UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Bakalářská práce

Lenka Měrková

Realizace sociálně-výchovné práce v prevenci bezpečnosti dopravy ve společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.

Olomouc 2013

vedoucí práce: Mgr. Štefan Chudý, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a použila jen uvedené infomační zdroje.

Ve Chvalčově ……

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce za odborné vedení a ochotu při poskytování hodnotných rad a komentářů, kdykoliv jsem jej o to požádala.

Anotace

Tématem bakalářské práce je realizace sociálně-výchovné práce zaměřené na prevenci v oblasti dopravní výchovy předškolních dětí a žáků prvního stupně ZŠ. Teoretická část zahrnuje oblast primární prevence, prevence v silničním provozu a samotnou dopravní výchovou. Pozornost je dále věnována aspektům sociálně – výchovné práce, faktorům působícím na osobnost dítěte a periodizaci psychologického vývoje dítěte podle vybraných psychologů. Cílem práce je shromáždit základní informace o prevenci v oblasti dopravní výchovy od různých zdrojů a následné sestavení sborníku (přehledu) preventivních činností v oblasti dopravy pro předškolní a mladší školní věk. Získané informace budou následně poskytnuty kompetentním osobám s doporučením k jejich praktickému využití. Domnívám se, že dodržování uvedených postupů by mohlo vést ke zlepšení situace v bezpečnosti silničního provozu.

Klíčová slova: výchova, vzdělávání, prevence, doprava, řidič, vozidlo, vozovka, chodec.

The theme of the bachelor's thesis is implementation of socio-educational work aimed at prevention in the field of road traffic education of preschool children and elementary school pupils. The theoretical part includes the area of primary prevention, prevention in road traffic and the traffic education itself. The attention is also paid to some aspects of socio-educational work, to factors affecting a child's personality and to the division of psychological development of a child into periods according to selected psychologists. The aim of the thesis is to gather basic information about prevention in the field of traffic education from different sources and a subsequent formation of a an overview of preventive activities in the field of traffic for preschool children and younger school pupils. The information will then be provided to competent persons with a recommendation for its practical use. I believe that adherence to suggested procedures could lead to improvement of the situation in road traffic safety.

Keywords: education, prevention, road traffic, driver, vehicle, roadway, pedestrian.

Obsah

ÚVOD **7**

1 PREVENCE SILNIČNÍHO PROVOZU **8**

1.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o pozemních komunikacích 8

1.1.1 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích 8

1.1.2 Povinnosti řidiče 9

1.2 Prevence 11

1.2.1 Požadavky na primární prevenci 12

1.2.2 Prevence v silničním provozu 14

1.2.3 Dopravní výchova 14

2 SOCIÁLNĚ VÝCHOVNÉ ASPEKTY **17**

2.1 Sociálně - výchovné práce 17

2.1.1 Faktory, působící na osobnost dítěte 18

2.2 Psychologický vývoj osobnosti dítěte 21

2.2.1 Psychoanalytická vývojová periodizace podle S. Freuda 21

2.2.2 Psychosociální vývojová periodizace E. H. Eriksona 23

2.2.3 Kognitivní vývojová teorie J. Piageta 24

2.3 Představení společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. 25

2.3.1 Ostravská dopravní školička 26

3 PRAKTICKÁ ČÁST **28**

3.1 Cíl a metodologie praktické části 28

3.1.1 Metodologie 28

3.1.2 Předmět vědeckého výzkumu v pedagogice 29

3.1.3 Formulace vědeckého problému a funkce hypotézy 29

3.1.4 Výzkum: problém výzkumu – cíl výzkumu – výsledek výzkumu 30

3.1.5 Techniky měření v pedagogickém výzkumu - metody 31
3.2 Interpretace výzkumu 34
3.3 Vyhodnocení výzkumu 43
3.4 Sborník preventivních činností v dopravní výchově 45
ZÁVĚR 48
SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ 50
SEZNAM PŘÍLOH 52

ÚVOD

Počet nehod silničního provozu je stále vysoký. Jednou z možností, jak tento stav snížit, je zvyšovat informovanost a dbát na dodržování pravidel silničního provozu. Podle mého názoru je nutné začít s dopravní výchovou již v předškolním věku a věnovat dopravní výchově dostatečnou pozornost. Tématem bakalářské práce je realizace sociálně-výchovné práce zaměřené na prevenci v oblasti dopravní výchovy předškolních dětí a žáků prvního stupně ZŠ. První kapitola se zabývá primární prevencí, prevencí v silničním provozu a samotnou dopravní výchovou. Druhá kapitola je věnována aspektům sociálně – výchovné práce, faktorům působícím na osobnost dítěte a periodizaci psychologického vývoje dítěte podle vybraných psychologů. V praktické části je interpretován výzkum v oblasti preventivních činností dopravní výchovy. Pro co nejobjektivnější fakta jsem si k rozhovoru vybrala velitele městské policie Bystřice pod Hostýnem, zástupce ředitele ZŠ v Bystřici pod Hostýnem, krajského koordinátora BESIP pro zlínský kraj, ředitele společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. a ředitelku mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.

Cílem práce je shromáždit základní informace o prevenci v oblasti dopravní výchovy od různých zdrojů a sestavit sborník preventivních činností v oblasti dopravy pro předškolní a mladší školní věk. Získané informace budou následně poskytnuty kompetentním osobám s doporučením k jejich praktickému využití. Dodržování uvedených postupů, by mohlo vést ke zlepšení situace v bezpečnosti silničního provozu.

1 PREVENCE SILNIČNÍHO PROVOZU

„Chci-li své dítě uchránit před nehodami, chci-li aby se samostatně, disciplinovaně a bezpečně pohybovalo na pozemních komunikacích a chci-li z něj vychovat slušného řidiče, musím s dopravní výchovou začít co nejdříve.“ (Votruba 2001, s. 29)

1.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o pozemních komunikacích

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje:

a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích,

b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,

c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,

d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,

e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

1.1.1 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen:

a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.

1.1.2 Povinnosti řidiče

Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen:

a) užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem,

b) věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,

c) přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete,

d) dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu,

e) odstranit na místě závadu, zjistí-li během jízdy, že vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky uvedené v § 52; nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit; přitom musí učinit takové opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní komunikace ani životního prostředí,

f) podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,

g) podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,

h) snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem,

i) zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu,

j) zabezpečit přepravované zvíře tak, aby neohrozilo řidiče a přepravované osoby,

k) zajistit, aby k jízdě byl přibrán potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,

l) mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla.

§ 5 Řidič nesmí:

a) požít alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy,

b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

c) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) předat řízení vozidla nebo svěřit zvíře osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a 3 nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti je snížena v důsledku jejího zdravotního stavu,

e) vyhazovat předměty z vozidla,

f) ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje,

g) ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, a dále nesmí ohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání.

Dle § 5 povinnost podle odstavce 1 písm. a) neplatí pro řidiče soupravy, tvořené záchranným vozidlem Horské služby, které splňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem a je určeno především pro pohyb v jinak nepřístupném terénu (sněžný skútr, čtyřkolka), s přípojným podvozkem (vozidlem), určeným k odsunu zraněné osoby, nebo k přepravě záchranářského vybavení, pokud je užití takové soupravy k řešení mimořádných událostí nebo jejich prevenci i na pozemní komunikaci nezbytné.

Uvedenou část zákona o silničním provozu jsem si do své práce vybrala proto, že se jedná o základní pojmy používané v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu. Plnění uvedených povinností všech účastníků silničního provozu, by mělo vést ke zlepšení situace v dopravě. Podle mého názoru je nutné začít s dopravní výchovou již v předškolním věku a věnovat dopravní výchově dostatečnou pozornost.

1.2 Prevence

Prevence (z latinského *praevenire*, předcházet) znamená soustavu opatření, která mají předcházet nějakému nežádoucímu jevu, například nemocem, drogovým závislostem,

zločinům, nehodám, neúspěchu ve škole, sociálním konfliktům, násilí, ekologickým katastrofám a podobně. Prevenci dělíme na primární, sekundární a terciální:

- Primární prevence, která zkoumá předpoklady, podmínky a příčiny jevů, jimž se má bránit, a hledá způsoby, jak těmto jevům předcházet; bývá zaměřena na veškeré obyvatelstvo.

- Sekundární prevence se snaží příslušné jevy včas zachytit a bránit jejich prohlubování a šíření. Zaměřuje se na zvláště ohrožené skupiny, například mládež, menšiny nebo sociálně slabé.

- Terciární prevence se snaží zabránit opakování, například trestných činů, onemocnění, drogové závislosti a podobně. Je zaměřena na osoby právě vyléčené, propouštěné z výkonu trestu a podobně.

1.2.1 Požadavky na primární prevenci

Základním principem primární prevence rizikového chování u žáků je výchova k předcházení a minimalizaci rizikových projevů chování, ke zdravému životnímu stylu, k rozvoji pozitivního sociálního chování a rozvoji psychosociálních dovedností a zvládání zátěžových situací osobnosti. Primární prevence dle metodického doporučení k primární prevenci rizikového chování u dětí, žáků a studentů ve školách a školských zařízeních se zabývá oblastmi:

a) agrese, šikana, kyberšikana, násilí, vandalismus, intolerance, antisemitismus, extremismus, rasismus a xenofobie, homofobie,

b) záškoláctví,

c) závislostní chování, užívání všech návykových látek, netolismus, gambling,

d) rizikové sporty a rizikové chování v dopravě,

e) spektrum poruch příjmu potravy,

f) negativní působení sekt,

g) sexuální rizikové chování.

Primární prevence by měla být, jak uvádí Kalina, schopná vyhnout se krajnostem např. odstrašování a zároveň klade jednostranný důraz na negativní a varovné informace. Měla by být kontinuálním procesem, tj. nikoliv jednorázová a „kampaňovitá“. Primární prevence bývá přiměřená různým věkovým kategoriím a skupinám v populaci. Je koncipovaná jako získání vyvážených poznatků o rizicích z hlediska zdravotního, sociálního a bezpečnostního. Opírá se o oblíbené a směrodatné osoby, vrstevníky, názorné přístupy a neformální diskusi. Měla by být schopná oslovit nejbližší okolí rizikových členů populace v rodině, pracovním, školním a mimoškolní prostředí.

