



Volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ

Bakalářská práce

Studijní program:

B7505 Vychovatelství

Studijní obor:

Pedagogika volného času

Autor práce:

Zuzana Cýrusová

Vedoucí práce:

PhDr. Ing. Milan Hrdina

Katedra pedagogiky a psychologie





Zadání bakalářské práce

Volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ

Jméno a příjmení: Zuzana Cýrusová
Osobní číslo: P18000037
Studijní program: B7505 Vychovatelství
Studijní obor: Pedagogika volného času
Zadávací katedra: Katedra pedagogiky a psychologie
Akademický rok: 2019/2020

Zásady pro vypracování:

Cíl:

Navrhnout, realizovat a evaluovat volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ.

Metody:

Rozhovory, dotazník, pozorování, návrh praktické realizace programu, realizace, vyhodnocení.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

tištěná/elektronická
Čeština



Seznam odborné literatury:

- Činčera, J., 2007. Práce s hrou: pro profesionály, Praha: Grada.
Hofbauer, B., 2004. Děti, mládež a volný čas, Praha: Portál.
Chrástka, M., 2007. Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu, Praha: Grada.
Pávková, J., 2008. Pedagogika volného času: [teorie, praxe a perspektivy výchovy mimo vyučování a zařízení volného času] Vyd. 4., Praha: Portál.
Vágnerová, M., 2012. Vývojová psychologie: dětství a dospívání Vyd. 2., Praha: Karolinum.
Votruba, J., 2010. Dopravní výchova I.díl Chodec – Pro 2. a 3. ročník ZŠ, Praha: Fortuna.

Vedoucí práce:

PhDr. Ing. Milan Hrdina
Katedra pedagogiky a psychologie

Datum zadání práce:

30. dubna 2020

Předpokládaný termín odevzdání:

29. dubna 2021

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

L.S.

doc. PhDr. Tomáš Kasper, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědoma toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědoma následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

28. března 2021

Zuzana Cýrusová

Poděkování

Ráda bych poděkovala panu PhDr. Ing. Milanu Hrdinovi za odborné vedení mé bakalářské práce a cenné rady při konzultacích. Dále děkuji základní škole v Chotyni, kde mi bylo umožněno realizovat program, který tvoří praktickou část této práce. Velký dík patří také Týmu silniční bezpečnosti za zapůjčení pomůcek a materiálů. V neposlední řadě děkuji mé rodině a příteli, kteří mi byli po celou dobu studia největší oporou.

Anotace

Bakalářská práce byla vytvořena s cílem navrhnout, realizovat a evaluovat volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ. Teoretická část obsahuje vybrané pojmy, charakteristiku dítěte mladšího školního věku, pedagogiky volného času a popisuje dopravní výchovu spolu se subjekty, které se dopravní výchovou zabývají. Praktická část obsahuje návrh, realizaci a vyhodnocení programu spolu s rozhovory s třídními učitelkami 3. a 4. třídy.

Klíčová slova

výchova, vzdělávání, dopravní výchova, dítě mladšího školního věku, volný čas, základní škola

Annotation

The aim of the bachelor's thesis is to suggest, make and evaluate a leisure time activity program with elements of traffic education for the 3rd grade pupils at elementary school. The theoretical part is about basic terms, characteristics of a young pupil, pedagogy of leisure time and it also describes traffic education. The practical part includes suggestions, realization and evaluation of the program as well as an interview with class teachers of the 3rd and 4th grade at elementary school.

Key words

education, traffic education, young school age pupil, leisure time, elementary school

Obsah

| | |
|---|----|
| Úvod..... | 12 |
| TEORETICKÁ ČÁST..... | 13 |
| 1 Vybrané pojmy..... | 13 |
| 1.1 Výchova..... | 13 |
| 1.2 Vzdělávání..... | 14 |
| 1.3 Rodina..... | 14 |
| 1.3.1 Rodina jako primární sociální skupina..... | 15 |
| 1.3.2 Funkce rodiny..... | 16 |
| 1.4 Škola..... | 17 |
| 1.4.1 Funkce školy..... | 17 |
| 2 Vývojové etapy dítěte..... | 18 |
| 2.1 Děti mladšího školního věku..... | 18 |
| 2.1.1 Vývoj základních schopností a dovedností..... | 19 |
| 2.1.2 Vývoj myšlení..... | 20 |
| 2.1.3 Emoční vývoj a socializace..... | 20 |
| 3 Pedagogika volného času..... | 21 |
| 3.1 Vymezení volného času..... | 22 |
| 3.2 Kolbův cyklus..... | 23 |
| 4 Dopravní výchova..... | 25 |
| 4.1 Dopravní výchova dětí..... | 27 |
| 4.1.1 Dopravní výchova v rodině..... | 27 |
| 4.1.2 Dopravní výchova v mateřských školách..... | 29 |
| 4.1.3 Dopravní výchova v základních školách..... | 30 |
| 5 Subjekty zabývající se dopravní výchovou..... | 31 |
| 5.1 BESIP..... | 31 |
| 5.2 Tým silniční bezpečnosti..... | 32 |
| 5.3 Asociace Záchranný kruh..... | 33 |
| 5.4 Policie ČR..... | 33 |
| PRAKTICKÁ ČÁST..... | 34 |
| 6 Cíl práce a metody..... | 34 |
| 6.1 Cíl práce..... | 34 |
| 6.2 Metody..... | 34 |

| | |
|---|----|
| 6.2.1 Pozorování..... | 34 |
| 6.2.2 Rozhovory..... | 34 |
| 6.2.3 Dotazník..... | 34 |
| 7 Průzkumné otázky..... | 35 |
| 8 Otázky k rozhovorům a dotazníkům..... | 35 |
| 8.1 Rozhovory..... | 35 |
| 8.2 Dotazník..... | 36 |
| 9 Návrh realizace programu..... | 37 |
| 10 Vlastní realizace..... | 38 |
| 11 Vyhodnocení..... | 47 |
| 11.1 Program..... | 47 |
| 11.2 Pozorování..... | 47 |
| 11.3 Rozhovory..... | 48 |
| 11.4 Dotazník..... | 50 |
| 11.4.1 Úvodní dotazník..... | 50 |
| 11.4.2 Závěrečný dotazník..... | 52 |
| 11.4.3 Porovnání dotazníků..... | 53 |
| 11.5 Průzkumné otázky..... | 54 |
| 12 Souhrnné výsledky..... | 56 |
| 13 Diskuze..... | 57 |
| Závěr..... | 59 |
| Seznam zdrojů..... | 60 |
| Seznam příloh..... | 63 |

Seznam grafů

| | |
|--|----|
| Graf 1: Jezdíš na kole?..... | 50 |
| Graf 2: Kdo Ti vysvětloval základní pravidla chování v silničním provozu?..... | 51 |

Seznam tabulek

| | |
|---|----|
| Tabulka 1: Porovnání odpovědí z obou dotazníků..... | 54 |
| Tabulka 2: Vyhodnocení průzkumných otázek..... | 55 |

Seznam zkratk

| | |
|----------|-------------------------------|
| BESIP | bezpečnost silničního provozu |
| IZS | integrovaný záchranný systém |
| MŠ | mateřská škola |
| o. p. s. | obecně prospěšná společnost |
| RVP | Rámcový vzdělávací program |
| TSB | Tým silniční bezpečnosti |
| ZŠ | základní škola |

Úvod

V silničním provozu se pohybujeme takřka nepřetržitě, a proto je nezbytně nutné osvojit si již v útlém věku základní pravidla a návyky z oblasti dopravní výchovy. K tomu by mělo docházet v první řadě prostřednictvím rodiny a nadále pak získané znalosti rozvíjet na půdě školy. Pokud se tak děje jen velmi zřídka či vůbec, jsme v silničním provozu velmi zranitelní a jakákoliv chyba či nedbalost nás může stát to nejcennější – lidský život. Z tohoto důvodu je tématem této bakalářské práce volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy základní školy.

V teoretické části práce se seznámíme s vybranými pojmy, kterými jsou výchova, vzdělávání, rodina a škola. Zaměříme se na dítě mladšího školního věku, pedagogiku volného času, kdy si definujeme samotný pojem volný čas a Kolbův cyklus. Další kapitolou je dopravní výchova a její realizace v rodině a mateřské i základní škole. Poslední kapitolu tvoří subjekty zabývající se dopravní výchovou.

Praktická část je tvořena samotným programem, který byl realizován s žáky 3. třídy základní školy v Chotyni. Prostřednictvím úvodního a závěrečného dotazníku došlo k ověření znalostí žáků z oblasti dopravní výchovy a jejich odpovědi před a po programu byly následně vyhodnoceny a porovnány. Dále v této části nalezneme rozhovory s třídními učitelkami 3. a 4. ročníku, na jejichž základě bylo zjištěno, jakým způsobem je dopravní výchova realizována v jednotlivých třídách.

Cílem bakalářské práce je navrhnout, realizovat a evaluovat volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Vybrané pojmy

V této kapitole si představíme vybrané pojmy pojící se k tématu bakalářské práce, kterými jsou výchova, vzdělávání, rodina a škola. Dopravní výchova by měla začínat v rodině, kterou je dítě vychováváno, a pokračovat ve škole, v níž se jedinec vzdělává.

1.1 Výchova

Výchova představuje „*dlouhodobé i jednorázové záměrné cílevědomé jednání, jehož smyslem je optimální rozvoj člověka, optimalizace člověka, osobnosti, dosažení pozitivních změn v osobnosti. Výchova je tak organickou součástí socializace člověka. Od všech ostatních vlivů na člověka se specifikuje záměrností ovlivnit*“ (Kolář a kol. 2012, s. 163).

Dle Hartla (2004, s. 294) je výchova „*záměrné, více či méně systematické rozvíjení citových a rozumových schopností člověka, utváření jeho postojů, způsobů chování, v souladu s cíli dané skupiny a kultury.*“

Průcha (2015, s. 17) uvádí, že z pedagogického hlediska můžeme výchovu chápat jako cílené působení na osobnost daného jedince, která má být pozitivním způsobem ovlivněna.

Výchovou také rozumíme proces, který nikdy neskončí a není jisté, jak dopadne. Z tohoto důvodu je pro společnost tou nejtěžší úlohou. Obecně se ví, že výchova může ovlivnit jedince jak pozitivně, tak na něj může mít i negativní dopad. Výchovou chceme dosáhnout cíle, který jsme si stanovili, a ten je ještě doplněn o několik dalších, přesněji definovaných cílů (Opravilová 2016, s. 13).

Výchova nás tedy provází po celý život. Ať už jsme objektem výchovy či sami vychováváme, měli bychom mít na paměti, jak značný je její význam. Výchova má zásadní podíl na utváření osobnosti dítěte, a proto je třeba ji provádět tak, aby jedinec dostal do života ten nejlepší základ, který je vůbec možný.

1.2 Vzdělávání

Problém nastává ve chvíli, kdy se zaměňují pojmy výchova a vzdělávání. Jsou si sice blízké, avšak vzdělávání znázorňuje něco specifického, co se s pojmem výchova úplně neslučuje. V pedagogice vzděláváním rozumíme „*proces záměrného a organizovaného osvojování poznatků, dovedností, postojů aj., typicky realizovaný prostřednictvím školního vyučování*“ (Průcha 2015, s. 17).

Tento proces probíhá ve vzdělávacích institucích k tomu určených, ale může být realizován i individuálně. Během něj dochází k získávání znalostí, dovedností a utváření postojů a následnému využití nabytých znalostí a dovedností v životě člověka. „*Vzdělávání má vždy své cíle, konkrétní obsahy a v životě společnosti i jedince plní řadu funkcí: socializační, individuálně rozvíjející, ekonomickou, instrumentální, obecně kultivační, emancipační. Výsledkem procesu vzdělávání je vzdělání*“ (Kolář a kol. 2012, s. 179).

Vzdělávání úzce souvisí se socializací a jedná se o proces, při kterém dochází k rozvoji osobnosti jedince v několika oblastech. Při vzdělávání je jedinec obohacován o další dovednosti, získává nové znalosti a dochází k utváření jeho postojů (Šafránková 2019, s. 38).

