef a Vlastimil ŠVEC. *Výukové metody*. Brno: Paido, 2003, ISBN 8073150395.
- [9.] MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada, 2006, Psyché. ISBN 8024713624.
- [10.] OPRAVILOVÁ, Eva. *Předškolní pedagogika*. Praha: Grada, 2016, Pedagogika. ISBN 9788024751078.

- [11.] PAŘÍZEK, Vlastimil. *Obecná pedagogika*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 1994. ISBN 80-7066-339-1.
- [12.] PASTOROVÁ, Lenka. *Dopravní výchova – učebnice pro 2. stupeň základní školy a odpovídající ročníky víceletého gymnázia*, 1. vyd., Plzeň.: nakladatelství Fraus, 2016. ISBN 978-807489-066-6
- [13.] PELIKÁN, Jiří. *Výchova jako teoretický problém*. 1. vyd. Ostrava: Amosium servis, 1995. ISBN 80-85498-27-8.
- [14.] PROVALILOVÁ, Iva, Zuzana STRNADOVÁ a Jitka HEINRICHOVÁ. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2008.
- [15.] PRŮCHA, Jan. *Přehled pedagogiky: úvod do studia oboru*. Praha: Portál, 2000, ISBN 8071783994.
- [16.] REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha: Grada, 2009, Sociologie. ISBN 9788024730066.
- [17.] ŘIHÁČEK, Tomáš, Ivo ČERMÁK a Roman HYTYCH. *Kvalitativní analýza textů: čtyři přístupy*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6382-2.
- [18.] SKUTIL, Martin. *Základy pedagogicko-psychologického výzkumu pro studenty učitelství*. Praha: Portál, 2011, ISBN 9788073677787.
- [19.] ŠAFRÁNKOVÁ, Dagmar. *Pedagogika*. Praha: Grada, 2011, Pedagogika. ISBN 9788024729930.
- [20.] ŠRŮTKOVÁ, Helga. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže: Met. příručka pro školy a vých. zařízení 1. a 2. cyklu*. 1. vyd. Praha: SPN, 1979. Metodické příručky BESIP-Bezpečnost silničního provozu.
- [21.] ŠVAŘÍČEK, Roman a Klára ŠEĐOVÁ. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-313-0.
- [22.] VÁGNEROVÁ, Marie a Lidka LISÁ. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. Vydání třetí, přepracované a doplněné. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2021. ISBN 978-80-246-4961-0.
- [23.] VOTRUBA, J., *Dopravní výchova v rodině*, 1. vyd., Praha: nakladatelství Fortuna, 2001. ISBN 80-7168-790-1

ONLINE ZDROJE

- [1.] STRNADOVÁ, Zuzana a kol. *Metodika jednotné výuky na dopravním hřišti*, [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. i. i., 2017 [cit. 2022-03-20]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste/Metodika_DV_DDH_1_stupen_ZS.pdf
- [2.] STOJAN, Mojmir. *Dopravní výchova předchází nehodám dětí*. In: Metodický portál RVP.CZ [online]. Národní pedagogický institut České republiky, 21.6.2007 [cit. 2022-03-20]. Dostupné z: <https://clanky.rvp.cz/clanek/k/z/1443/DOPRAVNI-VYCHOVA-PREDCHAZI-NEHODAM-DETI.html>
- [3.] SUCHÁ, Eva. *Dopravní výchova metodická příručka pro mateřské školy*. [online]. BESIP, 2014 [cit. 2022-03-20]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/images/dopravni-vychova/ms/dopravni-vychova-pro-ms-prirucka-ucitele.pdf>
- [4.] BESIP. Dopravní nehodovost v roce 2021. *BESIP* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-20]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/0a68bca3-c36c-40f6-9350-669f71d5a23d/attachment.aspx>
- [5.] Bezpečné cesty. Děti 0-4 roky. *Simopt, s.r.o.* [online]. © 2014–2022 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-v-rodine/deti-0-4-roky>
- [6.] VERGRICHT, Václav. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*, 2. upravené vydání. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2006 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Tematicky-plan.pdf>
- [7.] BESIP. Žáci základních škol. *BESIP* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol>
- [8.] BESIP. II. Stupeň ZŠ. *BESIP* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/II-Stupen-ZS>
- [9.] BESIP. Dopravní soutěž mladých cyklistů. *BESIP* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu>

- [24.] BESIP. Seniori. *BESIP* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Seniori>
- [25.] BESIP. Mládež – střední školy. *BESIP* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Mladez>
- [26.] POSPÍŠILOVÁ, Dagmar, Ivana BUŠINOVÁ a Alena DAŇKOVÁ. *Výukový materiál dopravní výchova pro střední školy*, Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. i. i., 2021 [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Mladez/Dopravni-vychova-pro-stredni-skoly/Vyukovy_material.pdf?lang=cs-CZ
- [27.] ŠUSTROVÁ Tereza, Zuzana STRNADOVÁ a Jan TECL. *Metodika dopravní výchovy pro mateřské školy*, Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. i. i., 2017 [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/cbc90364-0518-446b-b7f6-0fa949ba3095/Metodika-dopravni-vychovy-pro-materske-skoly.pdf>
- [28.] POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. O nás. *Policie ČR* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx
- [29.] Centrum služeb pro silniční dopravu. Čím se zabýváme. *Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o.* [online]. © 2014 [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.cspds.cz/cim-se-zabyvame-1>
- [30.] Centrum dopravního výzkumu. Profil Centra dopravního výzkumu, v. v. i. *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.* [online]. © 2022 [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti/>
- [31.] ČESKÝ ČERVENÝ KŘÍŽ. Kdo jsme. *Český červený kříž*. [online]. [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.cervenyriz.eu/kdo-jsme>
- [32.] Bezpečné cesty. O portálu. *Simopt,s.r.o.* [online]. © 2014–2022 [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/o-portalu>
- [33.] Záchranný kruh. O nás. *Smartware s.r.o.* [online]. [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.zachranny-kruh.cz/o-nas/>
- [34.] Tým silniční bezpečnosti. O nás. *Tým silniční bezpečnosti* [online]. © 2010–2017 [cit. 2022-03-22]. Dostupné z: <http://story.tymbezpečnosti.cz/stranky/25/o-nas.html>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