Podle Metodického doporučení k primární prevenci rizikového chování dělíme primární prevenci na specifickou a nespecifickou. Specifická primární prevence představuje aktivity a programy, které jsou zaměřeny specificky na předcházení a omezování výskytu jednotlivých forem rizikového chování žáků. Jedná se o:

a) všeobecnou prevenci, která je zaměřena na širší populaci, aniž by byl dříve zjišťován rozsah problému nebo rizika,

b) selektivní prevenci, která je zaměřena na žáky, u nichž lze předpokládat zvýšený výskyt rizikového chování,

c) indikovanou prevenci, která je zaměřena na jednotlivce a skupiny, u nichž byl zaznamenán vyšší výskyt rizikových faktorů v oblasti chování, problematických vztahů v rodině, ve škole nebo s vrstevníky.

Nespecifická primární prevence představuje veškeré aktivity podporující zdravý životní styl a osvojování pozitivního sociálního chování prostřednictvím smysluplného využívání a organizace volného času, například zájmové, sportovní a volnočasové aktivity a jiné programy, které vedou k dodržování určitých společenských pravidel, zdravého rozvoje osobnosti, k odpovědnosti za sebe a své jednání.

1.2.2 Prevence v silničním provozu

Prevencí bezpečnosti silničního provozu a úrazů u dětí se v České republice zabývá hned několik organizací. Počínaje vládou ČR, Ministerstvem dopravy a dalších institucí vydávajících zákony a vyhlášky, které mají za cíl řešení dopravní situace ve státě. Policie ČR, která je pověřena výkonnou mocí, provádí při pravidelných přednáškách ve školách prezentaci zásad správného chování a bezpečnosti v dopravě. Velký důraz na prevenci v oblasti silničního provozu je kladen i ve školské soustavě. Dopravní výchova je součástí základního vzdělávání. Setkáváme se s ní i v mateřských školách.

„Mateřská škola je v naší školské soustavě prvním článkem výchovně vzdělávacího procesu nejmladší generace. Klade pevné základy dalšímu soustavnému vzdělávání a výchově dětí, zajišťuje optimální podmínky pro všestranný a harmonický rozvoj jejich osobnosti, a stává se tak přípravným stupněm pro základní školu.“ (Sovák 1984, s. 17)

Počet usmrcených a zraněných účastníků silničního provozu je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat. Zvýšení ochrany dětí a žáků na pozemních komunikacích je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR. Je jí věnována speciální pozornost, stejně tomu tak je i u dalších subjektů, včetně nevládních organizací- např. společnost LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o., které je věnován prostor v praktické části bakalářské práce.

1.2.3 Dopravní výchova

Dopravní výchova je považována za klíčový prvek v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Je zaměřena na předávání potřebných teoretických znalostí a praktických dovedností dětem a mládeži. Má také významný potenciál při budování tzv. hodnotového systému. Kvalitně pojatá dopravní výchova zásadně ovlivňuje postoje budoucích řidičů k problematice bezpečnosti silničního provozu, formuje postoje nastupující generace v oblasti sociálních

vztahů. Pozornost v dopravní výchově je zaměřena na děti předškolního věku, žáky 1. a 2. stupně základních škol a středoškoláky. Dopravní výchova dbá na cílenou a systematickou práci s dětmi a mladými lidmi. Je třeba si uvědomit, že žáci základních škol jsou účastníky silničního provozu a budoucími řidiči a právě u nich může začít možná náprava chování a návyků celé společnosti, které se odrážejí v chování v silničním provozu. Děti od 10 let věku se stávají účastníky provozu na pozemních komunikacích jako řidiči, neboť mohou jezdit na kole, na silnici, místní či účelové komunikaci bez dozoru osoby starší 15 let v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Žáci rovněž dokážou ovlivnit chování svých rodičů. Smrtelná a těžká zranění dětí poznamenávají život celých rodin na několik let či generací. Proto je v základních školách efektivní realizace témat týkajících se prevence bezpečnosti v silničním provozu obzvláště významná.

Ministerstvo dopravy zajistilo zahájení kontinuální dopravní výchovy od rodiny po mateřské, základní a střední školy. Došlo také k rozvíjení a podpoře nových forem dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů. Byly zajištěny mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí, spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění jejich distribuce do škol a zdravotnických zařízení.

V České republice je v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol (prvouka), a to se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích. Školy postupují v souladu s rámcovým vzdělávacím programem pro základní vzdělávání. Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kursy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti.

Z výše uvedených postupů je dopravní výchova aplikační cestou Ministerstva dopravy (resp. BESIP), která vede ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. BESIP je hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v ČR, expertním

orgánem v oblasti působení na lidského činitele a samostatným oddělením Ministerstva dopravy.

Oddělení BESIP Ministerstva dopravy provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Ve své práci se BESIP soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou:

- Budování hodnotového systému
- Výukou dopravní výchovy na základních školách
- Budováním více než 150 dopravních hřišť po celé ČR
- Metodickou a didaktickou podporou výuky dopravní výchovy
- Systémem dopravních soutěží mladých cyklistů
- Celostátních kampaní

Pro děti v mateřských školách jsou určeny materiály, vydány BESIPem, ve formě leporela, pexesa, zaměřené na technickou představivost a procvičování paměti dětí.

Dětem základních škol pro 1. - 3. třídu je určena výchova v rozsahu znalostí potřebných pro chodce. Probíhá tak, že dětem je předán leták 1. cesta do školy a postup jak je mají rodiče naučit samostatnému orientování se v cestě do školy z hlediska dopravy. Žákům 2. třídy jsou k dispozici domalovánky, rozvíjející přenos obrazutvornosti z levé strany na pravou a opačně a dále nácvik správného rozhlížení. Pro děti navštěvující 3. třídu je k dispozici test v rozsahu chodce „Umíš správně chodit?“, čímž se ověření znalostí chodce testovým přezkoušením s možností využít pro soutěž žáků. Žáci 4. tříd můžou v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením závěrečného přezkoušení a při splnění požadované normy znalostí získání „Průkazu cyklisty“. Žáci 5. - 8. tříd si prohlubují znalosti v rozsahu cyklisty a ověřují je v Dopravní soutěži mladých cyklistů.

2 SOCIÁLNĚ VÝCHOVNÉ ASPEKTY

„Není radostnější, smysluplnější a víc uspokojující práce, než je výchova a vzdělávání dětí.“ (Klenková, 2002)

Výchova a vzdělávání je celoživotním procesem, v jehož průběhu člověk rozvíjí své schopnosti a učí se novým dovednostem. Podle Skalkové (2002) je výchova nebo též edukace cílevědomou, plánovitou a všestrannou činností, směřující k přípravě člověka pro jeho společenské úkoly a osobní život. Výchova je celoživotní působení na procesy lidského učení a socializaci s cílem přeměny člověka po všech stránkách, tedy tělesné i duševní. Výchova je zprostředkování znalostí, dovedností a postojů (kompetencí), které jsou přítomny v dané společnosti a které se pokládaly a pokládají za důležité, předat dalším generacím.

2.1 Sociálně - výchovné práce

Hradečná (1995) uvádí, že sociálně výchovná práce v nejrůznějších výchovných zařízeních včetně škol je jednou z rovin sociální pedagogiky. Předmětem sociální pedagogiky jsou sociální aspekty výchovy a vývoje osobnosti. Sociální aspekty výchovy shrnují někteří autoři do čtyř základních funkcí-výchova jako:

- společenská funkce reprodukčního procesu,

- dílčí funkce socializačních instituci,

- cílová funkce specifických sociálních institucí (vzdělávací systém),

- odborná funkce výchovných skupin a výchovných profesí, jako funkce učení.

Je patrné respektování kritéria institucionalizace, přihlédnutí k tomu, kde se výchovný proces odehrává. Právě institucionalizace výchovného procesu je dalším momentem při

hledání společenské podstaty výchovy. Výchova je součástí chodu a fungování řady institucí. V některých je podle předcházející typologie dílčí funkcí a tam, kde vystupuje jako činnost průvodní, např. v hromadných sdělovacích prostředcích, různých společenských organizacích, kulturně-osvětových zařízeních ap. V jiných se stává funkcí základní, cílovou. Patří zde školy, výchovná a převýchovná zařízení, ale též rodina. Podle toho pak bývají někdy rozlišovány výchovné instituce primárně a sekundárně působící.

Sociální pedagogika se orientuje na výchovu, v jejímž rámci dochází k intervenci do procesu socializace především u ohrožených a sociálně znevýhodněných skupin dětí a mládeže, ale i dospělých. Napomáhá rodině a škole řešit krizové situace a předcházet vzniku dysfunkčních procesů. Jejím cílem je výchova ke svépomoci, obnovení normality člověka a snaha o zlepšení společenských podmínek, ve kterých žije.

Podle O. Baláže (1991) je sociální pedagogika pedagogická disciplína, která na základě exaktních poznatků řeší vztahy výchovy a společnosti, podílí se na vymezování cílů výchovy, zkoumá výchovné aspekty socializačního procesu a přispívá k rozvoji osobnosti ve výchovně-vzdělávacím procesu v rodině, škole a ve volném čase.

Sociálně-výchovná práce má dvě dimenze. Sociální dimenze je dána sociálním rámcem, společenskými podmínkami, situací v konkrétní dané společnosti. Pedagogická dimenze spočívá v tom, jak prosazovat a realizovat ony společenské nároky, žádoucí cíle, požadavky, jak minimalizovat ony rozpory v daných podmínkách, a to pedagogickými prostředky.

2.1.1 Faktory, působící na osobnost dítěte

Ve výchově dítěte hraje nezaměnitelnou a velmi důležitou roli rodina. Příslušnost k rodině je součástí identity dítěte. Rodina je v tomto věku důležitá, protože uspokojuje většinu potřeb dítěte a dítě ji bere jako samozřejmost. Výchova v rodině zahrnuje množství nejrůznějších interakcí mezi rodiči a dětmi, výchovných situací a událostí, prostředků

a postupů. Způsob výchovy a užití výchovných prostředků působí na prožívání a chování dítěte, které zase ovlivňuje prožívání a chování rodiče.