1.3 Rodina

Rodina bývá ve společnosti obvykle reprezentována soužitím dvou jedinců – muže a ženy. Můžeme ji charakterizovat jako formu, ve které dlouhodobě žijí osoby spojené příbuzenským vztahem, a jejíž součástí jsou alespoň rodiče a děti. Pro dítě rodina představuje místo, ve kterém dochází k jeho primární socializaci, je mu oporou a zastává úlohu, kterou mu nikdo jiný nedokáže nahradit (Jandourek 2009, s. 115–116).

Úkolem rodiny je budovat vhodné prostředí pro reprodukci společnosti, které je zároveň chráněné proti nepříznivým vlivům okolí. Dbá na bezpečí svých členů, její forma i vnitřní struktura jsou stále stejné. Díky jejím pevným vazbám může vývoj plynule pokračovat a společnost je zároveň chráněna před kolapsem (Možný 2006, s. 14).

Rodina představuje ojedinělé zařízení, které není možné nahradit ničím jiným. Dítě bude jen stěží získávat pocit bezpečí a jistoty, pokud ho nenalézá ve svých nejbližších. Taktéž není možné, aby se naučilo nezbytným dovednostem, které pro život potřebuje, pokud mu soustavně není nápomocen dospělý jedinec. Pokud se má dívka proměnit v ženu, je velice důležité, aby byla v každodenním kontaktu s dospělou ženou a stejně tak je to i u opačného pohlaví. Bez zázemí, které rodina poskytuje, se však neobjede ani dospělý jedinec. Setrvat v dlouhodobém vztahu a zplodit potomstvo s jedním partnerem je v současném světě velice vzácné (Matoušek a kol. 2013, s. 183).

V rodině dochází již od počátku života k utváření osobnosti jedince a je také místem, kde zažíváme veškeré životní etapy. Rodina, do které se narodíme a jsme v ní vychováni, se nazývá orientační. S tou zpravidla neztrácíme kontakt do konce života. Sami poté zakládáme reprodukční rodinu, v níž se stáváme rodiči. Nejvíce na nás však působí tzv. rodina nukleární, která se skládá ze dvou generací, tedy matka, otec a jejich děti (Havlík 2007, s. 67).

1.3.1 Rodina jako primární sociální skupina

Obecně rozumíme sociální skupinou určité množství jedinců, které spojují nejen totožné zážitky či shodné zájmy, ale také se mezi nimi utvořily vztahy. Ty mohou být jak formální, tak neformální. Na sociální skupinu lze pohlížet jako na organismus, jenž určitým způsobem ovlivňuje své členy a často je příčinou změn v jejich osobnosti. Každý člen by si měl ve skupině najít své místo a umět se přizpůsobovat změnám, které mohou nastat (Helus 2018, s. 205).

Existují malé, střední i velké sociální skupiny, ale my zde budeme věnovat pozornost té malé, jelikož jejím prototypem je právě rodina. Hovoříme-li o malé sociální skupině, chceme primárně vyjádřit počet jejích členů, který se pohybuje od tří do dvanácti, ale k tomuto číslu se nelze upínat, jelikož může být i vyšší. U těchto skupin dochází k budování osobních vztahů mezi jejími členy, a to především proto, že se osobně setkávají a mají možnost se dobře poznat (Helus 2018, s. 206).

Rodina je skupinou primární. Tímto označením vyjadřujeme především její postavení mezi ostatními skupinami, kdy stojí na prvním místě. Založení rodiny je pro mnoho dospělých jedinců velmi podstatnou a neopomenutelnou součástí života. Primární skupinu máme spojenou s místem, kam se můžeme kdykoliv vrátit, vždy nás přijme, a tím je domov (Helus 2018, s. 208).

1.3.2 Funkce rodiny

Rodina jakožto primární skupina by měla být místem, kde se jedinci dostává lásky, citu, podpory a uznání. Měl by se v ní cítit bezpečně a jejím prostřednictvím získávat primární zkušenosti, které mu usnadní start do vlastního života. Avšak toto množství požadavků poukazuje na fakt, že nároky, které by měla rodina splnit, jsou enormní. Poté může nastat nejistota, zda to vůbec je v silách běžné rodiny, jelikož pokud se tak neděje, má to na jedince velmi negativní dopad (Havlík 2007, s. 68).

Dle Havlíka (2007, s. 68) dnešní rodina plní tyto sociální funkce:

- biologická, reprodukční a ochranná funkce,
- emocionální funkce spolu s tvorbou domova,
- funkce ekonomická,
- výchovná a socializační funkce.

Mezi výše uvedenými funkcemi je velice úzký vztah a jedna druhou doplňuje. Charakter souvislostí mezi těmito funkcemi však může být komplikovaný a také dochází k jeho proměně jak během života rodiny, tak i v celkovém vývoji společnosti (Havlík 2007, s. 68).

Jandourek (2012, s. 195) považuje za nejpodstatnější ze všech funkcí, které rodina plní, pocit emocionálního a psychického bezpečí. Ten dítě získává především skrze lásku, která k němu proudí od jeho rodičů. Další poskytované funkce jsou např. politické či sociální. V rodině dochází k plození dětí a je také místem jejich prvotní socializace. Z hlediska ekonomického uspokojuje rodina potřeby svých členů tím, že jim zajišťuje stravu, ubytování či šatstvo. Pokud je v rodině vše v pořádku a funguje, jak by měla, pomáhá tím udržovat stabilitu celé společnosti.

1.4 Škola

Kromě rodiny podstatně ovlivňuje vývoj dítěte i další instituce, a tou je škola. Ta se věnuje výchově a vzdělávání jedinců a pomáhá jim připravovat se na profesi, kterou budou vykonávat v budoucnu. Škola se však svou činností nezaměřuje pouze na jednotlivce, nýbrž i na celou společnost. Tato instituce si stanovuje vlastní cíle, kterých chce dosáhnout pomocí vypracovaných strategií, má vlastní prostředí, čímž se liší od dalších zařízení (Gillernová, Krejčová a kol. 2012, s. 9).

Škola může vzniknout vlastně kdekoli, pokud se na daném místě vytvoří společenství osob, které se za úmyslem výchovy a vzdělávání pravidelně setkávají po určitou dobu. Tyto osoby na sebe navzájem působí a mají mezi sebou nejrůznější vztahy. *„Škola jako celek představuje sociální organismus, který žije vlastním životem a vytváří si neustále vnitřní pravidla svého provozu a mezilidského soužití“* (Kot'a in Havlík 2007, s. 119).

1.4.1 Funkce školy

Pokud hovoříme o funkcích školy, formulují nám, co tato instituce pro společnost dělá a co od ní můžeme vyžadovat. Níže je uveden výčet funkcí školy, které jsou uváděny nejčastěji:

- výchovná funkce,
- vzdělávací funkce,
- integrační funkce,
- kvalifikační funkce,
- selektivní funkce,

k těmto funkcím můžeme přiřadit ještě další, kterými jsou:

- ochranná funkce,
- nápravná či resocializační funkce (Kot'a in Havlík 2007, s. 98).

2 Vývojové etapy dítěte

Vývojová etapa, která je pro tuto práci nejpodstatnější, je mladší školní období, jelikož pro děti tohoto věku je určen program, který tvoří praktickou část práce.

2.1 Děti mladšího školního věku

Jako mladší školní věk bývá obvykle označováno období od 6–7 let, kdy se z dítěte stává školák, do 11–12 let, kdy již můžeme začít pozorovat první známky pohlavního dospívání spolu s psychickými projevy, které tuto etapu doprovázejí. Tato životní fáze se nám může zdát jako poměrně nezáživná, kdy v osobnosti dítěte nedochází k žádným viditelným a závažným změnám. Avšak tato domněnka byla vyvrácena, jelikož dítě se neustále vyvíjí a ve všech směrech dělá zřetelné pokroky, které mají velmi často vliv na jeho budoucí život (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 117–118).

Říčan (2004, s. 145) ve své knize *Cesta životem* uvádí, že „*život dítěte samozřejmě ani teď není stojatá voda, ale nejsou to také přejeje. Spíše rychlý proud potoka, který je – chceme-li to přirovnání ještě trochu rozvinout – uměle silně regulován.*“

Školní věk bývá také označován jako období, kdy dítě oficiálně vstupuje do společnosti. Tu reprezentuje instituce školy, která je mezi lidmi uznávaná. Předpokládá se, že jedinec zde bude plnit zadané úkoly, nezanedbávat povinnosti a vyvíjet aktivitu tak, jak je od něj očekáváno (Vágnerová 2012, s. 255).

Celé toto období můžeme nazvat věkem strážlivého realismu. Dítě se zaměřuje pouze na to, co je, jak to je a přeje si porozumět všemu, co se kolem něj děje. Tohoto příznačného znaku si lze povšimnout v několika oblastech – v mluvě dítěte, v jeho výtvarných pracích, ve výběru literatury, ale i ve hře. Zájmy dítěte směřují ke knihám, ve kterých nalézají nové informace o lidech, věcech či zemích. Pozornost tedy věnuje cestopisům, dětským encyklopediím či knihám o technických vynálezech. Školní dítě je z počátku odkázané na informace, které mu předávají rodiče či učitelé, hovoříme tedy o „naivním“ realismu. Až postupem času je dítě kritičtější, a tudíž i jeho postoj ke světu se mění na „kriticky realistický“ – v tuto chvíli se již blíží dospívání (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 118).

2.1.1 Vývoj základních schopností a dovedností

Vývoj pohybových a ostatních schopností se do určitého stupně odvíjí od tělesného růstu. Ten v této době zpravidla stejnoměrně postupuje kupředu, avšak na jeho začátku i konci můžeme zaznamenat méně patrnou či výraznější akceleraci. Pokud bychom se podívali na děti zhruba o třicet let zpět, mají oproti nim současní školáci více sil a rozdíl lze spatřit také ve výšce. To je však způsobeno zrychlením jejich růstu ve věku útlém a předškolním, než v tom školním (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 120). Pokud se zaměříme na mozek, ten je zatím pořád ve fázi růstu, který se ale zřetelně zpomalí zhruba okolo deseti let dítěte. V podstatě je jeho vývin u konce, ale zhruba do jedenadvaceti let se bude ještě zdokonalovat (Říčan 2004, s. 146).

V tomto období dochází k výraznému zlepšení jemné i hrubé motoriky, můžeme si povšimnout, že dítě je silnější než dříve a zdokonaluje se také koordinace pohybů celého těla. Děti se začínají stále více zajímat o pohybové aktivity, při kterých musí prokázat sílu, obratnost či vytrvalost. Výkony dětí jsou sice do určité míry ovlivněny jejich věkem, ale velkou roli hraje taktéž podpora ze strany rodičů. Pokud se jí dítěti nedostává, jeho výkonnost klesá a spolu s ní i zájem o danou aktivitu. Školák již v této oblasti vnímá své úspěchy i neúspěchy a dostavuje se porovnávání s ostatními. Několika výzkumy bylo prokázáno, že právě tělesná síla spolu s obratností patří mezi hlavní činitele, které mají vliv na místo, které dítě ve skupině zaujme, např. zda bude oblíbené, či nikoliv (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 120).

Vývoj můžeme zaznamenat i u smyslového vnímání, především v oblasti zraku a sluchu. Jedinec je vytrvalejší, pozornější a svědomitý, o vše se zajímá a ve svém vnímání už není tolik závislý na svých momentálních tužbách a potřebách, s čímž se setkáváme spíše u mladších dětí. Jeho pohled na svět se mění na kritičtější. Na věci již nepohlíží jako na celek, ale detailně prozkoumává všechny jejich části (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 120–121).