Apod.	a podobně
Atd.	a tak dále
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
CD	Compact Disk
ČČK	Český červený kříž
ČR	Česká republika
DV	dopravní výchova
IZS	Integrovaný záchranný systém
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
MŠ	mateřská škola
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
PČR	Policie české republiky
RVP	Rámcový vzdělávací program
RVP PV	Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání
RVP ZV	Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání
SME	Stanice měření emisí
STK	Stanice technické kontroly
ŠVP	Školní vzdělávací program
ZŠ	základní škola

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Vývoj dopravních nehod a jejich závažnosti	19
Graf 2 Vývoj následků dopravních nehod	20

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Následky dopravních nehod dětí v roli chodců dle jejich chování 20

Tabulka 2 Následky dopravních nehod dětí cyklistů dle použití ochranné přilby 21

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Ukázka práce s kódováním

Příloha P II: Fotodokumentace s popisem činnosti z realizovaného výukového programu

PŘÍLOHA P I: UKÁZKA PRÁCE S KÓDOVÁNÍM

3.) MŠ ŽLUTAVA

1 Jak vnímáte zařazení dopravní výchovy do ŠVP mateřských škol?

2 Dopravní výchova je jedním z témat, která do ŠVP rozhodně patří. I my ji tam máme zařazenou. ³⁸¹ Zrovna
 3 toto téma, si myslím, že je hodně důležité pro člověka v každém věku. Obzvláště dnes, kdy téměř každá
 4 rodina vlastní minimálně jedno, ne-li více vozidel! Já osobně jsem ráda, že je toto téma i v našich
 5 osnovách, i když se mu moc času nevěnuje. ³⁸¹ Jako řidička totiž vídám spoustu dětí už školního věku,
 6 jak si bezprizorně hrají na silnici a několikrát se mi stalo, že jsem byla svědkem situace, kdy chybló
 7 opravdu málo a došlo k dopravní nehodě, kterou málem způsobily právě děti.

8 Jakým způsobem ve vaší mateřské škole probíhá výuka dopravní výchovy?

9 Naše školka se věnuje tématu dopravní výchovy vždy na jaře, protože to nám jezdí i spoustu dětí do
 10 školky na kole. Máme na to vyhrazen jeden týden, ale většinou se nám aktivity natáhnou i do týdne
 11 dalšího, protože jezdíváme třeba plavat nebo se věnujeme ještě aktivitám týkajících se Velikonoc,
 12 prostě nám to většinou naruší ještě něco jiného. Většinou v červnu potom navštěvujeme dětské
 13 dopravní hřiště, kde děti jezdí na různých dopravních prostředcích. Tyto aktivity jsou určeny
 14 především dětem ve věku v rozmezí 4-6 let. Mladší děti se tomuto tématu věnují jen v rámci
 15 nastavování nějakých obecných pravidel. Narazili jsme už ale na to, že bude potřeba se tomuto tématu
 16 věnovat v průběhu školního roku opakovaně a zařadit tak více bloků, protože jinak v průběhu školního
 17 roku děti skoro neví, jak se mají u silnice chovat a to, co jim předá rodič není dostačující. V dnešní
 18 době je téměř každý rodič řidičem, a tak děti do školky vozí ráno autem a při vyzvedávání dítě opět
 19 nastoupí do auta. Dítě tak má informace často zprostředkované od rodiče řidiče a pak mu chybí
 20 vědomosti, jak se chovat jako chodec. Děti, které jsou často přivázeny do školky autem se pak při
 21 vycházkách neumějí úplně chovat, jsou k ostatním méně ohleduplní a musí se na ně více apelovat, aby
 22 dodržovaly pravidla, protože jinak dochází k úrazům.
 23 Vypozorovali jsme také, že i když se cíleně dopravní výchově věnujeme poměrně málo, tak se po
 24 probrání tohoto tématu alespoň na chvíli mezi dětmi zvýší ohleduplnost vůči ostatním, a to zejména
 25 tehdy, kdy na nějakou konfliktní situaci upozorníme a přirovnáme ji k tomu, co jsme se naučili, když
 26 jste si povídali o bezpečnosti na silnici.

PŘÍLOHA P II: FOTODOKUMENTACE S POPISEM ČINNOSTI Z REALIZOVANÉHO VÝUKOVÉHO PROGRAMU



Orientace v prostoru – (cca 15 minut)

Pomůcky: různobarevné dopravní prostředky, barevné papíry pro vyznačení pole (garáže)

Každému z dětí dáme jeden obrázek dopravního prostředku. Obrázek si musí pořádně prohlédnout a ukázat kamarádům. Poté se budeme ptát jednotlivých dětí, co mají na obrázku a jakou to má barvu. Následující aktivitou je řazení dětí do síťového pole podle pokynů (modré autíčko parkuje v pravém horním rohu, červená motorka parkuje uprostřed, zelený kamion zaparkuje vlevo dole...). Vždy, když dítě uslyší pokyn ke svému obrázku, musí jej splnit – položit obrázek na příslušné místo v síti.

Cíl: zopakování druhů jízdních prostředků, nácvik plnění zadaných příkazů, nácvik (pravolevé) orientace v prostoru