Mateřská škola

„Současná vzdělávací politika v České republice vychází z přesvědčení, že člověk se musí vzdělávat po celý život a že by měl mít zájem na svém vzdělávání, učení i vědění, které mu umožňuje dokonalejší a bohatší interakci se světem. Za důležitý prvopočátek tohoto procesu je považováno předškolní vzdělávání a jako takové dnes nachází významnou podporu státu.“ (RVP PV 2007, s. 5)

Důležitým úkolem předškolního vzdělávání je vytvářet dobré předpoklady pro pokračování ve vzdělávání. Podle Rámcového vzdělávacího programu pro předškolní vzdělávání by mělo předškolní vzdělávání naplňovat několik cílů – rozvíjet osobnost dítěte, podporovat jeho tělesný rozvoj a zdraví, jeho osobní spokojenost a pohodu, napomáhat mu v chápání okolního světa a motivovat je k dalšímu poznávání a učení, stejně tak i učit dítě žít ve společnosti ostatních a přibližovat mu normy a hodnoty touto společností uznávané. Dítě by si mělo osvojit dovednosti, které předcházejí psaní a čtení a také rozvíjet zájem o psanou podobu jazyka.

„*Mateřská škola je v naší školské soustavě prvním článkem výchovně vzdělávacího procesu nejmladší generace. Klade pevné základy dalšímu soustavnému vzdělávání a výchově dětí, zajišťuje optimální podmínky pro všestranný a harmonický rozvoj jejich osobnosti, a stává se tak přípravným stupněm pro základní školu*.“ (Sovák 1984, s. 17)

Již Komenský ve své knize Informatorium školy mateřské zdůrazňoval důležitost předškolní výchovy. Vzdělávání v mateřských školách spočívá ve všestranném rozvoji dítěte a jeho osobnosti. Proto je důležité začít také s dopravní výchovou v brzkém věku.

Základní škola

Základní vzdělávání na 1. stupni usnadňuje přechod žáků z předškolního vzdělávání a rodinné péče do povinného, pravidelného a systematického vzdělávání. Vzdělávání je založeno na poznávání, respektování a rozvíjení individuálních potřeb, možností a zájmů každého žáka a to včetně žáků se speciálními vzdělávacími potřebami. Má žákům pomoci utvářet a postupně rozvíjet klíčové kompetence a poskytnout spolehlivý základ všeobecného vzdělání orientovaného zejména na situace blízké životu a na praktické jednání. Škola je pro dítě první významnou institucí, kam se dostává – vzbuzuje v dítěti a jeho rodičích respekt. Nástup do školy ovlivňuje další vývoj osobnosti dítěte. Ve škole se zapojuje do skupiny, odpoutává se od rodiny a navazuje různé sociální vztahy, získává nové zkušenosti.

V předškolním a mladším školním věku se nejvíce využívá her a obrázku. Hra je pro dítě ne přirozenější a nejdůležitější činností od raného věku. Hra tvoří hlavní obsah života předškolních dětí a je pro jejich tělesný i duševní vývoj nepostradatelná. Hra přináší radost a zároveň učí poznávat okolí. Hra pomáhá k rozvoji a aktivizaci řeči. Při hře se děti učí ovládat své jednání a chování. Vhodné jsou hry tvořivé, které si děti vymýšlejí samy, dále pohybové se slovním doprovodem a rovněž hry dramatizující.

Jedním z nejvhodnějších prostředků rozvíjení poznání v je i obrázek. Ten zpřesňuje a rozšiřuje představy dětí o okolí, obohacuje jejich slovní zásobu a také povzbuzuje k hovoru. Při výchově je obrázek nepostradatelný. Obrázku, jako výchovného prostředku, si cenili a cení mnozí pedagogové, mezi nimi i J. A. Komenský, jak uvádí Filcíková (1957). Prohlížením obrázků a hovořením o nich se rozšiřuje slovní zásoba i schopnost samostatného vyjadřování.

Rizikové faktory

Rizikové faktory patří mezi jednou z důležitých oblastí dopravní výchovy. Podle RVP PV (2007) patří mezi rizika ohrožující úspěch vzdělávacího záměru pedagogů: prostředí komunikačně chudé, omezující běžnou komunikaci mezi dětmi i s dospělými; málo příležitosti k samostatným řečovým projevům dítěte slabá motivace k nim; vytváření komunikativních zábran, necitlivé donucování dítěte k hovoru, nerespektování dětského ostychu vedoucímu k úzkosti a strachu dítěte; časově a obsahově nepřiměřené využívání

audiovizuální, popř. počítačové techniky, nabídka nevhodných programů, nevhodná volba či časté a dlouhodobé sledování pořadů televize, videa; nedostatečná pozornost k rozvoji dovedností předcházejících čtení a psaní; omezený přístup ke knížkám. Je nutné, aby veškeré činnosti ve škole probíhaly v ovzduší důvěry a pohody. Důležitá je příjemná atmosféra, pocity bezpečí a radosti, dostatečně podnětné prostředí.

2.2 Psychologický vývoj osobnosti dítěte

Dítě se učí chodit chozením, psát psaním, číst čtením. Správnému pohybu v prostředí dopravy se naučí jedině svou účastí v dopravě, jejímž účastníkem jsou od narození. Zásadní roli vychovatele a osobního příkladu hrají především rodiče. Teprve v pozdější době do ní vstupuje škola. Na úrovni dopravní výchovy ve školním a předškolním věku bude záviset pozdější chování všech účastníků silničního provozu, jak uvádí Olšanský a Konečný, 2008.

„Rodiče mají přirozeně právo a povinnost vychovávat své děti, avšak vždy musí akceptovat dětskou osobnost. Rodina je jedna z nejstarších výchovných institucí. Sama lidská pospolitost výchovu rodičům uložila. Přes všechny kulturní a sociální změny, rodina i dnes má zásadní postavení při formování člověka. Matka je nejlepší vychovatel, který od narození, může dítěti dát přirozenou výchovu.“ (Grecmanová, 1998, s. 12)

2.2.1 Psychoanalytická vývojová periodizace podle S. Freuda

Šimčíková a Čížková uvádí, že Sigmund Freud formuloval svou periodizaci na základě afektivního prožívání a pudového života dítěte. Jeho periodizace obsahuje pět vývojových stádií podle přísunu „erotogenních zón“ těla. Tyto zóny vyvolávají ve vývoji dítěte libost při uspokojování sexuálního pudu.

Základní vývojové etapy Freud označuje jako:

1. Orální stadium
2. Anální stadium
3. Falické stadium

4. Stadium latence
5. Genetické stadium

U všech tří vybraných psychologů se vždy zaměřím a podrobněji rozeberu pouze ty vývojové etapy, které se týkají popisovaného období v práci, tedy předškolní a školní věk dětí.

Falické stadium

Jak uvádí autorky, s falickým stadiem se setkáváme přibližně od třetího roku vývoje dítěte. Je často zvané jako genitální je etapou, kdy se uspokojování přesouvá do genitální oblasti. I samotný zájem dítěte se v tomto období přenáší na genitál. Dítě je zvědavé na anatomické rozdíly mezi chlapci a děvčaty, zajímá se o to, jak se rodí děti i o erotické aktivity dospělých (líbání, hlazení apod.). U otázky vztahu dítěte k jeho rodičům se u Freudovy psychoanalytické teorie setkáváme s pojmy oidipovský a Elektřin komplex. Tyto vztahy jsou totiž podle Freuda vytvářeny podobně jako v antické báji o králi Oidipovi, který zabil svého otce a pojal za manželku svou vlastní matku. Tedy i láska malého chlapce k matce má určité sexuální rysy, např. přání tělesného dotyku, zvědavost na nahé tělo dospělé osoby. Dětinské fantazie jsou tedy spojeny s žárlivostí na otce. U vývoje malých děvčat Freud předpokládá rivalitu vůči matce a naopak sexuální přání zaměřená na otce. Východisko z obou těchto komplexů přináší přijetí ženské a mužské role a identifikace s osobností rodiče stejného pohlaví do své vlastní osobnosti.

Stadium latence

Stadium latence, dle Čápa a Mareše je období od pátého nebo šestého věku dítěte do jeho dospívání. Emoční a sexuální tužby a zájmy dítěte zde ustupují do pozadí. V popředí stojí především zájem o osvojování poznatků, kulturních hodnot a diferencovaných sociálních rolí, který souvisí s nástupem dítěte do školy.

2.2.2 Psychosociální vývojová periodizace E. H. Eriksona

Čáp a Mareš uvádí, že E. H. Erikson navazuje na Freudovu psychoanalytickou periodizaci, ale překračuje úzce sexuální hledisko a zaměřuje se více na společenské, kulturní a historické podmínky vývoje dětí. Jeho vývojová teorie je rozčleněna do osmi vývojových stádií a u každého z nich je stanoven klíčový problém, krize, ale také forma zvládnutí či nezvládnutí.

Přehled vývojových stadií:

1. Základní důvěra proti základní nedůvěře
2. Autonomie proti studu a pochybám
3. Iniciativa proti vině
4. Snaživost proti méněcennosti
5. Identita proti konfuzi rolí
6. Intimnost proti izolaci
7. Generativita proti stagnaci
8. Integrita já proti zoufalství

Iniciativa proti vině

Autoři dále upozorňují, že období předškolního věku dítěte, ve kterém se dítě stává spíše iniciátorem, aktivním článkem, který si vytváří zdravé sebevědomí, nebo se u něj formuje nezdravé sebevědomí související s pocity viny nebo nedosažením stanoveného cíle.

Snaživost proti méněcennosti

Šimčíková s Čížkovou uvádí, že v období mladšího školního věku se dítě snaží vyhnout pocitům méněcennosti a úzkosti. Snaží se osvojit si určité dovednosti, dosáhnout úspěchu. Stadium souvisí s nástupem dítěte do školy, kde dochází k neustálé konfrontaci s vrstevníky.

2.2.3 Kognitivní vývojová teorie J. Piageta

Jak uvádí Fontana, kognitivní teorie švýcarského psychologa J. Piageta předpokládá, že způsob našeho myšlení se mění v průběhu dětství a dospívání. Myšlení dítěte a dospělého se liší a na základě těchto odlišností lze vývoj rozčlenit na několik stadií, kterými dítě podle předpokladu prochází. Rychlost absolvování každého stadia je ovlivněna různými faktory, mezi které patří prostředí dítěte, bohatostí, vlastní zkušenostmi dítěte, ale také biologicky určenými procesy zrání.