2.1.2 Vývoj myšlení

Zhruba okolo sedmi let dítěte nastává fáze konkrétních logických operací. Jedinec je již schopen soudů, které odpovídají zákonům logiky, nezávisle na tom, co vidí. Avšak toto logické uvažování souvisí pouze s jevy a věcmi, které je možné si konkrétně představit. Až kolem jedenáctého roku, kdy už hovoříme o dospívání, je dítě schopno (za předpokladu, že se dobře vyvíjí) formálních operací, aniž by si danou věc či jev mohlo konkrétně představit. Základ nového vývoje myšlení vlastně spočívá v tom, že jedinec je již schopen různých myšlenkových operací zároveň. V předškolním věku je to především rodina spolu s mateřskou školou a na začátku vzdělávání škola základní, kdo může u dítěte správným přístupem významně pomoci výstavbě jeho logického myšlení (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 124–128).

2.1.3 Emoční vývoj a socializace

Významným činitelem v procesu socializace dítěte je škola. Kromě rodičů se najednou objevují i spolužáci a učitelé, kteří mají na dítě a jeho chování vliv. Jedinci ve skupině na sebe vzájemně působí a především se liší postoj dítěte k jinému dítěti od postoje k dospělému člověku. Děti mají k sobě blíže jak svými vlastnostmi či zálibami, tak i celkovým postavením ve společnosti. Z tohoto důvodu se školák ve skupině dětí může učit např. spolupracovat s ostatními, v případě potřeby poskytnout pomoc slabším, ale také sem můžeme zařadit soutěživost. Některé děti jsou dominantní, jiné se nijak neprosazují a jdou s davem. A právě u těchto jedinců, kteří se raději všemu podřídí, by měl zafungovat učitel jako podporující prvek, který dítěti poskytne pomoc více se prosadit. Nikdy by však k nápravě chování dítěte neměl využívat trestů. Dítě mladšího školního věku se prostřednictvím třídy spolužáků může učit více porozumět přáním, potřebám či názorům ostatních. U dítěte můžeme také zpozorovat nárůst schopnosti sebeovládání, kdy místo uspokojování svých potřeb věnuje čas plnění školních povinností (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 130–131). Školní děti také lépe chápou své vlastní pocity, dokáží více porozumět tomu, co znamenají, a zvládají je lépe vysvětlit a popsat (Vágnerová 2012, s. 306).

Podstatné místo ve zdravém vývoji osobnosti jedince zaujímá, vedle učení a plnění školních povinností, také hra. Dítě se zajímá o pohybové, soutěživé i konstruktivní hry, které mají obtížnější pravidla. Při hře si dítě může odpočinout od všech povinností a odreagovat se (Petrová in Šimíčková-Čížková a kol. 2003, s. 99).

3 Pedagogika volného času

Pedagogika volného času je disciplína zabývající se podstatnou součástí života dětí a mládeže, zjednodušeně lze říci, že se zabývá tím, jak tito jedinci využívají svůj čas mimo školu. Je mnoho možností, jak tento čas trávit. Může to být plněním školních povinností, sportem, ale i kriminální činností. Z tohoto důvodu je význam pedagogiky volného času značný a její důležitost se stále zvyšuje (Průcha 2015, s. 92).

V širším slova smyslu se pedagogika volného času zabývá:

- formami, obsahem a prostředky edukačních aktivit, které slouží k lepšímu využívání volného času dětí a mládeže,
- činnostmi organizací a institucí, jenž se starají o edukaci ve volném čase,
- výzkumem toho, jakým způsobem lidé v dnešní společnosti nakládají se svým volným časem (Průcha 2015, s. 93).

Pedagogika volného času usiluje především o to, aby mladí lidé pochopili, jakým způsobem s volným časem naložit, aby jim něco přinášel, obohacoval je a mohli se seberealizovat. Tato disciplína má také vysoce preventivní význam. V dnešním světě, kdy se objevuje stále více agresivity, výtržnictví apod., je velice podstatná výchova, která má snahu ukázat mládeži, jak by vhodným způsobem mohla svůj čas využívat (Průcha 2015, s. 93).

Tato disciplína se také zabývá pojetím, cíli, obsahem a způsobem, jak je volný čas zhodnocován, dále pak institucemi a organizacemi, které se zabývají realizací těchto aktivit či tvorbou vhodných podmínek, a zaměřuje se i na to, jak se volný čas bude vyvíjet do budoucna (Hájek, Hofbauer, Pávková 2011, s. 14).

3.1 Vymezení volného času

Hofbauer (2004, s. 13) definuje volný čas jako „čas, kdy člověk nevykonává činnosti pod tlakem závazků, jež vyplývají z jeho sociálních rolí, zvláště z dělby práce a nutnosti zachovat a rozvíjet svůj život.“

Volný čas představuje v životě člověka tu dobu, kterou netrávíme prací, nebo uspokojováním svých základních fyziologických potřeb či plněním jiných povinností. Je to doba, kterou může jedinec po splnění všech povinností využít k seberealizaci (Hájek, Hofbauer, Pávková 2011, s. 10).

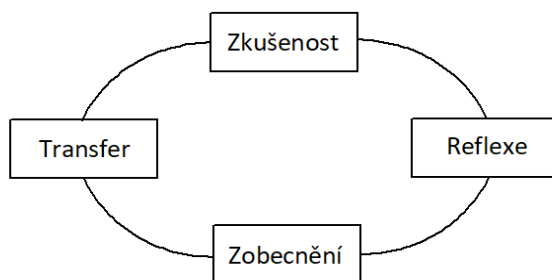
Volný čas lze také chápat jako dobu, kdy si aktivity můžeme zvolit dle sebe, děláme je bez donucení, s potěšením a uspokojují nás. Pod tento pojem můžeme zařadit např. odpočinek, zábavu, rekreaci, zájmové činnosti, zájmové vzdělávání a další. Pokud hovoříme o dětech a mládeži, volný čas naopak nezahrnuje vyučování, sebeobsahu či základní starost o zevnějšek. Nepatří sem ani uspokojování základních potřeb, jako potrava, spánek či hygiena (Pávková a kol. 2008, s. 13).

Děti mají poměrně širokou škálu možností, kde svůj volný čas mohou trávit. Kromě domova to může být také škola či jiné instituce. Velké množství dětí však tráví volný čas na veřejných místech či v ulicích, kdy na ně v mnoha případech nedohlíží žádná dospělá osoba. To je samozřejmě znepokojující, jelikož je v ohrožení nejen výchova dětí, ale také se jim může něco stát. Dá se říci, že děti mají volného času poměrně velké množství a společnost jako taková by neměla být lhostejná k tomu, jak ho využívají. Bezpochyby je to primárně věc rodiny, ale kdybychom si mysleli, že o výchovu dětí ve volném čase se dokáže plně postarat pouze rodina, neměli bychom pravdu. Pro plnění této úlohy jí schází čas, odbornost i materiální vybavení. Děti a především dospívající chtějí trávit čas mezi svými vrstevníky, což jim rodina nahradit nedokáže. V případě, kdy by došlo k rušení institucí, které se zabývají mimoškolní výchovou, nastal by nemalý problém, jelikož v této oblasti je důležitá právě prevence. A pokud je úroveň výchovy dětí ve volném čase vysoká, její preventivní význam je značný (Pávková a kol. 2008, s. 14).

3.2 Kolbův cyklus

Velmi podstatná je teorie, podle níž se člověk nejlépe učí z vlastních zkušeností¹, ovšem za předpokladu, že nejsou ničivého rázu a jsou zpětně dobře pochopeny. Z toho v 80. letech vyšel David Kolb, když navrhl schéma učení, kdy by jedinec musel zvládnout výzvu, která by však neskýtala žádná nebezpečí. Prvotní schéma obsahující fáze zkušenosti, kritické reflexe, abstraktního zobecňování a aktivního experimentování bylo od té doby vyjádřeno několika způsoby. Jejich základ tvoří cyklus či nedokončená spirála, která se skládá z dvou až pěti sekvencí, a každá představuje motivaci pro tu další (Činčera 2007, s. 16).

Sekvence, se kterou se můžeme shledat nejčteněji, má tyto čtyři fáze:



Obrázek 1: Kolbův cyklus (Činčera 2007, s. 16)

Aby bylo možné poučení z dané zkušenosti, musí se dobře vyhodnotit, což jde nejlépe u skupin o menším počtu jedinců. Účastníci provádí takové aktivity, které jsou pro ně výzvou. Aby ji zvládli, musí využít těch dovedností, které je potřeba rozvinout. Dané aktivity představují reálné situace, které účastníci mohou znát z běžného života. V první řadě se zhodnotí, jak byla daná aktivita zvládnuta a následně dojde k vyhodnocení jejího průběhu mezi účastníky ve skupině. Závěrečná fáze cyklu poté popisuje poučení, jak by se mohli účastníci při takové situaci zachovat příště (Činčera 2007, s. 16).

1 Vlastní poznatek z praxe: Při práci s dětmi jsme při procházce do lesa došli k místu, kde rostlo velké množství kopřiv. Začali jsme s přípravenými aktivitami, když v tom jedno dítě vběhlo přímo mezi kopřivy a popálilo se. Následoval neutišitelný pláč, ale nakonec se podařilo ho uklidnit a mohlo se pokračovat dále. Dítě se však od té doby kopřivám vyhýbalo, a když se další dny konaly nějaké aktivity v lese, samo řeklo, že to je to místo, kde se popálilo, a nebude se k němu přibližovat. Tím, že si jedinec situaci sám zažil, si mnohem lépe zapamatoval, že kopřiva pálí a příště se jí již vyhne, protože ví, co by následovalo.

Aby učení splnilo svůj účel, je nutné naprosté otevření člověka, který by se měl nechat naplno a bez předsudků vtáhnout do nových zážitků a zkušeností. Ty by měl nadále prozkoumávat a přemýšlet o nich. Následně by měl dokázat tvořit koncepce, které jeho poznatky přemění do logických teorií, a ty posléze aplikovat na vzniklé problémy (Hartl in Hanuš, Chytilová 2009, s. 44).

Zde můžeme uvést několik charakteristik učení zkušenostmi:

- je lépe uspořádáno jako proces, není přesně stanoveno, do kdy se musí daného výsledku dosáhnout,
- jedná se o průběžný proces, jehož základem jsou zážitky,
- je procesem holistickým,
- při tomto procesu dochází k získávání vědomostí,
- během tohoto procesu dochází k přenosu informací mezi prostředím a člověkem (Kolb in Hanuš, Chytilová 2009, s. 42).

Na Kolbův cyklus je sice ve většině případů nahlíženo pozitivně, ale níže zmíněné body nám ukazují, z jakých důvodů bývá kritizován:

- cyklus působí tak, jako by délka i důležitost všech fází byla stejná,
- proces učení je až moc zjednodušen, např. v posloupnosti fází, což v praxi nemusí vždy platit,
- cyklus může vést k nulové myšlenkové aktivitě,
- cyklus nezobrazuje, že reálná zkušenost může vést k nedobrým závěrům,
- cyklus nedbá na sociální, kulturní a historické aspekty (Činčera 2007, s. 16–17).

4 Dopravní výchova

Doprava je nedílnou součástí našeho života. Ať už chodíme pěšky, jezdíme na kole či autem, jsme účastníky silničního provozu. S tím souvisí i fakt, že je potřeba znát jeho pravidla, čímž můžeme pomoci snižovat riziko dopravních nehod. Dopravní výchova hraje v této oblasti důležitou roli, protože pokud nebudeme mít dostatek znalostí, jak se na silnicích a v jejich blízkosti chovat, následky mohou být fatální. Je potřeba, aby dopravní výchova probíhala nepřetržitě po celou dobu našeho života, jelikož pouze touto cestou můžeme dojít k tomu, aby bylo v silničním provozu o něco více bezpečno, než je tomu v současné době.

„Dopravní výchova jako prostředek postupné eliminace závažných dopravních nehod a úrazů jejich účastníků je organickou součástí teorie výchovy, v níž explikuje zákonitosti pedagogické psychologie. Svým zaměřením je určena a svými poznatky slouží všem účastníkům dopravy, a to tím účinněji, čím více se může opírat o její předchozí etapy a již dosažené kognitivní i výchovné výsledky“ (Stojan a kol. 2007, s. 14).

Dopravní výchovou by měl být člověk veden k správnému a bezpečnému chování při pohybu na pozemních komunikacích nejen v době, kdy chodí do školy, ale i nadále, v průběhu dalších let. Z toho plyne nutnost pochopit několik principů, avšak primárně jde o uvědomění si odpovědnosti za vlastní zdraví a také za život svůj a dalších lidí. K tomu však lze dojít pouze v případě, kdy jedinec porozumí silničnímu provozu na základě jeho dynamičnosti. Klíčové je, aby se získané zkušenosti a znalosti dětí i mládeže stále rozšiřovaly a doplňovaly (Šrůtková, Votruba, Pompl 1979, s. 9).

Značně znepokojující je fakt, že se účastníci provozu na pozemních komunikacích neumí chovat. Tuto situaci je možné zlepšit pomocí soustavné dopravní výchovy, která by měla probíhat již od útlého věku dítěte. Dopravní výchovu je důležité provádět tak, aby se díky ní formovaly správné vztahy k ostatním účastníkům silničního provozu a děti si uvědomovaly, že silnice skýtá i mnohá nebezpečí. Tato nebezpečí by se měly naučit předvídat a také jim předcházet. V průběhu následujících let by se osvojené návyky měly upevňovat tím, že je jedinci sami aplikují v praxi, a tím pozitivním způsobem ovlivní nastupující generace (Límová 2006, s. 7).

V mnoha státech tvoří dopravní výchova podstatnou část celkového výchovného systému dětí i mládeže. V každém státě je samozřejmě trochu odlišná, jelikož se odvíjí od podmínek, které jednotlivé země stanovují a taktéž závisí na přístupu jednotlivých orgánů škol. Z tohoto důvodu je v některých zemích dopravní výchova vyučována jako samostatný předmět, v jiných je zakomponována do některého z již vyučovaných předmětů a je doplněna zájmovou činností mimo školu. Ve všech zemích je však dopravní výchova zajišťována pedagogy, kteří jsou v této oblasti vzděláni a proškoleni. U nás, v České republice, mají pedagogové poměrně volný přístup k výuce dopravní výchovy a na každé škole se znalosti žáků liší. Spoléhá se na to, že ji učitelé zařadí do některého z předmětů, které vyučují. Zařízení pro mimoškolní výchovu a členové Městské policie se sice dopravní výchově věnují, ale aby byla opravdu účinná, je nutné aby probíhala v rámci školy pod vedením proškolených pracovníků (Límová 2006, s. 7–8).

V silničním provozu se každý z nás pohybuje již od dětství a můžeme se setkat se situací, ve které si nebudeme vědět rady. Je proto více než žádoucí, aby byla dopravní výchova zařazena do celého výchovně vzdělávacího systému (Límová 2006, s. 8).

Na základě uvedených informací můžeme vymezit několik vybraných cílů dopravní výchovy:

- pochopit funkci dopravy jako řízeného systému, který je zakotven v právních předpisech,
- naučit se pravidla bezpečného chování a počínání v silničním provozu podle zákona v roli chodce, řidiče, cyklisty nebo spolujezdce,
- osvojit si techniku chůze a jízdy na kole,
- seznámit se se správným technickým stavem a údržbou vozidla pro svou vlastní bezpečnost v silničním provozu a pečovat také o jízdní kolo,
- získat respekt vůči pracovníkům policie, pro hladký a bezpečný provoz na silnicích,
- získat povědomí o technických podmínkách dopravy a zařízení souvisejících s bezpečností provozu na silnicích,
- naučit se, jak adekvátně zareagovat a co dělat v případě dopravní nehody (Límová 2006, s. 8).

4.1 Dopravní výchova dětí

Pokud hovoříme o dopravní výchově dětí, je to právě tato cílová skupina, u které bychom měli začít. Kdo jiný, než právě děti, je v silničním provozu více zranitelný. Dítě v zápalu hry nevnímá, že právě vběhlo na silnici a blížící se automobil ho může srazit. Je proto důležité začít s dopravní výchovou již v raném dětství a získané znalosti následně dále rozvíjet.

4.1.1 Dopravní výchova v rodině

Kde jinde bychom měli začít s dopravní výchovou než v rodině, do které se dítě rodí. Rodiče jsou s dítětem od jeho prvních okamžiků na tomto světě a jsou pro něj příkladem. Někdy pozitivním, jindy negativním, ale v každém případě je potřeba si uvědomit, že dítě to, co vidí u svých rodičů, opakuje. Pokud se v rodině již od počátku zařazuje dopravní výchova nenásilně do každodenních činností, dítě si tyto naučené vzorce chování osvojí a získané vědomosti může nadále rozvíjet a obohacovat. Je potřeba, aby dítě vidělo, že ho rodiče před jízdou v autě vždy připoutají a následně připoutají i sami sebe nebo při přecházení silnice zkontrolují, zda nic nejede, správně se rozhlédnou a bezpečně přejdou. To všechno dítě vnímá a své chování tomu následně přizpůsobí. V opačném případě, kdy rodiče sednou do auta se slovy: „je to jen kousek, poutat Tě nebudu“, je jasné, že dítě takové jednání považuje za normální a samo ho bude aplikovat ve vlastním životě. Z neznalosti a nedostatečného informování dětí o správném chování v silničním provozu však plynou dopravní nehody. Pokud jim chceme předcházet a není nám lhostejné vlastní zdraví, měli bychom se podle toho chovat nejen my sami, ale vést k tomu také děti.

U dětí v předškolním věku je důležité, aby se jejich rodiče řídili následujícími body:

- Být pro děti dobrým příkladem v podobě dodržování pravidel silničního provozu.
- Nedovolit dětem provádět hry na silnici a jiných místech, kde jim hrozí nebezpečí.
- Nechat si od dětí vysvětlit, v čem mohou být určité situace nebezpečné.
- Učit děti barvy a poučit je o tvarech, které mají různé dopravní značky.

- Seznamovat děti s tím, jak zareagovat, pokud se v provozu s dopravní značkou setkají a zároveň je poučit o tom, jaká nebezpečí jim hrozí, kdyby se dle ní neřídily.
- Správným přístupem vést děti k porozumění dopravních situací, se kterými se mohou setkat.
- Praktickým výcvikem učit děti, jak bezpečně přejít přes silnici (jak na přechodu, tak na křižovatce) a poté nechat děti, aby nám správné chování samy předvedly.
- Učit se s dětmi, jaké dopravní prostředky existují, a seznámit je i s možnými nebezpečími, které pro ně představují.
- Učit děti rozeznávat strany (levá, pravá).
- Vést děti ke správnému chování, když cestují dopravním prostředkem.
- Seznámit děti se značkami, které jsou umístěny v okolí jejich domu či bytu a vysvětlit jim, co znamenají.
- Ukázat dětem místa v blízkosti bydliště, která pro ně mohou být nebezpečná (Límová 2006, s. 12–13).

V mladším školním věku je dále žádoucí, aby rodiče dětí postupovali dle následujících pravidel:

- Ukázat dětem nejvhodnější cestu do školy, která pro ně bude bezpečná, případně je upozornit na možné hrozby.
- Probrat s dětmi dopravní značky a předpisy pro chodce a cyklisty, aby věděly, co znamenají a uměly se dle nich chovat.
- Vysvětlit dětem, jaký vliv mají na stav vozovky roční období.
- Dát dítěti prostor, aby bylo samostatné, ale průběžně kontrolovat jeho vědomosti.
- Být dětem oporou při získávání dovedností cyklisty.
- Dbát na to, aby děti vždy při jízdě na kole používaly přilbu a byly tak o něco více chráněny.
- Vysvětlit dětem funkci policistů (Límová 2006, s. 13).

4.1.2 Dopravní výchova v mateřských školách

Hned po rodině je to mateřská škola, která má velký podíl na vzdělanosti dětí v oblasti dopravní výchovy. Také si lze tímto způsobem ověřit, jak jsou děti připraveny z domova a kolik je toho rodiče naučili. Samozřejmě je výhodou, pokud děti již nějaké znalosti mají a mateřská škola tak na ně může plynule navázat.

Dříve mateřská škola fungovala spíše jako zařízení pro děti, jejichž matky musely chodit do zaměstnání a měla jim nahrazovat to, co by jinak bylo úkolem rodiny. Postupem času se však zjistilo, že má tato instituce mnohem více kladných stránek, než se zprvu mohlo zdát. Dítě se může setkávat s vrstevníky, a není pro něj poté tak složité začlenit se do kolektivu na základní škole. Úkolem každé učitelky MŠ je rozvíjet u dětí vlastnosti, které mají vliv na to, jak se dítě zachová v určité situaci – tedy i v té dopravní. Je potřeba, aby u dopravní výchovy v MŠ učitelé brali ohled na potřeby každého jedince a věnovali dostatečné množství času, než děti dané problematice porozumí (Límová 2006, s. 14).

Dopravní výchova v mateřských školách dnes zaujímá poměrně důležitou úlohu. Jejím hlavním úkolem je připravit děti na bezpečný pohyb v silničním provozu. Je důležité dbát na potřeby dětí a ne je pouze učit názvy dopravních značek, jako tomu bylo dříve. Děti by měly vše zažívat v reálném dopravním prostředí a ne jen teoretickou formou, jelikož to, že dítě vyjmenuje názvy dopravních značek či rozpozná barvy na semaforu, ještě nezaručuje, že z něj bude bezpečný účastník silničního provozu. U dětí předškolního věku by se měl klást důraz na rozvoj tzv. dopravního smyslu, jehož podstata spočívá v tom, že dítě vnímá reálné situace a přiměřeně na ně reaguje. Taktéž je potřeba vytvořit pro dopravní výchovu vhodné podmínky, tedy obstarat pomůcky a materiál, který náleží této cílové skupině – publikace, hry, filmy a další (Límová 2006, s. 14–19).

Dítě je důležité připravovat na pohyb v silničním provozu ještě předtím, než se setká s výukou dopravní výchovy na základní škole. Jde především o rozvoj obratnosti a pohybových kompetencí, o trénování smyslů a o vedení dítěte k samostatnosti a nebojácnosti, aby se řídilo danými pravidly a poslechl dospělého člověka. Na výše zmíněných vlastnostech mohou pracovat jak rodiče, tak učitelé (Límová 2006, s. 19).

4.1.3 Dopravní výchova v základních školách

V oblasti dopravní výchovy se můžeme setkat s celou řadou činitelů. Avšak jediné škola spolu s učiteli dokáže zajistit, aby probíhala soustavně a pod odborným vedením. Jelikož pro dopravní výchovu na základních školách není a zřejmě ani nebude vyhrazené místo jakožto pro jeden předmět, je nutné, aby ve školské dokumentaci bylo zřetelně popsáno, co všechno má škola dětem v rámci dopravní výchovy předat. Vedle toho, aby dětem byly v této oblasti rozšiřovány obzory, se klade důraz také na zvyšování kvalifikace učitelů a na zavádění této problematiky do vzdělávacích programů. Úkolem žáků je ovládnout učivo dopravní výchovy alespoň prostřednictvím jiných předmětů, do kterých ji vyučující zařadí. Výstupem tohoto působení by měl být žák jakožto bezpečný účastník silničního provozu (Límová 2006, s. 21).

U dopravní výchovy žáků 1. stupně základních škol byly stanoveny následující cíle:

- Respektovat zásady, podle nichž se má žák jakožto chodec a cyklista v silničním provozu chovat.
- Být seznámen s důvody špatného a nebezpečného chování v silničním provozu a tomuto chování se vyvarovat.
- Uvědomovat si, že na silnicích nejsem sám a musím respektovat také ostatní účastníky silničního provozu.
- Při využití prostředků hromadně dopravy dbát na pravidla slušného chování.
- Nést odpovědnost za své počínání při pohybu na pozemních komunikacích.
- Znat rozdíly mezi jízdou na suché vozovce a naopak za ztížených podmínek (déšť, sníh).
- Dbát na správný technický stav vozidla a o daný prostředek také pečovat.
- Vědět, jak se zachovat v případě dopravní nehody a v rámci možností také umět poskytnout první pomoc.
- Řídit se pokyny dopravní policie (Límová 2006, s. 21–22).