Hlavní etapy vývoje:

1. Senzomotorické myšlení
2. Symbolické a předpojmové myšlení
3. Názorné myšlení
4. Konkrétní operace
5. Formální operace

Názorné myšlení

Šimíčková a Čížková uvádí, že období mezi čtvrtým a sedmým rokem označujeme jako etapu názorného myšlení. Ta je charakterizována větší obecností. Dítě začíná uvažovat v obecných pojmech, které vznikají na základě podstatných podrobností. Úsudek dítěte je ale zatím vázán jen na vnímání nebo představování.

Konkrétní operace

Etapa charakteristická pro mladší školní věk, podle Fontany, kdy už je dítě schopno chápat příčinné vztahy a chce nalézt souvislosti mezi jevy. Toto myšlení se však liší od myšlení dospělých tím, že je vázáno na konkrétní zkušenosti. Stále je tedy omezeno na popisování než vysvětlování. Velký pokrok v této fázi vidíme v odpoutání se od egocentrismu a snaze v decentrování myšlení.

2.3 Představení společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.

Centrum bezpečné jízdy LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o., je společným investičním i společenským projektem dvou partnerů a to Statutárního města Ostravy a společnosti Libor Václavík – LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o..

Společnost LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o., se ve svém Centru bezpeční jízdy zabývá pořádáním a hodnocením preventivních akcí, vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Důvodem k realizaci projektu Centra bezpečné jízdy byly pro zástupce společnosti Libros dva impulzy. Přetrvávající situace v negativním vývoji dopravních nehod na silnicích a z této skutečnosti vyplývající rostoucí požadavky na kvalitní přípravu a zdokonalovaní řidičů v silničním provozu. Druhým impulsem je výzva Evropské komise pro dopravu prostřednictvím dokumentu „Bílá kniha evropské dopravní politiky, která si klade za cíl snížit počet smrtelných dopravních nehod v Evropě do konce roku 2010 na polovinu. Podle aktuálních statistik se daří tento cíl částečně plnit, počet usmrcených osob se od roku 2010 do současnosti snižuje. Zatím se nepodařilo snížit počty na poloviny, ale snižující trend je pozitivní. Tato samotná fakta, zvyšující se společenské potřeby a nutnost řešení této problematiky, přiměla společnost Libora Václavíka – LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. k rozhodnutí nabídnout partnerství v realizaci tohoto projektu Statutárnímu městu Ostrava.

Centrum bezpečné jízdy LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. se v této době připojilo k současnému trendu podpory bezpečnosti silničního provozu je evropskými institucemi je definován na léta 2011–2020. V letech 2005 – 2009 se společnost LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. (dále jen Centrum) na základě předchozích zkušeností profilovala jako organizace, která se jako první privátní společnost věnovala přípravě a zdokonalování řidičů záchranných složek. Tyto aktivity přerostly v přípravu řidičů jednotek Armády ČR, integrovaných záchranných systémů ČR a především pak hasičských záchranných sborů ČR. Tato příprava řidičů se dále rozvíjí a bude jednou z hlavních náplní a produktů Centra bezpečné jízdy. Centrum je určeno pro řidiče a obyvatele území města Ostravy a euroregionu, vytváří a nabízí prostor především pro uchazeče o řidičské oprávnění, instruktory autoškol, řidiče státních institucí, obchodních a distribučních společností, řidiče kamionů a autobusů, řidiče

integrovaných záchranných systémů, ale i handicapované řidiče nebo řidiče seniory. Velkou pozornost Centrum věnuje i dětem, které jsou významnými avšak velmi zranitelnými účastníky silničního provozu. Podpora systému vzdělávání dětí a jejich bezpečnosti na silnicích je jedním z hlavních cílů Centra bezpečné jízdy. Samostatně cílené projekty nebo systémové kampaně prostřednictvím programu Ostravská dopravní školička mají dětem pomáhat lépe se orientovat ve složitostech silničního provozu.

Centrum bezpečné jízdy LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. je vybaveno současnou evropskou nejmodernější technologií. Cílem a smyslem projektu je pak na základě teoretické a praktické přípravy zkvalitňovat a zdokonalovat úroveň řidičů, zlepšovat jejich řidičské a rozhodovací návyky, chování a jednání v silničním provozu a zvyšovat dovednost v krizových dopravních situacích.

2.3.1 Ostravská dopravní školička

Doprava se stala neoddělitelnou a nutnou součástí života člověka. Z jednoho úhlu pohledu je to pohodlný způsob, jak se dopravit do školy a do práce, z druhého úhlu pohledu musíme mít na mysli fakt, že svým neuváženým chováním můžeme ublížit sobě i ostatním účastníkům silničního provozu. Je proto nutné předávat co nejvíce informací a vzdělávání v oblasti dopravní výchovy nejen dospělým, ale především nejmenším dětem v mateřských a základních školách. Právě z uvedeného důvodu byl zahájen projekt Ostravská dopravní školička 2009. s evropským rozměrem.

V rámci mezinárodního projektu byla vytvořena bohatě ilustrovaná publikaci v českém a anglickém jazyce, která má děti formou hry zaujmout a seznámit je s pravidly chování a jednání v silničním provozu. Publikace pod názvem Ostravská dopravní školička 2009, obsahuje 3 tematicky odlišné pracovní sešity. Moderní ilustrovaná publikace v českém a anglickém jazyce, která má děti i dospělé formou hry zaujmout a seznámit s pravidly chování a jednání v silničním provozu. Distribuce uvedené publikace proběhla nejen do mateřských a základních škol na území města Ostravy, ale zároveň byly poskytnuty zahraničním partnerům zastřešujícím dětské dopravní instituce na Slovensku, v Itálii,

Portugalsku, Francii, Rakousku a dalších evropských zemích. Projekt je zároveň zaměřen na různé dopravní hry, při kterých mohou dívky a chlapci na různých stanovištích zábavnou formou ověřovat své vědomosti a dovednosti z dopravní výchovy. Tvůrci publikace jsou přesvědčeni, že publikací přispějí k prevenci bezpečnosti dětí na silnicích nejen v Ostravě, ale stejně tak dětem v České republice i v zemích Evropské unie.

Program „AHOJ AUTO!“ je ucelený výukový soubor, který přináší dětem zábavnou formou lepší orientaci v prevenci bezpečnosti a chování v silničním provozu. Mobilní dětské dopravní hřiště s moderními dětskými dopravními prostředky a prvky metodiky výuky přináší dětem i dospělým nový pohled na potřebnost těchto preventivních programů. Centrum nabízí i výukové programy v pojetí hraných divadelních představení v interiérové i exteriérové podobě jsou určeny především pro předškolní děti. Interaktivní komunikace s dětmi v prostředí simulovaného silničního provozu s množstvím písniček a scének. Ostravská dopravní školička se zaměřuje na rozvoj prevence bezpečnosti dětí na silnicích a přiblížení zábavně vzdělávací formou problematiku rozvíjející se moderní dopravy.

3 PRAKTICKÁ ČÁST

3.1 Cíl a metodologie praktické části

Cílem praktické části je zmonitorovat faktory, které nejvíce ohrožují děti v silničním provozu. Dílčím cílem praktické části je sestavit sborník (přehled) preventivních činností, využívaných v dopravní výchově pro děti předškolního věku a pro žáky mladšího školního věku, nabízených společností LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. a BESIPem.

3.1.1 Metodologie

Metodologie věd je teorie metody vědy, respektive věda o principech a metodách vědeckého poznání a zároveň formuje se na rozhraní filosofie a speciálních věd.

Metodologie je nauka o metodách vědeckého poznání a přetváření světa. Dříve se všeobecná metoda poznání často nekriticky spojovala se zákonitostmi jedné z konkrétních oblastí poznání, především mechaniky, matematiky, biologie a redukovala se na metody některé jednotlivé vědy. Teprve Hegelův objev specifického charakteru filozofické metody, její odlišnost od metod konkrétních věd a neredukovatelnost na ně umožnila vybudovat obecnou metodu poznání a vědeckou teorií metod používaných při poznání. Vychází přitom z předpokladu, že základem metod poznání jsou objektivní zákony přírody a společnosti odrážející se v myšlení. Dále se jedná o souhrn postupů a způsobů zkoumání uplatňovaných v určité vědě nebo skupině věd.

Metoda je postup nebo způsob uplatňovaný k dosažení stanoveného cíle nebo získání jistých poznatků. Metoda je závislá na teorii, která možné způsoby užití konkrétní metody určuje a zároveň je legitimizuje či valorizuje. Metoda pak v obecném významu označení způsobu jak dosáhnout jistého, předem stanoveného cíle prostřednictvím vědomé a plánovité činnosti. Dále pak metoda v oblasti vědy pojem metoda označuje záměrný a systematický postup uplatňovaný při poznávání zkoumaných předmětů; je vždy nerozlučně spjata s teorií.

V průběhu vědeckého poznávání světa vznikla řada obecných vědeckých metod poznání, jako například indukce, dedukce, analýza a syntéza, analogie, experiment,

pozorování. Ve speciálně filozofickém smyslu je metoda způsobem reprodukce zkoumaného předmětu v myšlení. Metoda v pedagogice znamená celý komplex různorodých poznávacích postupů a praktických operací, které směřují k získávání vědeckých poznatků.

3.1.2 Předmět vědeckého výzkumu v pedagogice

Výchovné jevy a procesy se charakterizují neobyčejnou složitostí, dále bohatými vzájemnými souvislostmi a velkou dynamičností. Vědecké vysvětlování pedagogických jevů se zabývá pravděpodobnostní determinace a platí pro něj statistické pravděpodobnostní zákony. Vztah metody a předmětu výzkumu je vnitřní souvislost mezi tím, co se má poznat a jak se to poznává. Stanovuje se podle povahy předmětu zkoumání, kdy volíme odpovídající metody zkoumání, výběr, systém a způsob požití výzkumných metod. Mezi metody v didaktických výzkumech nejpropracovanější patří cíl, který se učitel snaží dosáhnout u žáků, včetně toho, co má žák s pomocí vybrané a použité metody umět. Důležitý je výsledek u žáka, jeho vědomosti, dovednosti, celkový vývoj žáka. Osvojování vědomostí a dovedností žákem, co se děje v hlavě žáka, když učitel používá ten, či onen prostředek. Může být požita metoda pozorování, zobecněné zkušenosti učitelů, experimentální metoda, statistické metody, které mají zachytit kvalitativní rozdíly vědomostí a kvalitativní změna vědomostí. Začátečník v oblasti pedagogického výzkumu by si měl u volby metody klást otázku, jaká je vedoucí idea výzkumu, jaká je hypotéza výzkumu a dále jaké jsou reálné podmínky jejího uplatnění v praxi. Úroveň výsledků výzkumné práce podstatně závisí na výběru soustavy vhodných metod a na metodické úrovni jejich použití.

3.1.3 Formulace vědeckého problému a funkce hypotézy

Cíl výzkumu je objevování a určování vztahů a zákonitostí mezi objekty a jevy, které tvoří součást dané vědní disciplíny. Objektem výzkumu může být článek didaktické komunikace fyziky a zároveň zdroj vědeckého problému a zároveň zdroj vědeckého problému s výběrem výzkumné metody. Při plánování výzkumu si musíme stanovit, co a z jakého hlediska bude zkoumáno, důvod zkoumání a velmi důležité je stanovení cíle výzkumu.

Zásadní je také zaměření na výběr přiměřených prostředků výzkumu (metod) podle povahy cíle výzkumu.

Základní etapy výzkumu – časová následnost

1. Výběr tématu výzkumu
2. Stanovení výzkumného problému
3. Cíl výzkumu
4. Sestavení bibliografie
5. Kategorizace získaných údajů, jejich analýza, stanovení příčinných vztahů
6. Hypotéza výzkumu
7. Závěry výzkumu vzhledem ke stanovenému problému

Výběr tématu výzkumu se týká určité oblasti výzkumu, širší povaze tématu výzkumu a oblasti několika věd, přičemž každé téma sleduje z jiného pohledu s doporučením zaměřit se pouze na jednu teoretickou oblast. Při stanovení výzkumného problému vycházíme z řady možných problémů, vyčleňujeme určité aspekty a sledujeme pozadí celkové koncepce výzkumu. Formulace problému, který je nutno vyřešit, souvisí se začátkem vlastní vědecké práce a to studiem literatury zvolené oblasti, použitím syntetických děl a získání přehledu o širší oblasti. Důležité je také orientační seznámení s terénem, tedy místem, které bude předmětem výzkumu a přesnou formulací vlastního výzkumného problému. Vědecký problém by měl vyjadřovat vztah mezi dvěma nebo více proměnnými a měl by být formulován jasně a jednoznačně v tázací formě. Problém a způsob vytýčení problému má implikovat možnosti empirického ověřování. Formulace problému zahrnuje znalost cest a metod, jak problém vyřešit. Z hlavního problému výzkumu a z dílčích problémů vyplývá cíl výzkumu, který se může rozvíjet a obměňovat. Podstata cíle výzkumu zůstává, dokud není problém vyřešen.

3.1.4 Výzkum: problém výzkumu – cíl výzkumu – výsledek výzkumu

Výsledek je založen na poznávání problému, je zapotřebí přihlédnout k aktuálnímu stavu, ale pozornost musí být zaměřena i na řešení problému v minulosti. Je nutné sestavit kategorizaci získaných údajů, jejich analýzu a stanovení příčinných vztahů. Tímto může být

materiál utříděn do tříd a podtříd, což je začátek výzkumu. V dalším postupu pak následuje porovnání analýz a srovnání dat a následné hledání příčinného vztahu.

Mezi empirické metody patří metoda pozorování a experimentální a dále akční výzkum. U pozorování metody používáme různé druhy pozorování přímé, nepřímé, krátkodobé a dlouhodobé. U experimentální metody se setkáváme s klasickým a více faktorovým experimentem. Akční výzkum je založen na systematický sběr dat učitelem a jejich kritická analýza, kdy učitel je sám angažován v průběhu výzkumu. Zaměřuje se na problém, který se objevil v praxi a zároveň získává představu o řešení problému. Následně aktivně přistupuje ke zvolenému řešení a vyhodnocuje výsledky vedoucí k řešení daného problému. Na závěr dochází k modifikaci řešeného problému.

3.1.5 Techniky měření v pedagogickém výzkumu - metody

- Dotazníková metoda
    - Otevřené položky
    - Uzavřené položky
- Metoda rozhovoru – interview
    - Individuální rozhovor
    - Skupinový rozhovor
- Obsahová analýza pedagogických dokumentů
    - Oficiální dokumenty
    - Neoficiální dokumenty
- Vybrané techniky měření
    - Přímé měření
    - Nepřímé měření

Rozhovor patří mezi jednu z nejpoužívanějších výzkumných metod. Většinou se realizuje přímým kontaktem mezi výzkumníkem a zkoumanou osobou, například v současnosti se stále více začínají uplatňovat i nepřímé formy, telefonické anebo on-line rozhovor. Rozhovor se často využívá i v žurnalistice, používá se rozhovor s osobností veřejného života, s politikem, vědcem, umělcem. V tomto případě se nejedná o výzkumný

rozhovor. Výzkumný rozhovor je vědecká metoda, která je dopředu naplánovaná. Jedná se o situaci, při které výzkumník vede rozhovor a klade otázky a respondent odpovídá. Odpovědi si výzkumník zaznamená a později vyhodnotí. Rozhovor umožňuje zachytit nejen fakta, ale i hlouběji poznat postoje respondentů. Zároveň je možné sledovat bezprostřední reakce respondenta a podle nich směřovat další průběh rozhovoru.

Jak uvádí Švarcová (2005), metoda rozhovoru je založena na přímém dotazování výzkumného pracovníka jednoho nebo více respondentů. Způsoby užití této metody rozlišujeme podle několika kritérií.

Podle počtu osob, které se rozhovoru účastní, rozlišujeme rozhovory:

- Individuální, při němž výzkumný pracovník pracuje jenom s jednou osobou.
- Rozhovory skupinové, zaměřené na spolupráci se skupinou osob.

Podle struktury otázek se rozlišuje:

- Rozhovor standardizovaný (strukturovaný), který probíhá podle otázek, jejichž znění a pořadí jsou přesně určeny a alternativy odpovědí jsou předem připraveny (je to vlastně dotazník zadávaný ústní formou).
- Polostandardizovaný (polostrukturovaný) nabízející respondentovi alternativní odpovědi, přičemž klade výzkumník doplňující a upřesňující otázky.
- Nestandardizovaný (nestrukturovaný), který probíhá volněji. Výzkumný pracovník si připraví základní okruhy otázek, které bude klást. Obsah otázek, pořadí a formulace závisí na tazateli, který se nemusí řídit zadaným schématem.

Při přípravě rozhovoru je důležité zaměřit se na tyto činnosti:

- jasné vymezení problému
- určení vzorku respondentů
- volbu typu rozhovoru a stanovení jeho plánu
- formulaci otázek (okruhů)

Ve svém výzkumu jsem využila metodu řízeného rozhovoru. Otázky byly předem formulovány (viz příloha č. 1). Jednalo o rozhovor individuální, formou elektronické pošty. Výzkum směřoval ke zjištění faktorů, ohrožující děti v silničním provozu.

Respondenty byli:

- Velitel Městské policie Bystřice pod Hostýnem, přednášející na besedách dopravní výchova na ZŠ.
- Zástupce ředitele ZŠ v Bystřici pod Hostýnem, školní preventista.
- Krajský koordinátor BESIPu pro Zlínský kraj.
- Ředitel společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.
- Ředitelka MŠ, navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.

Podle Mrhače (2005) je rozhovor, jako výzkumnou metodu, vhodné kombinovat s jinými metodami. Kromě rozhovoru jsem využila analýzu dokumentů. Předmětem této metody je zkoumání konkrétních materiálů, které dokumentují práci žáků i pedagogických pracovníků. Mohou to být např. legislativní dokumenty, vzdělávací programy, inspekční zprávy a záznamy, statistické údaje, finanční zprávy, školní dokumentace, apod. Zaměřila jsem se na dokumenty a materiály firmy LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. (BESIP), monitorující preventivní činnosti v oblasti dopravní výchovy, určené dětem předškolního věku a žákům mladšího školního věku.

Miovský (2006) zmiňuje, že data získaná analýzou dokumentů mohou vést např. pedagoga k potřebě realizovat či zajistit pro dané třídy preventivní program. Opakovaným sledováním dokumentace je možné získat informace o účinnosti dané intervence.

Výhodou této metody, je:

- metoda je jednoduchá, systematická,
- je univerzální (lze ji prakticky uplatnit na jakýkoli soubor dokumentů), lze ji využít tam, kde není možné uplatňovat jiné metody zkoumání.

3.2 Interpretace výzkumu

Pro interpretaci výzkumu bylo využito metody řízeného rozhovoru, kdy bylo položeno 9 otázek (viz příloha č. 1).

1. Zastáváte pozici oblasti v prevence a bezpečnosti dopravy? Pokud ano, jakou?

Městské policie:

Součástí práce městské policie je preventivní činnost se zaměřením na bezpečnost dopravy v silničním provozu ve formě přednášek a ukázek převážně pro děti I. stupně základních škol.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Základní role Centra bezpečné jízdy LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. a sdružení OSTRAVA BEZPEČNÁ DOPRAVA!!! je zvyšovat povědomí o bezpečnosti provozu. Úkolem Centra je především zvyšovat schopnosti a dovednosti řidičů v silničním provozu, schopnost ovládat vozidlo. Tato role je Centru předurčena na Základě zprávy Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu na roky 2011 – 2020, kde Centra bezpečné jízdy jsou definována jako základní platforma pro celoživotní vzdělávání řidičů a ostatních účastníků silničního provozu. Jedná se o děti, přes amatérské řidiče, řidiče profesionály, až po řidiče seniory a handicapované řidiče.

BESIP:

Krajský koordinátor BESIP pro Zlínský kraj.

Zástupce ředitele ZŠ:

Učitel na základní škole – předmět dopravní výchova.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Ne, jsem ředitelka mateřské školy.