5 Subjekty zabývající se dopravní výchovou

V České republice se můžeme setkat s několika subjekty, které na poli dopravní výchovy působí. V této práci se zaměříme na několik vybraných, v jejichž popředí stojí organizace BESIP. Dále je to Tým silniční bezpečnosti, Asociace Záchranný kruh a lze sem zařadit i Policii ČR. V jednotlivých podkapitolách si představíme tyto subjekty blíže, uvedeme činnosti, kterými se zabývají, spolu s jejich významem pro společnost.

5.1 BESIP

Pod zkratkou BESIP vykonává své činnosti organizace, která pečuje o bezpečnost silničního provozu v České republice. Je samostatným oddělením Ministerstva dopravy a svými aktivitami se zaměřuje především na lidský faktor. Jednotlivé kraje mají svého koordinátora, který v daném kraji realizuje preventivní akce na podporu bezpečnosti v silničním provozu pro širokou veřejnost. Dále spolu s Policií ČR a městskou policií provádí dopravně bezpečnostní akce zaměřené na řidiče na silnicích a pořádá nejrůznější besedy a semináře (BESIP 2021).

Organizace BESIP podporuje výuku dopravní výchovy na základních školách a na více než 150 dopravních hřištích po celé ČR. Lektorům, kteří tuto problematiku komunikují, vytváří metodické a didaktické výukové materiály. Znalosti získané při výuce dopravní výchovy mohou žáci prokázat na soutěži mladých cyklistů, kterou vyhlašuje BESIP spolu s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a dalšími subjekty (BESIP 2021).

Samostatné oddělení Ministerstva dopravy BESIP vytváří nejrůznější kampaně na snížení nehodovosti a následků, které při dopravních nehodách vznikají, zaměřené na všechny účastníky silničního provozu. Mezi aktuální kampaně patří:

- **Nenech se ovlivnit** – zaměřeno na návykové látky u mladých řidičů.
- **Agresivita zabíjí** – zaměřeno na agresivní chování řidičů na silnicích.
- **Naše práce není válka...** – zaměřeno na bezpečnost pracovníků pohybujících se v rámci dopravy na staveništích, v uzavírkách a zúženích.
- **Nechod' za svůj limit** – zaměřeno na motocyklisty (BESIP 2021).

5.2 Tým silniční bezpečnosti

Tým silniční bezpečnosti (zkráceně TSB) spadá pod organizaci Bezpečně na silnicích o. p. s., která vznikla již v roce 2010. Cílem organizace je přispět pomocí vhodných aktivit ke snížení dopravní nehodovosti v ČR. TSB svou činností cílí primárně na ty, kteří jsou v silničním provozu rizikovou skupinou, tedy děti, chodci, cyklisté a motocyklisté. Pokud se daný cíl podaří naplnit a počet dopravních nehod na silnicích se opravdu sníží, lze očekávat, že dojde ke zkvalitnění života v celé společnosti (Tým silniční bezpečnosti 2021).

TSB realizuje několik projektů:

Na kole jen s přilbou – projekt se zaměřuje na cyklisty a jejich závažnou dopravní nehodovost, používání ochranných pomůcek při jízdě na kole (především cyklistické přilby), jak již napovídá název. Projekt je realizován prostřednictvím akcí pro veřejnost ve městech, na cyklostezkách a v horských oblastech (Na kole jen s přilbou 2021).

Markétina dopravní výchova – projekt cílí především na děti, jakožto na budoucí řidiče, ale také na dospělé jedince prostřednictvím akcí pro veřejnost či seminářů pro pedagogy mateřských a základních škol. Cílem projektu je vzdělávat a vychovávat jednotlivé účastníky silničního provozu ke správnému a bezpečnému chování na silnicích. Projekt je podpořen výukovými pomůckami, jako jsou pracovní listy, sešity, omalovánky, plakáty, hry a další (Markétina dopravní výchova 2021).

Učme se přežít – projekt cílí na motocyklisty a na následky jejich tragických dopravních nehod. Kromě vizuálních kampaní se zaměřuje především na tréninkové dny na polygonech a autodromech po celé ČR (Učme se přežít 2021).

Člověk vs. silnice – projekt vytváří preventivní video spoty, které pomocí nadsázky upozorňují na příčiny vzniku dopravních nehod. Pozornost může upoutat především díky hlavnímu aktérovi, herci Karlu Zimovi (Tým silniční bezpečnosti 2021).

Moje vize nula – projekt je realizován společně s Nadací Kooperativa, se kterou je vyhlášována soutěž pro studenty středních i vysokých škol. Jejím cílem je přimět studenty k návrhu řešení různých dopravních problémů (Moje vize nula 2021).

5.3 Asociace Záchranný kruh

Jedná se o neziskovou organizaci, jejímž účelem je slučování záchranářských subjektů spolu s dalšími organizacemi. Náplní práce je vymýšlení a realizace systému, který slouží ke vzdělávání, informování a předcházení běžným rizikům či neobvyklým událostem. Dále se organizace věnuje realizaci preventivních akcí, kterými chce zapůsobit na širokou veřejnost, zabývá se tvorbou výukových pomůcek a materiálů jak pro pedagogy, tak i pro žáky/studenty. V neposlední řadě je jednou z činností i vývoj a výroba materiálů, které jsou určeny záchranářům a slouží jako podpora jejich preventivních aktivit. Jednou z oblastí, kterou se Asociace Záchranný kruh zabývá, je také bezpečná doprava. Pomocí krátkých video spotů v rámci kampaně s názvem „Ty to zvládneš“, se snaží upozornit na rizika, která mohou v silničním provozu hrozit. Zaměřuje se také na následnou první pomoc. Tuto kampaň podporují metodické listy s dopravní tematikou (Záchranný kruh 2021).

5.4 Policie ČR

Policie ČR není subjektem, jehož hlavním posláním je prevence v oblasti dopravní bezpečnosti, avšak svými aktivitami se taktéž na této problematice podílí, a to především prostřednictvím svých preventivních oddělení. Jedním z prioritních projektů zabývajících se dopravní bezpečností je „Zebra se za Tebe nerozhledne“, který se zaměřuje na prevenci bezpečnosti chodců a dalších účastníků silničního provozu. Prostřednictvím osvěty přímo v terénu chce Policie ČR dosáhnout bezpečného přecházení přes pozemní komunikace a vyvrátit mýtus o tom, že chodci mají na přechodu pro chodce vždy přednost. Jako podpora projektu slouží od roku 2019 pracovní sešit, který je určen především žákům 3. a 4. ročníků ZŠ (Policie 2021).

PRAKTICKÁ ČÁST

6 Cíl práce a metody

6.1 Cíl práce

Cílem této bakalářské práce je navrhnout, realizovat a evaluovat volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ.

6.2 Metody

6.2.1 Pozorování

Jedná se o nejstarší a také nejvíce rozšířenou metodu, pomocí které můžeme prostřednictvím svých smyslů sledovat chování lidí, průběhy událostí a další (Průcha, Walterová, Mareš in Chráska 2007, s. 151).

6.2.2 Rozhovory

Interview (v českém jazyce se setkáváme s pojmem rozhovor) je metoda sběru dat prostřednictvím verbální komunikace mezi tazatelem a respondentem. Při této výzkumné metodě dochází mezi oběma stranami k navázání osobního kontaktu, čímž se liší od jiných metod. Výhodou je, že v průběhu rozhovoru vidíme, jak respondent na otázky reaguje a můžeme regulovat, jakým směrem se rozhovor bude dále ubírat. Jestli budeme při této metodě úspěšní, či nikoliv, závisí především na tom, zda výzkumník dokáže navázat blízký vztah s respondentem, a také na atmosféře (Chráska 2007, s. 182).

6.2.3 Dotazník

Často využívanou metodu sběru dat představuje dotazník. Ten se skládá z předem připravených písemných otázek se správnou formulací, které jsou za sebou logicky seřazeny. Na otázky odpovídá respondent taktéž písemnou formou. V případě této metody bývá často uváděno, že nezjišťuje, jací jsou respondenti doopravdy, ale pouze to, jak sami na sebe pohlíží. Na druhou stranu je dotazník ideální a hlavně rychlou metodou pro získání dat od velkého množství dotazovaných (Chráska 2007, s. 163–164).

7 Průzkumné otázky

O1: Předpokládáme, že obě třídní učitelky využívají při výuce dopravní výchovy pomůcky, publikace či jiné materiály.

O2: Předpokládáme, že minimálně 80 % žáků dokáže rozpoznat rizikové chování² v silničním provozu.

O3: Předpokládáme, že minimálně 40 % žáků bude před realizací programu vědět, jak se nazývají prvky zajišťující naši viditelnost.

O4: Předpokládáme, že alespoň 70 % žáků bude po realizaci programu znát základní pravidla dopravní výchovy.

8 Otázky k rozhovorům a dotazníkům

Níže jsou uvedeny otázky k rozhovorům s třídními učitelkami 3. a 4. třídy, a také otázky do úvodního a závěrečného dotazníku pro žáky 3. třídy.

8.1 Rozhovory

- 1) Kolik let učíte?
- 2) Jste sama řidičkou? Kolik let?
- 3) Pokud ano, co Vám v silničním provozu vadí?
- 4) Zařazujete dopravní výchovu do výuky?
- 5) Pokud ano, jak často?
- 6) Do jakých předmětů dopravní výchovu zařazujete?
- 7) Jakým způsobem realizujete výuku dopravní výchovy?
- 8) Používáte pro výuku dopravní výchovy nějaké pomůcky (publikace, pracovní listy...)?
- 9) Máte pro výuku dopravní výchovy dostatek materiálů?
- 10) Jezdíte s dětmi na dětské dopravní hřiště?

2 Rizikové chování: chování, které v silničním provozu ohrožuje bezpečnost naši či ostatních účastníků a může být příčinou dopravní nehody. Jedná se např. o nepoutání se v automobilu, nepoužívání cyklistické přilby, přecházení na nepřehledných místech a další.

- 11) Znají děti základní pravidla dopravní výchovy z domova?
- 12) Podporuje vedení Vaší školy výuku dopravní výchovy?
- 13) Domníváte se, že je dopravní výchově v českém školství věnován dostatečný prostor, nebo se na ni zapomíná?
- 14) Co byste z hlediska své praxe změnila ve výuce dopravní výchovy? Co Vám v ní chybí a co je naopak zbytečné?

8.2 Dotazník

1) Jsem: (Zakroužkuj)

- Chlapec
- Dívka

2) Je mi.....let. (Doplň svůj věk)

3) Jezdíš na kole? Pokud ano, od kolika let?

4) Kdo Ti vysvětloval základní pravidla chování v silničním provozu? (Zakroužkuj)

- Rodiče
- Kamarádi
- Učitelé ve škole

Někdo jiný:.....

5) Co si představíš, když se řekne „dopravní výchova“?

6) Víš, jak se nazývají prvky, díky kterým jsi ve tmě lépe vidět?

7) Vyjmenuj povinnou výbavu jízdního kola:

8) Pokud jedeš v autě, musíš se vždy připoutat? (Zakroužkuj)

ANO x NE

9) Vyjmenuj telefonní čísla složek integrovaného záchranného systému (IZS):

Policie:....., Záchranná služba:....., Hasiči:.....

10) Co uděláš, pokud budeš svědkem dopravní nehody?