2. Jakou využíváte legislativu k Vaší práci?

Městská policie:

Činnost městské policie je vymezena v zákoně č. 553/1991 Sb., o obecní policii. Dalšími zákony, které souvisí s dopravně bezpečnostní situací v obci, jsou zákony č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 128/2000 Sb., o obcích a zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Školící středisko, které provádí institut „ODEČETU BODŮ“ , dle zákona č. 374/2007 Sb., a prováděcího předpisu č. 156/2008 Sb. (Kurz školení bezpečné jízdy) . Vychází v současné době pouze ze směrnic EU a připravuje pozměňovací návrhy a novely zákona č. 361/ 2000 Sb., nebo zákona 247/2000 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti uchazečů o ŘO.

BESIP:

Zákon č.361/ 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Zástupce ředitele ZŠ:

Pravidla silničního provozu v rámci žák – chodec, žák – cyklista.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Žádnou, pracujeme s materiály určenými pro výchovu a vzdělávání dětí předškolního věku.

3. Jaký prostředek, metodu využíváte k předcházení rizikového chování v dopravě (podle věku dětí)?

Městská policie:

Nejvíce využívá výše zmiňovaných přednášek a ukázek pro děti předškolního a školního věku. Součástí takových přednášek je promítání filmů s danou tématikou, praktické předvedení ochranných a bezpečnostních prvků předcházejících dopravním nehodám, nebo snižujícím jejich následek. Děti jsou seznamovány také s prostředky a vybavením městské policie, které strážníkům slouží při usměrňování dopravy v silničním provozu a ke kontrole dodržování pravidel bezpečného provozu.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Projekt DOPRAVNÍ ŠKOLIČKA začal v roce 2007 ve spolupráci se statutárním městem Ostrava a je orientován na děti ve věku 3 – 8 let. Ústředním motivem projektu je ilustrovaná autorská publikace, která nese základy pedagogiky, ale především apeluje na přirozenost a spontánnost dětí předškolního věku. Reaguje na jejich schopnost poznávat nové věci a nabízí užitečné oblasti vzdělání pro jejich vlastní bezpečnost. Publikace je základem, který doplňují praktické dopravní hry, soutěže a interaktivní dopravní hřiště.

BESIP:

U těch nejmenších dětí je to formou hry, a čím jsou děti starší, je vhodné přidávat náročnější prvky, ale i zde je nutno, aby vše bylo interaktivní.

Zástupce ředitele ZŠ:

Vyučování, poučení o bezpečnosti, skupinové práce, vycházky – dodržování pravidel v praxi.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Bezprostřední a zprostředkované chování, hry, řešení učebnicových úloh.

4. Je z Vašeho pohledu efektivnější praktická ukázka nebo teoretický výklad v oblasti prevence u dětí? (popište konkrétně)

Městská policie:

Jednoznačně efektivnější je praktická ukázka spojená s možností vyzkoušet na dopravním hřišti zmiňovanou problematiku, která se v případě dětí může týkat chování chodce, cyklisty nebo cestujícího v motorovém vozidle. Smyslem je předejít rizikovým faktorům, které souvisí s nedodržováním předepsaných požadavků. U dětí školního věku jsou velmi oblíbeny společné dopravně bezpečnostní akce, při kterých strážníci kontrolují dodržování rychlosti vozidel projíždějících obcí. Děti jsou u kontrolovaných řidičů v pozici hodnotitele dodržování, nebo překročení nejvyšší dovolené rychlosti a oceňují je předáním jablka v případě dodržení rychlosti a předáním citronu v případě jejího překročení. Děti na tyto opakované akce přinášejí i vlastní výrobky, které hodnoceným řidičům na místě předávají.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Z projektu OSTRAVSKÁ DOPRAVNÍ ŠKOLIČKA se později vyvinul produkt v podobě divadelního představení. Spojuje teoretickou přípravu dětí a dopravní hry v podobě divadelního představení, za doprovodu autorských písniček a scének. Cílem hraného divadelního představení je děti vtáhnout do odvíjejícího se příběhu Oskara, Dorotky a Štěpána. Hlavní protagonisté dívka Dorotka a chlapec Štěpán provádějí děti dopravním příběhem v různých situacích - na kole, v autobuse, s rodiči ve voze, na přechodu pro chodce upozorňují děti na všechna úskalí. Polarizačním prvkem je kocour Oskar, který je „škodičem“ a záměrně děti navádí do nesprávných situací a špatného chování. Děti na toto chování kocoura Oskara reagují velmi spontánně a samy se tak konfrontují s chováním a jednáním v silničním provozu. Důležité spojovat teorii s praxí. To je základem i kurzů bezpečné jízdy pro řidiče.

BESIP:

Praktická ukázka je vhodnější, ať už se jedná o dopravní hřiště nebo o vycházku s dětmi do okolí školy a ukázka rizikových míst v jejím okolí a co může být potenciálním rizikovým faktorem při jejich cestě do školy.

Zástupce ředitele ZŠ:

Teoretický výklad, následován praktickou ukázkou, seznámení s pravidly správného přecházení, vozovky – film – vycházka.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Praktická ukázka, návštěva Centra bezpečné jízdy.

5. Jakým rizikovým faktorům chcete Vašim působením předejít (např. zdraví, materiální hodnoty, životní prostředí)?

Městská policie:

Jak potvrzují pedagogové při přednáškách ve školách a školkách reagují děti na příslušníka městské nebo státní policie v uniformě daleko intenzivněji a přednášky pro ně bývají záživnější a poměrně dlouhou dobu o nich diskutují. Při přednáškách jsou věci nazývány pravými jmény a bez obalu se mluví o možných následcích při nedodržení předepsaných zásad. Samozřejmě nejzmiňovanějším je téma ochrany života a zdraví, kdy je dětem zdůrazněno, že poškození zdraví při dopravních nehodách mívá většinou nevratnou podobu a je mnohem lepší prevencí a ohleduplným chováním takovým situacím předcházet.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Změnit vnímání hodnot v jakémkoli směru. Především hodnota lidského života jako takového. Ukazuje se, že mnohem větší hrozbou pro děti i dospělé řidiče je strach z následků při nebo po dopravní nehodě, riziko doživotního zdravotního postižení a ztráta společenského a profesního uplatnění. To platí nečekaně i u dětí. Hovoří se obecně o lidském zdraví, materiálních hodnotách, ale především o ztrátě života a lidské újmě mezi nejbližšími, v rodině, mezi přáteli, apod. To má z hlediska výchovy mnohem intenzivnější dopad.

BESIP:

Prvoplánově předcházet ztrátám na životech a zdraví.

Zástupce ředitele ZŠ:

Na prvním místě je zdraví, ale vše souvisí, takže zmiňujeme i materiální hodnoty a životní prostředí.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Zdraví, s odkazem na názor společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.

6. Jaké je podle Vás nejčastější příčina vzniku rizikových situací v dopravě - nehod?

Městská policie:

Na prvním místě je bezohlednost společně s agresivitou, která je u mnoha řidičů vyvolána jakýmsi pocitem méněcennosti a snahou kompenzovat tento nedostatek využitím výkonu vozidla bez schopnosti jeho následného zvládnutí. Následuje liknavost při dodržování předepsaných pravidel a nedostatečného technického zabezpečení provozu vozidla.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Nepozornost, lhostejnost, neznalost, apatie. Silniční doprava se skládá z pozemních komunikací, dopravních prostředků a účastníků silničního provozu.

Silnice a jejich kvalitu dokáže málokdo ovlivnit, je to proces na úrovni vlád zemí, správců komunikací, investorů a projektantů, kteří přirozeně řeší i bezpečnost dopravní infrastruktury.

Dopravní prostředky (vozidla, jízdní kola, apod.) vyvíjené konstruktéry a výrobci, zakoupení nového výrobku. To je vše co můžeme ovlivnit.

Třetím faktorem je účastník silničního provozu, třeba řidič nebo malé dítě. Pokud se nebude věnovat jejich výchově, nejlépe v podobě celoživotního vzdělávání, nebude dotyčný umět ostatní dva faktory využívat. Ve statistikách zaujímá dlouhodobě první neutěšitelné místo tzv. nesprávný způsob jízdy. Znamená to, že řidič nemá ani základní vědomí o možnostech a příčinách dopravní nehody, fyzikálních zákonitostech, rychlosti, odstředivé síle, brzdné dráze, apod. „Řidič současné generace vyrostl z dítěte“. Je třeba se prioritně věnovat dětem a podchytit současnou generaci dětí.

BESIP:

Vznik rizikových situací v dopravě má příčiny v nesoustředěnosti, agresivním chováním, zbytečné riskování, spěch a podceňování jízdy (i chůze) ve známém prostředí.

Zástupce ředitele ZŠ:

Nepozornost, nesoustředěnost.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Nepozornost a další okolnosti uvedeny ve vyjádření společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.

7. Znáte ve svém okolí subjekty, které se zabývají prevencí v oblasti dopravní výchovy? Které?

Městská policie:

Podobnou preventivní činnost provádějí kolegové z řad Policie České republiky a do školních zařízení je zván krajský koordinátor pro BESIP. V rámci výuky se žáci 4. tříd setkávají s dopravní výchovou přednášenou pedagogy.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Tuto roli v České republice ze zákona zastává BESIP. Dalšími subjekty jsou ve své podstatě autoškoly, které připravují řidiče a které hledají svou roli a zápasí mezi zákonem stanovenou osnovou pro uchazeče o ŘO a konkurenčním bojem na trhu. Kontrolní orgány na úrovni veřejné správy a samosprávy této formě prevence nepřikládají, ke škodě nás všech ostatních, velkou roli. Výsledkem je nový řidič, který se jen stěží orientuje v silničním provozu a má velmi malé znalosti. Posléze se v silničním provozu „vychovává sám“ a pohybuje se na silnicích metodou pokusů a omylů. Jediným nástrojem na jeho umravnění je restriktivní policie. Dopravní výchova na školách je daná pozůstatky naplňování zákona, ale kvalita provedení ze strany pověřených pedagogů je tristní. Chybí profesionální způsob vzdělávání těchto dopravních pedagogů.

BESIP:

Jsou to především dětská dopravní hřiště, kterých provozuje zlínský kraj celkem deset a dále potom PČR, obecní policie, HZS Zlínského kraje a také ČČK.

Zástupce ředitele ZŠ:

Pracovníci Policie ČR – besedy s tématy prevence v této oblasti.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Centrum bezpečné jízdy LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o., BESIP a Městská policie

8. Setkali jste se ve své praxi s postupy, které by měly negativní dopad na chování dětí v oblasti dopravy (např. špatný vzor rodiny, media, zastrašování)?

Městská policie:

V praxi je bohužel viditelný špatný vzor rodiče převážejícího dítě ve vozidle bez použití bezpečnostního pásu tímto rodičem „protože je to jen kousek“, převádění dětí přes komunikaci mimo přechod, přestože přechod pro chodce je nedaleko a také jízda na jízdních kolech, kdy rodič nedbá na to, aby dítě mělo nasazenu ochrannou přilbu.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Je obrovská snaha celé řady subjektů, nadací, apod. ke zlepšení vnímání bezpečné dopravy. Schází však celková koncepce, vyhodnocování a konstruktivní řešení v rámci ČR.

BESIP:

Rozhodně negativní chování rodičů se přenáší hodně na jejich potomky, když třeba rodič sám nepoužívá bezpečnostní pásy nebo nejde příkladem s cyklistickou přilbou.

Zástupce ředitele ZŠ:

Děti jsou nejvíce ovlivňovány okolím, média, nejen vzor rodiny, ale všichni účastníci silničního provozu.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Ne, působíme víceméně preventivně.

9. Je ve Vaší kompetenci doporučit u dětí konzultaci s odborníky, v případě zjištění rizikového chování (rozvoj duševního zdraví)?

Městská policie:

Tento zjištěný poznatek předává městská policie příslušnému odboru sociální péče.

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Tuto roli v našem centru zastává a to projekt DOPRAVNÍ ŠKOLIČKA.

BESIP:

V kompetenci koordinátora BESIP pro Zlínský kraj mé to není.

Zástupce ředitele ZŠ:

Ano, konzultace s odborníky, lékaři, poradnami.

Ředitelka mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.:

Ano, spolupráce s příslušnými organizacemi a odborníky.

3.3 Vyhodnocení výzkumu

V oblasti prevence dopravní výchovy přednáší Policie ČR na 1. stupni základních škol. Společnost LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. především zvyšuje schopnosti a dovednosti řidičů v silničním provozu. BESIP vede ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Z pohledu zástupce ředitele se učitelé na základní škole se intenzivně zaměřují na předmět dopravní výchova. Ředitelka mateřské školy vykonává činnosti vyplývající z její pracovní pozice.

Policie využívá zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 128/2000 Sb. o obcích a zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Práce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. vychází ze zákonu č. 374/2007 Sb. a prováděcího předpisu č. 156/2008 Sb. (Kurz školení bezpečné jízdy) a ze směrnic EU. BESIP se řídí zákonem č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zástupce ředitele uvádí, že se řídí pravidly silničního provozu v rámci žák – chodec, žák – cyklista. Ředitelka mateřské školy pracuje spolu kolektivem učitelek s materiály určenými pro výchovu a vzdělávání dětí předškolního věku.

Policie používá více metod při preventivní činnosti - přednášky, ukázky pro děti předškolního a školního věku, promítání filmů s danou tématikou, praktické předvedení ochranných a bezpečnostních prvků, seznámení s prostředky a vybavením městské policie. LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. a jeho projekt Dopravní školička je založen na teoretické publikaci, kterou doplňují praktické dopravní hry, soutěže a interaktivní dopravní hřiště.

Podle BESIPu jsou vhodné činnosti formou hry u nejmenších dětí, u starších náročnější prvky teorie. Podle policie je efektivnější praktická ukázka spojená s možností vyzkoušet na dopravním hřišti zmiňovanou problematiku. LIBROS OSTRAVA spol. s r.o. uvádí, že je důležité spojit teorii s praxí. Spojuje teoretickou přípravu dětí (publikace) a dopravní hry v podobě divadelního představení, za doprovodu autorských písniček a scének. Z pohledu BESIPu je vhodnější praktická ukázka. Zástupce ředitele uvádí, že je využito vyučování, poučení o bezpečnosti, skupinová práce, vycházky – dodržování pravidel v praxi. Z pohledu ředitelky mateřské školy je vhodné u dětí trénovat bezprostřední a zprostředkované chování, formou her, řešení učebnicových úloh. Záměrem policie je předejít rizikům v oblasti ochrany života a zdraví. LIBROS OSTRAVA spol. s r.o. se zajímá o změny v oblasti vnímání hodnot, zejm. hodnotu lidského života. BESIP se snaží prvoplánově předcházet ztrátám na životech zdraví. Zástupce ředitele uvádí, že na prvním místě je zdraví, ale vše souvisí, takže zmiňujeme i materiální hodnoty a životní prostředí. Ředitelka mateřské školy upřednostňuje zdraví, s odkazem na názor společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. Na prvním místě při vzniku rizikových situací v dopravě je bezohlednost společně s agresivitou, jak uvádí policie. Podle společnosti LIBROS OSTRAVA spol. s r.o. je to nepozornost, lhostejnost, neznalost,

apatie, stav vozidla a vozovky. BESIP se shoduje s policií - vznik rizikových situací v dopravě má příčiny v agresivním chování, zbytečné riskování. Doplňuje navíc spěch a podceňování jízdy. Zástupce ředitele vidí hlavní problém v nepozornosti a nesoustředěnosti řidičů a dalších účastníků v silničním provozu. Ředitelka mateřské školy upozorňuje především na nepozornost a ostatní aspekty uvedeny ve vyjádření společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. Subjekty zabývající se prevencí v oblasti dopravní výchovy jsou: Městská policie, Policie České republiky, BESIP, autoškoly, dopravní dětská hřiště, Hasičský záchranný sbor. Pracovníci Policie ČR – besedy s tématy prevence v této oblasti. Ředitelka mateřské školy doplňuje Centrum bezpečné jízdy LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. Podle policie a BESIPu je viditelný špatný vzor rodiče převážejícího dítě ve vozidle bez použití bezpečnostního pásu, převádění dětí přes komunikaci mimo přechod, jízda na jízdních kolech bez použití helmy. Toto jednání může mít negativní dopad na chování dětí v oblasti dopravy. LIBROS OSTRAVA spol. s r.o. vidí negativa v celkové koncepci, vyhodnocování a konstruktivní řešení v rámci ČR. Zástupce ředitele uvádí, že děti jsou nejvíce ovlivňovány okolím, média, nejen vzor rodiny, ale všichni účastníci silničního provozu. Ředitelka Mateřské školy sdělila, že se nesetkává se špatnými a negativními vzory, působí v uvedené oblasti preventivně. V případě zjištění rizikového chování předává městská policie informaci příslušnému odboru sociální péče. Společnost LIBROS OSTRAVA spol. s r.o. zmiňuje, že je v její kompetenci konzultovat s odborníky zjištění rizikového chování. V kompetenci koordinátora BESIP pro zlínský kraj to však není. Zástupce ředitele i ředitelka mateřské školy se shodují, že spolupráce probíhá prostřednictvím konzultací s odborníky, lékaři, poradnami a příslušnými organizacemi.

3.4 Sborník preventivních činností v dopravní výchově

„*Předškolní věk zahrnuje období od dovršení třetího roku života do jeho vstupu do školy, to znamená přibližně do ukončení šestého roku života. Období je charakterizováno pozoruhodnými změnami v tělesných a pohybových funkcích, v poznávacích procesech, v citovém i společenském vývoji. Dochází ke změnám osobnosti dítěte. Období předškolního věku je označováno jako věk iniciativy.“* (Klenková 2003, s. 4)

Děti předškolního věku se vyznačují tím, že je jejich nervová činnost ještě značně labilní, neustálená a jejich nervový systém je velmi plastický, tzn. že je přizpůsobivý. Lehce osvojují návyky správné i nesprávné a pak je dost pevně dodržují. Děti by měly získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem, vštěpovat jim ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost. Dále by se u nich měly rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých situacích (dopravních), tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí, výcvik prospěšný jejich bezpečnému pobytu venku, v silničním provozu. Důležitým prostředím s výchovným vlivem je pro ně rodina, mateřská škola a dětská odpoledne. Využívají i různé pomůcky jako hádanky, pexeso, omalovánky, motivační předměty (odrazky, reflexky), programy v TV (večerníčky), kniha pro děti a rodiče.

Základním smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně-vzdělávacího procesu na 1. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou i etickou stránku bezpečnosti v silničním provozu. Základním cílem zařazení dopravní výchovy do výuky je získání vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, přijetí etických norem chování, rozvoj klíčových kompetencí žáka s důrazem na rozvoj komunikace, sounáležitosti, úcty ke zdraví, odpovědnosti za své zdraví a bezpečnost i zdraví jiných. Dále jde o výchovu k toleranci a ohleduplnosti k ostatním. Dopravní výchova by měla mít kladný dopad na celoživotní učení dětí a vést následně ke snížení nehodovosti a rizikových situací v silničním provozu. Děti v uvedeném období by měly umět bezpečně dojít do školy, chodit po chodníku, pohybovat se na stezkách pro cyklisty a bezpečně přecházet vozovky na rovné a přehledném úseku. Dále by měly znát význam světelných signálů pro chodce, rozeznat bezpečná a nebezpečná místa vozovky pro přecházení, vidět a být viděn za snížené viditelnosti. K tomuto věku taky neodmyslitelně patří základní dovednosti na kole, jízda na chodníku s rodiči, užívání cyklistické přilby. Měly by vědět, jak se bezpečně chovat v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy a znát zásady bezpečného chování v hromadné dopravě. Patří zde nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce. U starších dětí navíc přibývá znalost chůze po silnici a přes železniční přejezd bez závor i se závorami a výcvik základních dovedností jízdy na kole

s použitím přilby. Nezapomínáme na způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy a zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu. S přibývajícím věkem je pak nutné u dětí cvičit základy první pomoci, způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě a ošetření drobných poranění. Mezi používané pomůcky k výuce patří různé publikace pro děti, rodiče, učitele, dále plakáty, samolepky, reflexní předměty, video, PC hry, testy, PC program, články v časopisech, promoakce, dopravní hřiště.

ZÁVĚR

Cílem práce bylo shromáždit základní informace o prevenci v oblasti dopravní výchovy od různých zdrojů vztahující se k otázkám preventivních činností v oblasti dopravy pro předškolní a mladší školní věk. V praktické části jsem formou řízeného rozhovoru analyzovala odpovědi od různých respondentů, kteří se při své práci s problematikou dopravní výchovy u dětí zabývají a setkávají. Pro co nejobjektivnější fakta jsem si k rozhovoru vybrala velitele Městské policie Bystřice pod Hostýnem, zástupce ředitele ZŠ v Bystřici pod Hostýnem, krajského koordinátora BESIP pro Zlínský kraj, ředitele společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. a ředitelku mateřské školy navštěvující pravidelně akce společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.