9 Návrh realizace programu

Program bude realizován s žáky 3. třídy ZŠ, jelikož v tomto ročníku není dopravní výchově vyhrazeno tolik prostoru, jako např. ve 4. ročníku, kdy žáci dělají průkaz cyklisty. Cílem programu je prohloubení znalostí žáků v oblasti dopravní výchovy a znalost pravidel pohybu v silničním provozu. Program bude realizován v rámci jednoho dne, a to 25. září 2020. Skládá se ze čtyř částí, přičemž délka trvání každé z nich vychází zhruba na 45 minut a mezi jednotlivými částmi budou mít děti cca 15 minut přestávku na občerstvení, toaletu apod. Tři části by se měly uskutečnit ve vnitřních prostorách, na jednu část bychom se přesunuli ven, aby děti změnily prostředí a netrávily celý program pouze uvnitř. Každá část bude věnována určitému tématu a bude se skládat z několika aktivit. Celý program je postaven na zapojení všech žáků, kteří si vše sami vyzkouší. Jelikož se děti mladšího školního věku v silničním provozu pohybují buď jako chodci, cyklisté či pasažéři ve vozidle, byly do programu zvoleny aktivity, které se zaměřují právě na tyto tři oblasti. Žáky bude čekat na začátku i na konci programu totožný dotazník, aby bylo možné zjistit, jaké znalosti měli před programem a jaké po něm. Díky následnému vyhodnocení a porovnání obou dotazníků bude zjištěno, zda ve znalostech dětí došlo ke změně. K programu se váží také rozhovory s třídními učitelkami 3. a 4. třídy, díky nimž uvidíme, jakým způsobem je realizována dopravní výchova v jednotlivých třídách.

Struktura samotného programu je následující:

I. Úvodní část – seznámení dětí s programem, úvodní dotazník, aktivity zaměřené na chování v silničním provozu

II. Nepřehlédni mě – zaměřeno na chodce a použití reflexních prvků, vyrábění z reflexních materiálů

III. Co na kole nesmí chybět – venkovní část, zaměřeno na cyklistu a povinnou výbavu kola, ukázka nasazení cyklistické přilby

IV. Bez poutání nejedeme a co dělat při dopravní nehodě – zaměřeno na pasažéra ve vozidle, ukázka správného poutání, aktivita zaměřená na chování při dopravní nehodě, zopakování celého programu, závěrečný dotazník

10 Vlastní realizace

Pro realizaci programu byli vybráni žáci 3. třídy základní školy v Chotyni, jelikož já sama jsem byla její žákyní. Počet žáků v den konání programu byl 9 z celkových 13. Na základě domluvy s ředitelem školy a následně i třídní učitelkou 3. třídy mi bylo umožněno realizovat program přímo ve škole v jedné ze tříd. Program byl uskutečněn v pátek 25. září 2020 s celkovou délkou trvání 4 hodiny (každá část trvala 45 minut). Námět programu vychází z Markétiny dopravní výchovy (Markétina dopravní výchova 2021).

I. Úvodní část

Po příjezdu do školy a přípravě všech pomůcek a materiálů započala úvodní část programu. Ta byla zahájena mým představením, děti byly seznámeny s tím, že jsem zároveň bývalou žákyní této školy a nyní dokončuji studium na vysoké škole. Přiblížila jsem jim strukturu programu a zároveň bylo hned na začátku určeno několik pravidel. Vysvětlili jsme si, že i přesto, že se nejedná o výuku, je stále potřeba chovat se slušně, respektovat ostatní spolužáky a nepřekřikovat se. Děti už věděly, kdo jsem, ale já jejich jména neznala, tudíž jsem měla připravené čtvrtky, na které by svá jména napsaly a umístily na lavici. Děti však použily své jmenovky, které využívaly při školní výuce. Po seznámení se s dětmi jim byl předložen úvodní dotazník, prostřednictvím kterého došlo k ověření jejich znalostí z oblasti dopravní výchovy před programem. Poté již začaly samotné aktivity, díky kterým jsme s dětmi pomalu navázali kontakt. Bylo potřeba, aby z dětí spadla počáteční nervozita, dokázaly se uvolnit a zjistily, že pro ně není přichystáno nic, čeho by se musely bát.

Aktivita č. 1: Otázky

Časová dotace: 10 minut

Pomůcky: papír s otázkami

Cíl: ukázat žákům, že ať už jako chodci, cyklisté či pasažéři ve vozidle, se v silničním provozu pohybují všichni. S tím souvisí i fakt, že by se v něm také měli umět chovat, aby předešli hrozícím nebezpečím.

Popis aktivity: Děti dostaly pokyn, aby odsunuly své židličky, na kterých seděly, a protože jsme zatím pouze mluvili, měli bychom to napravit a trochu se rozhýbat. Proto pro ně bylo přichystáno 11 otázek a každý, kdo danou činnost již někdy dělal, se postavil. První otázka byla pouze cvičná, abychom si vyzkoušeli, zda děti pochopily princip.

Otázky i s výsledky:

„Kdo z Vás...“: 1) už šel někdy pěšky (cvičná otázka, postavily se všechny děti, tedy 9/9)

2) chodí do školy/ze školy pěšky (7/9)

3) už jel na koloběžce (9/9)

4) už jel na kole (9/9)

5) už jel na kolečkových bruslích (7/9)

6) už jel autem (8/9)

7) už jel tramvají (8/9)

8) už jel autobusem (9/9)

9) už jel vlakem (9/9)

10) už jel trolejbusem (5/9)

11) už byl v Praze a tam jel metrem (5/9)

Aktivita č. 2: Co je na obrázku špatně?

Časová dotace: 15 minut

Pomůcky: kreslené obrázky formátu A5 (6 ks)

Cíl: zjistit, zda žáci dokáží odhalit nezodpovědné chování v silničním provozu a nahradit ho chováním správným – tím si také uvědomí, zda něco z toho sami nedělají

Popis aktivity: Pro děti bylo připraveno šest vlastnoručně nakreslených obrázků (viz přílohy), přičemž pět z nich zobrazovalo nezodpovědné chování účastníků silničního provozu a na jednom bylo vše správně. Jednalo se tedy o malý chyták. Žáci vytvořili dvojice, každá dostala jeden obrázek se špatnou situací, ten si prohlédli a řekli ostatním, jaké špatné chování odhalili. Poté jsme si společně vysvětlili, jak bychom toto počínání napravili. Jelikož byl dětí lichý počet, jeden žák netvořil dvojici s nikým a o to více byl následně pochválen, že zvládl tuto aktivitu bez pomoci spolužáka. Následně byl všem dětem ukázán obrázek bez chyby. Ty chvíli hádaly, ale nakonec přišly na to, že obrázek žádné nezodpovědné chování nezobrazuje.

Situace na obrázcích byly následující:

- nepřipoutaný řidič v autě, který za jízdy telefonuje
- děti si kopou s míčem uprostřed silnice
- chlapec přechází na červenou, přičemž se k němu blíží jedoucí auto
- lidé jdoucí za tmy prostředkem silnice bez reflexních prvků
- chlapec jedoucí na kole bez povinné výbavy
- správně připoutaný chlapec v autosedačce (obrázek bez chyby)

Aktivita č. 3: Jaké rizikové chování v silničním provozu znáš Ty?

Časová dotace: 10 minut

Pomůcky: žádné

Cíl: uvědomění dětí, kolik rizikového chování z oblasti silničního provozu se v jejich blízkosti vyskytuje

Popis aktivity: Každý žák dostal za úkol uvést jedno rizikové chování z oblasti silničního provozu, které zná z běžného života – buď ho dělá on sám, nebo jeho rodiče či kamarádi. Všechny děti byly ihned upozorněny, že se nemusí bát říci, pokud i ony samy něco takového dělají, protože si to říkáme pouze v rámci programu a i díky němu se toto chování může změnit. Při této aktivitě mohla dětem dopomoci mimo jiné i ta předchozí, kdy si mohly vybavit špatné chování v souvislosti s kreslenými obrázky. Každý žák přišel hned s několika situacemi, které nejsou správné a ohrožují bezpečnost jejich či ostatních, a tím pádem byl přesně naplněn cíl této aktivity. Mezi nejčastější poznatky patřilo především užívání mobilního telefonu rodiči při řízení automobilu či nepoutání se.

Třemi úvodními aktivitami jsme žákům ukázali, že v silničním provozu, kde se pohybuje každý z nich, se vyskytuje i mnoho nebezpečí, která je mohou ohrozit. A právě z tohoto důvodu děláme společně program, díky kterému se mohou stát bezpečnějšími účastníky silničního provozu.

II. Nepřehlédni mě

Druhá část programu se zaměřovala na chodce a jeho chování za snížené viditelnosti. Pokud se děti pohybují dle pravidel po pozemních komunikacích za denního světla, kdy je dobře vidět, není to problém. Ale co v případě, kdy se setmí, je mlha či hustě prší? V takových chvílích se hrozící nebezpečí zvyšuje, a je proto třeba se dle toho zachovat a při pohybu na silnicích využívat reflexních prvků.

Aktivita č. 1: Chodec a reflexní materiál

Časová dotace: 15 minut

Pomůcky: tabule s reflexními předměty, reflexní pásky, tuba, baterka

Cíl: zopakovat si pravidla pro chodce, vysvětlit a ukázat dětem funkci reflexních materiálů

Popis aktivity: Nejprve jsme si zopakovali pravidla, která bychom, jakožto chodci, měli znát – po jaké straně vozovky se pohybujeme, pokud máme či nemáme k dispozici chodník, na jakou barvu na semaforu přecházíme, jak se rozhlížíme a další. Řekla jsem dětem, že základní pravidla znají, ale zda také ví, jak by se měly chovat a co použít při pohybu po pozemních komunikacích, když je např. tma, mlha, sněží či hustě prší. Zkrátka ve chvílích, kdy není dobře vidět. Tím jsme nenásilně navázali na použití reflexních materiálů, které zajišťují naši viditelnost. Pověděli jsme si, co reflexní materiál je, k čemu slouží reflexní prvky a proč bychom vůbec něco takového měli používat. Následně byla dětem ukázána reflexní páska, kterou by měly znát. To se také potvrdilo, ovšem většina dětí ji považovala za „svítící náramek“. Vysvětlila jsem jim, že se nejedná o náramek, který by sám svítil, nýbrž světlo odráží, jelikož je vyroben z reflexního materiálu, o kterém si povídáme. Poté byli přizváni dva dobrovolníci, kdy jeden měl druhému umístit reflexní pásku na část těla, kde si myslí, že by se měla nosit. Umístil ji správně na ruku a poté jsme doplnili, že si ji můžeme dát také na nohu. Pro správné pochopení funkce těchto materiálů byla připravena tmavá tuba s reflexní samolepkou na konci. S dětmi jsme baterkou samolepku nasvítili, a ta světlo odrazila. Poté následovala ukázka dalších předmětů vyrobených z reflexních materiálů – např. sovička na batoh, reflexní tkaničky a další. Aby byla tato část úplná, přesunuli jsme se k výrobě z reflexních materiálů.

Aktivita č. 2: Vyrábění z reflexních materiálů

Časová dotace: 30 minut

Pomůcky: nažehlovací a našívací pásky, reflexní proužky, raznice, nůžky

Cíl: vyzkoušení si práce s reflexním materiálem, výroba pomůcek, které se dětem líbí, ale zároveň budou pomocníky v silničním provozu

Popis aktivity: Nejprve jsme spojili stoly, aby děti seděly pohromadě. Doprostřed bylo umístěno několik reflexních pruhů různých barev, raznice a každý žák dostal jednu nažehlovací a jednu našívací pásku. Tu si každý mohl pomocí raznic ozdobit, jak chtěl, a maminka mu ji doma mohla našít či nažehlit na oblečení. Dále si děti mohly ozdobit reflexní proužky, které si následně nalepily např. na školní tašku. Raznice měly několik tvarů (kytička, medvídek, jablíčko, mašle), tudíž děti mohly zvolit takové tvary, které se jim líbily a své reflexní proužky ozdobit dle svého vkusu.

III. Co na kole nesmí chybět

Od chodce jsme se plynule přesunuli k dalšímu účastníkovi silničního provozu, kterým byl cyklista. Tato část programu se měla původně odehrávat venku, ale kvůli hustému dešti to nebylo možné, a museli jsme zůstat ve vnitřních prostorách. I s touto variantou však bylo počítáno, tudíž se program lehce upravil, ale jeho struktura zůstala zachována.

Aktivita č. 1: Kde jsem a kam patřím?