Při analýze rozhovoru mě nejvíce zaujal projekt společnosti LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o., OSTRAVSKÁ DOPRAVNÍ ŠKOLIČKA (viz příloha č. 2, 3), který se rozvíjí jako produkt v podobě divadelního představení. Spojuje teoretickou přípravu dětí a dopravní hry v podobě divadelního představení, za doprovodu autorských písniček a scének. Cílem hraného divadelní představení je děti vtáhnout do odvíjejícího se příběhu Oskara, Dorotky a Štěpána. Hlavní protagonisté dívka Dorotka a chlapec Štěpán provádějí děti dopravním příběhem v různých situacích - na kole, v autobuse, s rodiči ve voze, na přechodu pro chodce upozorňují děti na všechna úskalí. Polarizačním prvkem je kocour Oskar, který je „škodičem“ a záměrně děti navádí do nesprávných situací a špatného chování. Děti na toto chování kocoura Oskara reagují velmi spontánně a samy se tak konfrontují s chováním a jednáním v silničním provozu. Důležité spojovat teorii s praxí. To je základem i kurzů bezpečné jízdy pro řidiče. Uvedený projekt je připravován ve spolupráci se Statutárním městem Ostravou. V současné době probíhají stavební úpravy vytypovaných prostor, které budou sloužit pro každodenní divadelní představení. Společnost LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o. bude v souladu s harmonogramem Magistrátu svážet svým autobusem děti z mateřských a základních škol na jednotlivá představení. Mimo samotná představení má centrum pro děti připravené vybavení v podobě autíček a motokár, potřebných pro praktické trénování a stimulaci konkrétních dopravních situací na hřišti. Domnívám se, že tato praktická možnost trénování dopravní výchovy je pro děti mnohem účelnější, než teoretický výklad při běžných přednáškách

v prostorách škol a školek. Určitě bych doporučovala, aby se vedení mateřských a základních škol na podobná centra v rámci České republiky zaměřovali a umožnili, tak dětem maximální možný trénink v oblasti dopravní výchovy. Také si myslím, že je důležitá četnost návštěv. Pro děti je rozhodně vhodné opakovat nácvik situací v centrech bezpečné jízdy, který pak následně vede k lepšímu zapamatování modelových situací a jejich praktických dovedností v silničním provozu. Praktická výuka v centru je také doplněna o tištěnou knihu se stejným názvem OSTRAVSKÁ DOPRAVNÍ ŠKOLIČKA (viz příloha č. 4), která zábavou formou doplňuje dětem teoretickou část výuky.

V závěru práce, bych také ráda v souvislosti s analýzou rozhovoru u vybraných respondentů zmínila část týkající se praktických postupů, které z jejich pohledu mají negativní dopad na chování dětí v oblasti dopravy. Nejčastěji bylo uvedeno, že se jedná o špatný vzor rodičů a dalších účastníků silničního provozu. Jednalo se především o příklady převážejících dítě ve vozidle bez použití bezpečnostního pásu, převádění dětí přes komunikaci mimo přechod, jízda na jízdních kolech bez použití helmy. LIBROS OSTRAVA spol. s r.o. vidí negativa v celkové koncepci, vyhodnocování a konstruktivním řešení bezpečnosti dopravy v rámci ČR. Mělo by být zájmem každého z nás věnovat uvedenému tématu dostatečnou pozornost a společně se tak snažit předcházet kritickým situacím v dopravě. Pokud jsme rodiči, měli bychom být pro své dětí nejlepšími vzory.

SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ

1. **ČÁP**, **Jan** a **MAREŠ**, **Jiří**. *Psychologie pro učitele*. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-273-7.

2. **FONTANA**, **David**. *Psychologie ve školní praxi: příručka pro učitele*. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-725-1

3. **GRECMANOVÁ**, **H., HOLOUŠOVÁ**, **D., URBANOVSKÁ**, **E., BŮŢEK**, **A.** *Obecná pedagogika II.* Olomouc : Hanex, 1998. ISBN 80-5783-24-X.

4. **HRADEČNÁ**, **Marie a KOLEKTIV** *Vybrané problémy sociální pedagogiky*. Praha: Karolinum, 1995.

5. http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravní výchova

6. http://www.ibesip.cz/cz/dopravní výchova

7. **Ing. OLŠAN**, **Miroslav. KONEČNÝ, Martin.** *Bezpečí dítěte v dopravě*. Praha: Minis, 2008.

8. **KALINA**, **Kamil**. *Náklady primární prevence a náklady sekundární a terciární prevence mimo systém veřejného zdravotního pojištění – ekonomická analýza*. Česká a anglická verze. Adiktologie (SCAN Tišnov), 1 (1-Suppl.): 2000, 36-38. ISSN: 1213-3841.

9. **KLENKOVÁ**, **Jiřina**. *Diagnostika předškoláka*. Brno: MC nakladatelství, 2002.

10. **MIOVSKÝ, Michal.** *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha : Grada, 2006.

11. **MRHAČ, Josef**. *Poznámky a teze k základním pedagogickým kategoriím a pojmům.* Ostrava : Centrum celoživotního vzdělávání Pedagogické fakulty Ostravské univerzity, 2005.

12. Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání. (RVP PV).

13. **SKALKOVÁ**, **Jana**. *Obecná didaktika*. Praha: Univerzita Karlova, 2002.

14. **SOVÁK**, **Miloš.** *Logopedie v předškolním věku*. Praha: SPN, 1984.

15. **ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ**, **Jitka** et al. *Přehled vývojové psychologie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2010. ISBN 978-80-244-2433-0.

16. **ŠVARCOVÁ, Iva.** *Základy pedagogiky pro učitelské studium*. Praha : Vysoká škola chemicko- technologická v Praze, 2005, ISBN 80-7080-573-0.

17. **VOTRUBA, Jan**. *Dopravní výchova v rodině.* Praha : Fortuna, 2001. ISBN 80–7168–790 -1.

18. **Zákon č. 361/2000 Sb**., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu).

19. Metodické doporučení k primární prevenci rizikového chování u dětí, žáků a studentů ve školách a školských zařízeních č. j. 21291/2010-28.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 - otázky řízeného rozhovoru str. 53

Příloha č. 2 – malba dítěte účastnícího se Dopravní školičky str. 54

Příloha č. 3 – ukázka z divadelního představení str. 55

Příloha č. 4 – ukázka z knihy OSTRAVSKÁ DOPRAVNÍ ŠKOLIČKA str. 56

Příloha č. 1

Otázky jsou zaměřeny na prevenci v oblasti dopravní výchovy předškolních dětí a žáků prvního stupně ZŠ. Cílem je zmonitorovat faktory, které nejvíce ohrožují děti v silničním provozu a zjistit, jaké jsou z Vašeho pohledu nejefektivnější používané metody.

Otázky:

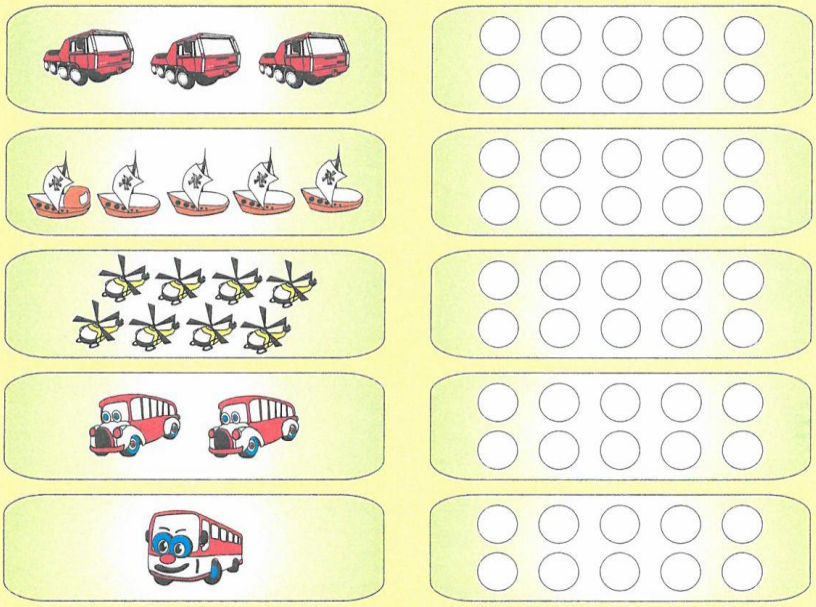
1. Zastáváte pozici oblasti v prevence a bezpečnosti dopravy? Pokud ano, jakou?
2. Jakou využíváte legislativu k Vaší práci?
3. Jaký prostředek, metodu využíváte k předcházení rizikového chování v dopravě? (podle věku dětí)
4. Je z Vašeho pohledu efektivnější praktická ukázka nebo teoretický výklad v oblasti prevence u dětí? (popište konkrétně)
5. Jakým rizikovým faktorům chcete Vašim působením předejít? (např. zdraví, materiální hodnoty, životní prostředí)
6. Jaké je podle Vás nejčastější příčina vzniku rizikových situací v dopravě - nehod?
7. Znáte ve svém okolí subjekty, které se zabývají prevencí v oblasti dopravní výchovy? Které?
8. Setkali jste se ve své praxi s postupy, které by měly negativní dopad na chování dětí v oblasti dopravy? (např. špatný vzor rodiny, media, zastrašování)
9. Je ve Vaší kompetenci doporučit u dětí konzultaci s odborníky, v případě zjištění rizikového chování? (rozvoj duševního zdraví)

Příloha č. 2 – malba dítěte účastnícího se Dopravní školičky

Příloha č. 3 – ukázka z divadelního představení

Příloha č. 4 – ukázka z knihy OSTRAVSKÁ DOPRAVNÍ ŠKOLIČKA

Vybarvi tolik koleček, kolik je na kartě dopravních prostředků
Colour as many circles as number of means of transport



Přiřaď k počtu dopravních prostředků kartu se správnou číslicí
Match the number of means of transport with correct card