Časová dotace: 25 minut

Pomůcky: kolo, díly povinné a doporučené výbavy (18 ks)

Cíl: názorně ukázat dětem, jaké díly na kole být musí a jaké jsou pouze doporučené

Popis aktivity: Ve třídě bylo připravené reálné kolo – zatím bez jakékoliv výbavy. Děti šly za dveře a mezitím bylo po celé třídě ukryto několik dílů jak z povinné, tak i doporučené výbavy. Úkolem dětí po návratu do třídy bylo všechny díly najít a donést k nachystanému kolu. Jediné, co věděly, byl počet dílů, které byly po třídě rozmístěné. Když žáci všechny díly donesli, posadili jsme se společně do kroužku a dalším úkolem bylo roztrdit je na dvě

hromádky – na doporučenou a povinnou výbavu. Do této činnosti nebylo nijak zasahováno a byla ponechána čistě v režii dětí. Následně jsme si společně jednotlivé díly prohlédli, pojmenovali a případně přeřadili na jinou hromádku. Děti si je poté rozebraly a jeden po druhém přicházely ke kolu, na které je pomocí magnetů připevňovaly. Každý vždy řekl název dílu, který drží v ruce, zda se jedná o část povinné nebo doporučené výbavy, a umístil ho na místo, kam patří. Pokud se kdokoliv zmýlil, společně jsme si vše vyjasnili a výsledkem bylo vybavené kolo.

Aktivita č. 2: Když se správně nasadím, tak Vám život zachráním

Časová dotace: 20 minut

Pomůcky: nová a poničená cyklistická přilba

Cíl: vysvětlit dětem funkci cyklistické přilby a názorně jim ukázat, jak si ji správně nasadit, aby je v případě nehody ochránila. Zopakování pravidel jízdy na kole.

Popis aktivity: Kolo již bylo vybavené, ale nesmíme zapomínat sami na sebe. Proto byl dětem přečten krátký rým: „Když se správně nasadím, tak Vám život zachráním“. Jejich úkolem bylo říci, o kterém dílu z povinné výbavy budeme hovořit. Jak správně uhádly, jednalo se cyklistickou přilbu. Záměrně byla připravena jedna nová a druhá poničená. Děti měly v první řadě určit, kterou by pro jízdu na kole zvolily a následovala ukázka nasazení správné přilby na hlavu. Opět byl přizván dobrovolník, na kterém bylo modelovou situací možné lépe znázornit. Vysvětlili jsme si, že pokud bychom z kola spadli a neměli na hlavě dobře připevňovanou přilbu, následky by mohly být velice vážné. V případě nehody nám totiž správně nasazená přilba může zachránit život.

Už jsme správně vybaveni, můžeme tedy sednout na kolo a vyrazit do silničního provozu. S tím však opět souvisí znalost jeho pravidel. Ta jsme si zopakovali, pověděli si, po jaké straně vozovky se při jízdě na kole pohybujeme, ale i to, jak dáváme znamení, pokud chceme odbočit. To jsme si také vyzkoušeli. Dětem bylo řečeno: „Jedete na kole a chcete zabočit doprava, jakou ruku použijete?“. Děti zvedaly ruce a tím si procvičily strany.

IV. Bez poutání nejedeme a co dělat při dopravní nehodě

Od chodce a cyklisty jsme se přesunuli k poslednímu účastníku silničního provozu, v jehož roli se děti mladšího školního věku pohybují, a tím byl pasažér ve vozidle. Dále jsme se zaměřili na chování při dopravní nehodě a vše zakončili aktivitou na zopakování celého programu.

Aktivita č. 1: Jak se správně připoutat

Časová dotace: 15 minut

Pomůcky: maketa autosedačky

Cíl: ukázat dětem, k čemu v automobilu slouží autosedačka a pás a jejich důležitost pro naši bezpečnost

Popis aktivity: Pro tuto aktivitu byla připravena maketa autosedačky v reálné velikosti z automobilu. Děti byly seznámeny s tím, že si ukážeme správné poutání a všechny si ho budou moci samy vyzkoušet. Nejprve jsme začali krátkým úvodem. Dětem byla položena otázka, zda jezdí autem. Kromě jedné dívky byla odpověď všech dětí kladná. Druhá otázka směřovala k tomu, kdo je vozí a zda se domnívají, že jejich auto je na silnici jediné. Jejich odpověďmi jsme docílili toho, že si samy uvědomují, že se na silnicích pohybuje aut velké množství a může se stát dopravní nehoda. V autě však máme něco, co nás může ochránit, aby se nic vážného nestalo. Je to autosedačka a pás. Od teorie jsme se přesunuli k praxi a využili toho, že jedna dívka v autě nikdy nejela, jelikož ho její rodina nevládní. Právě ona byla vyzvána, aby se do sedačky posadila jako první, protože až v budoucnu autem pojedete, bude přesně vědět, jak se správně připoutat. Ukázali jsme si, jak pás i autosedačka fungují, jak by měl pás vést, aby v případě dopravní nehody splnil svůj účel. Žáci se v autosedačce vystřídali všichni a názorně jsme si ukázali, co by se stalo, kdyby se připoutali špatně či vůbec a jak pás zafunguje, pokud by opravdu k nehodě došlo. Autosedačka s nepřipoutaným dítětem byla nahnuta dopředu a dítě z ní vypadlo. Poté se dítě správně připoutalo, sedačka byla opět nahnuta, ale pás ho zadržel a nic se mu nestalo.

Následně jsme si pověděli, že mnoho lidí při cestování autem na pás zapomíná a může se stát již zmiňovaná dopravní nehoda. Tím jsme plynule navázali na následující aktivitu, která se zaměřovala na chování při ní.

Aktivita č. 2: Puzzle

Časová dotace: 20 minut

Pomůcky: rozstříhané kreslené obrázky vozů složek IZS formátu A4 (3 ks)

Cíl: vysvětlit a ukázat dětem, co dělat a koho zavolat při dopravní nehodě

Popis aktivity: Děti byly rozděleny do tří skupinek po třech členech a každá měla svou barvu (modrá, zelená a žlutá). Dle těchto barev jim byly následně rozdány rozstříhané části zatavených obrázků, přičemž obsah všech kousků byl otočen směrem na lavici a děti viděly pouze barvu své skupinky. Pod každou barvou se skrýval vlastnoručně nakreslený vůz jedné ze složek IZS a úkolem dětí po otočení všech dílků bylo složit celý obrázek a říci ostatním, jakou složku jejich skupinka představuje. K tomu měly doplnit i příslušné telefonní číslo. Nešlo o to, kdo bude mít tuto činnost hotovou jako první, nejednalo se o soutěž, na což byly děti dopředu upozorněny. Po této aktivitě následovalo společné povídání o tom, že již víme, koho v případě dopravní nehody zavolat, přičemž jsme si vyzkoušeli, co říci do telefonu, pokud k nějaké nehodě dojde – představit se, popsat, co přesně se stalo, kde se to stalo a podat informace o zraněných. Důležitou roli hraje první pomoc, o které jsme se také zmínili, avšak primárně jsme cílili na to, aby děti věděly, že v případě nehody musí neprodleně zavolat příslušnou složku IZS, která přesně ví, jak v takové situaci postupovat. Všechny kreslené obrázky viz přílohy.

Aktivita č. 3: Závěrečné opakování

Časová dotace: 10 minut

Pomůcky: papírky s nedokončenými větami (9 ks)

Cíl: zopakovat si vše, co se žáci během programu dozvěděli

Popis aktivity: Každý žák si vylosoval papírek s jednou nedokončenou větou, tu přečetl nahlas a jeho úkolem bylo ji správně dokončit. Ostatní žáci kontrolovali správnost odpovědí svých spolužáků a případně je opravili či doplnili.

Seznam nedokončených vět:

- 1) „Pokud není k dispozici chodník, jdu vždy po straně vozovky.“
- 2) „Pokud chci přejít přes silnici, nesmím se vždy zapomenout“
- 3) „Mohu bezpečně přejít přes přechod pro chodce, pokud na semaforu svítí.....“
- 4) „Reflexní pásky si na svém těle umístíme vždy na a“
- 5) „Když jedu v autě, byť jen malý kousek, musím se vždy“
- 6) „Pokud jedu na kole, musím si vždy na hlavu nasadit“
- 7) „Na kole musím mít vždy dvě (na sobě nezávislé)“
- 8) „Pokud se v autě nepřipoutám a stane se dopravní nehoda, mohu se velmi ošklivě“
- 9) „Pokud se stane dopravní nehoda, při které se někdo zraní, musím co nejrychleji zavolat“

Jako zpětná vazba pro zhodnocení celého programu nám posloužily odpovědi ze závěrečného dotazníku, který byl dětem předložen po poslední aktivitě a znaly ho již z úvodu. Po jeho vyplnění každý žák na závěr řekl, co si z programu zapamatoval, co se mu nejvíce líbilo a obdržel malý dárek. Tím byla reflexní páska a reflexní přívěšek v podobě sovičky, které jim poslouží při pohybu po pozemních komunikacích.

11 Vyhodnocení

11.1 Program

Realizovaný program lze považovat za úspěšný. Žáci spolupracovali, byli aktivní a nebáli se komunikovat. V průběhu programu nedocházelo k žádným konfliktům a vše proběhlo v pořádku. Nejoblíbenější aktivitou bylo vyrábění z reflexních materiálů a také ukázka poutání v automobilu. Tímto se potvrzuje poznatek z teoretické části, kdy si děti nejvíce zapamatují situace, které si mohou samy vyzkoušet. Celkovou úspěšnost programu bude možné určit po vyhodnocení úvodního a závěrečného dotazníku, kdy budou porovnány znalosti žáků před a po programu.

11.2 Pozorování

V této práci bylo pozorování využito za účelem sledování chování a jednání žáků v průběhu programu a jejich reakcí na zvolené aktivity. Již během prvních aktivit bylo možné zaznamenat, které děti mají ve skupině role vůdců a které se naopak nechávají vést a nijak zvlášť se neprojeví. Na základě tohoto faktu bylo možné zapojení méně výrazných jedinců, kteří dostávali prostor vyjádřit se a celková komunikace pak byla na mnohem lepší úrovni. Při aktivitách ve skupinách bylo možné povšimnout si, jak si děti rozvrhnou úkoly, jak dokáží spolupracovat a jak vzájemně komunikují jeden s druhým.

Celkový dojem z chování i jednání všech žáků byl kladný. Děti se zapojovaly, u všech aktivit se snažily a dokonce i dívka, na kterou jsem byla od třídní učitelky upozorněna, že by s ní mohl být problém, až na drobné výkyvy spolupracovala. V případě, že během programu nějaký žák nevěděl odpověď na otázku nebo se spletl, se mu nikdo neposmíval, ani nepřicházely narážky – ty se v kolektivu dětí objevují poměrně často. Zde však bylo znát, že děti opravdu respektují jeden druhého. Díky této metodě bylo možné vysledovat, že se jedná o poměrně soudržný kolektiv dětí, které spolu dobře a bez větších problémů vycházejí.

11.3 Rozhovory

V této bakalářské práci byly uskutečněny dva totožné rozhovory s třídními učitelkami 3. a 4. třídy ZŠ v Chotyni. Rozhovory se skládaly celkem ze 14 otázek a proběhly 25. září 2020. Jejich cílem bylo zjistit, v jakém rozsahu se učitelky dopravní výchově věnují a jak připravují děti na pohyb v silničním provozu. V rámci ochrany osobních údajů jsou uvedena pouze křestní jména a začáteční písmena příjmení obou žen. Obě respondentky daly souhlas k uveřejnění rozhovorů v bakalářské práci. Níže jsou shrnuty a vyhodnoceny odpovědi obou respondentek. Jejich doslovné odpovědi viz přílohy.

Respondentka č. 1 – Mgr. Eva K., třídní učitelka 3. třídy

Paní Mgr. Eva K. pracuje ve školství 18 let. Sama vlastní řidičské oprávnění 14 let a v silničním provozu jí nejvíce vadí bezohlednost řidičů, předjíždění a parkování. Dopravní výchovu zařazuje do hodin prvouky a tělesné výchovy zhruba každé dva měsíce. S žáky neprobírá tuto problematiku pouze teoreticky, ale snaží se je vzdělávat i praktickými aktivitami – např. jízdou na koloběžce či kole. Pro výuku dopravní výchovy nevyužívá žádné pomůcky ani materiály. S žáky 3. třídy zatím nenavštěvuje dopravní hřiště a nácvik chování v silničním provozu provádí pohybem po obci. Tato respondentka dále uvedla, že děti znají pravidla dopravní výchovy z domova, ale jsou mezi nimi značné rozdíly. Vedení školy výuku dopravní výchovy podporuje a ona sama zastává názor, že je jí v českém školství věnován dostatečný prostor, přičemž samozřejmě záleží na učiteli, kolik času je ochoten této problematice věnovat. Ve výuce dopravní výchovy by nic neměnila, jelikož ji dělá podle sebe.

Respondentka č. 2 – Mgr. Hana K., třídní učitelka 4. třídy

Paní Mgr. Hana K. pracuje ve školství 23 let. Sama řidičkou není, ale v silničním provozu jí nejvíce vadí nedodržování pravidel. Dopravní výchovu zařazuje do hodin prvouky, přírodovědy a vlastivědy jednou za dva týdny a snaží se ji realizovat praktickou formou, společnými aktivitami a prací ve skupinách. Při výuce dopravní výchovy využívá pracovní listy, výukové aplikace či makety dopravních značek. S žáky 4. ročníku pravidelně navštěvuje dopravní hřiště, kde probíhá praktická výuka a žáci následně dělají průkaz cyklisty. Dále uvádí, že děti znají pravidla dopravní výchovy asi z poloviny, její výuku vedení školy taktéž podporuje. Ve shodě s předchozí respondentkou uvádí, že je dle jejího názoru výuce dopravní výchovy věnován dostatečný prostor a nic by neměnila.

Z provedených rozhovorů vyplývá, že se obě učitelky výuce dopravní výchovy věnují, což je samozřejmě žádoucí. Dále je pozitivem, že se učitelky nevěnují dopravní výchově pouze teoreticky, ale snaží se ji s dětmi procvičovat i praktickou formou. Když už není pro tuto problematiku vyhrazen samostatný předmět, aplikují ji do jiných předmětů, aby mohly děti v tomto ohledu vzdělávat.

Už méně uspokojivý je fakt, že učitelka 3. třídy zařazuje dopravní výchovu do hodin zhruba každé dva měsíce, což nemusí být dostatečné. Zde se potvrzuje poznatek z teoretické části práce, kdy záleží na každém učiteli, kolik prostoru věnuje ve svých hodinách právě této problematice. Jelikož nikde není přesně stanoveno, kolik hodin dopravní výchovy by žáci měli absolvovat, může ji učitel zařazovat dle svého uvážení. Právě proto, že samostatný předmět „dopravní výchova“ neexistuje, zařazují ji učitelé do předmětů, které uznají za vhodné. Zde se nám zobrazuje různorodost těchto předmětů, jelikož kromě prvouky zařazuje každá z učitelek dopravní výchovu do jiného předmětu.

Znepokojující je i to, že učitelka 3. třídy nevyužívá k výuce dopravní výchovy žádné pomůcky či materiály. V současné době, kdy je jich dostupná poměrně široká škála – od pracovních listů po omalovánky s dopravní tematikou – jsou žáci ochuzeni o podpůrné materiály, které by jim při výuce dopravní výchovy byly jistě pomoci. To, že se s dětmi jezdí na dopravní hřiště až ve 4. třídě, je diskutabilní. Návčik v reálném prostředí, které tento prostor představuje, není od věci ani v dřívějším věku, ale to už záleží na samotných učitelkách. V neposlední řadě fakt, kdy obě učitelky zastávají názor, že je v českém školství dopravní výchově věnován dostatečný prostor a v její výuce by nic neměnilo, hovoří za vše. Pokud ony samy neshledávají žádné komplikace v přístupu k dopravní výchově, je jasné, že budou nadále pokračovat v její výuce tak, jak jsou zvyklé.

Z rozhovorů tedy vyplývá, že ač se obě učitelky dopravní výchově věnují, ve 4. třídě probíhá o něco intenzivněji, což je pochopitelné vzhledem k tomu, že děti budou v tomto ročníku dělat průkaz cyklisty. Největší rozdíly lze spatřit ve využívání pomůcek či materiálů při výuce dopravní výchovy, v četnosti jejího zařazování do hodin a v návštěvě dětského dopravního hřiště.

11.4 Dotazník

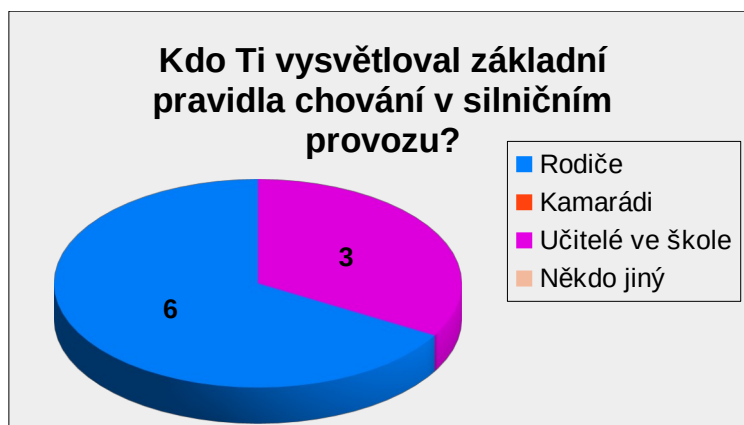
V této práci byl dotazník využit dvakrát. Nejprve před samotným programem a poté po jeho skončení. Jednalo se o totožné dotazníky, aby bylo možné porovnat, jaké byly znalosti žáků před programem a jak se změnily či nezměnily po něm. Respondenty tvořilo 9 žáků 3. třídy ZŠ, konkrétně 6 dívek a 3 chlapci ve věku 8 až 9 let. Dotazník byl zcela anonymní a skládal se z 10 otázek. První 4 otázky byly zaměřeny na informace o respondentech a zbylých 6 sloužilo k ověření jejich znalostí. Otázky byly seřazeny v takovém pořadí, v jakém za sebou následovaly části samotného programu. Žáci byli seznámeni s tím, že se nejedná o žádný test, který by byl známkován, aby nebyli zbytečně ve stresu. Ještě předtím, než začali s vyplňováním samotného dotazníku, byla každá otázka přečtena nahlas a případně vysvětlena, aby bylo jisté, že děti všemu rozumí. Vyplnění otázek trvalo zhruba 10 minut. Níže jsou vyhodnoceny odpovědi z obou dotazníků.

11.4.1 Úvodní dotazník



Graf 1: Jezdíš na kole?

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že 7 z 9 dětí umí jezdit na kole. Pokud děti na tuto otázku odpověděly kladně, měly ještě doplnit, od kolika let na kole jezdí. Nejvíce se opakovala odpověď „od 5 let“. Díky poznatkům z teoretické části, kdy se v tomto věku zvětšuje síla dítěte a zlepšuje se koordinace pohybů celého těla, mají předpoklady pro jízdu na kole všechny děti.



Graf 2: Kdo Ti vysvětloval základní pravidla chování v silničním provozu?

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že většině dětem vysvětlovali základní pravidla chování v silničním provozu rodiče a zbylým třem žákům učitelé ve škole, což je určitě uspokojivé, jelikož děti získávají informace ze správných zdrojů.

Otázky a odpovědi znázorněné v grafech výše nám sloužily k získání informací o respondentech. Jelikož na ně však samotný program nemá vliv, byly vyhodnoceny nyní a při vyhodnocování závěrečného dotazníku již zmíněny nebudou. Níže jsou uvedeny otázky zaměřující se na znalosti žáků.

1) Co si představíš, když se řekne „dopravní výchova“?

Čtyři děti nenapsaly žádnou odpověď, nejbližší správné definici byli dva žáci s odpověďmi „umět se chovat“ a „učit se dopravní značky“. Zbylí žáci uvedli např. auto, kola či značky.

2) Víš, jak se nazývají prvky, díky kterým jsi ve tmě lépe vidět?

Žádný žák neodpověděl správně. Pět dětí neuvedlo žádnou odpověď, zbylé čtyři napsaly: svítící pásy, světla, odrazky, bunda se světýlky.

3) Vyjmenuj povinnou výbavu jízdního kola.

Tuto otázku bychom mohli označit za nejtěžší. Tři žáci neuvedli žádnou odpověď, ostatní odpovědi byly chybné a jedinou věc, kterou děti z povinné výbavy napsaly správně, byla cyklistická přilba.

4) Pokud jedeš v autě, musíš se vždy připoutat?

Zde měli žáci vybrat jednu z možností ANO či NE a všech devět dětí odpovědělo správně (tedy ano). Byla to také jediná otázka z celého dotazníku, ve které se žádný žák nezmýlil.

5) Vyjmenuj telefonní čísla složek integrovaného záchranného systému (IZS) – policie, záchranná služba, hasiči.

Všechna čísla složek IZS dokázali správně určit pouze dva žáci. Čtyři žáci uvedli jen některá a zbylé tři děti nevěděly ani jedno z telefonních čísel.

6) Co uděláš, pokud budeš svědkem dopravní nehody?

V případě poslední otázky osm z devíti žáků nenapsalo žádnou odpověď, pouze jeden žák uvedl, že by zavolal polici a záchrannou službu.

Ze všech uvedených odpovědí vyplývá, že znalosti dětí z oblasti dopravní výchovy nebyly před programem nijak velké, jelikož na většinu otázek bylo odpovězeno chybně či vůbec. O nedostatečné znalosti této problematiky svědčí také fakt, že pouze u jedné otázky z celého dotazníku nechyboval žádný žák. Všechna telefonní čísla složek IZS uvedli správně pouze dva žáci. U dětí tohoto věku bychom již předpokládali, že je budou znát všichni.

11.4.2 Závěrečný dotazník

1) Co si představíš, když se řekne „dopravní výchova“?

Šest dětí uvedlo správnou odpověď – tedy že dopravní výchova znamená, jak se máme chovat v silničním provozu, jsou to určitá pravidla bezpečného chování.

2) Víš, jak se nazývají prvky, díky kterým jsi ve tmě lépe vidět?

Sedm žáků uvedlo správně, že se jedná o reflexní prvky a pouze dvě děti si na tento název nevzpomněly.

3) Vyjmenuj povinnou výbavu jízdního kola.

V případě této otázky se nestalo, že by žáci nenapsali žádnou odpověď, ale také se nenašel nikdo, kdo by si vzpomněl na všechny díly povinné výbavy (to ani nebylo předpokládáno). Většina dětí uvedla přilbu, brzdy, odrazky a bílé a červené světlo.

4) Pokud jedeš v autě, musíš se vždy připoutat?

Shodně s úvodním dotazníkem zakroužkovaly všechny děti správně odpověď ANO.

5) Vyjmenuj telefonní čísla složek integrovaného záchranného systému (IZS) – policie, záchranná služba, hasiči.

Odpovědi všech dětí byly správné, pouze jeden žák zaměnil čísla záchranné služby a hasičů.

6) Co uděláš, pokud budeš svědkem dopravní nehody?

U poslední otázky osm žáků uvedlo, že by zavolalo buď policii, hasiče či záchrannou službu a pouze jeden žák neuvedl žádnou odpověď.

Na základě získaných odpovědí po realizaci programu je patrné, že u všech žáků došlo k podstatnému zlepšení jejich znalostí. Samozřejmě musíme brát v potaz, že děti měly všechny informace v živé paměti, a tím pádem si většinu věcí lépe vybavily. Bylo by samozřejmě naivní domnívat se, že všechny odpovědi dětí po programu budou stoprocentní a bezchybné. Informací, které jsme si během programu předali, bylo poměrně velké množství a není možné uchovat v paměti každý detail. I přes to je oproti úvodnímu dotazníku znát posun.

11.4.3 Porovnání dotazníků

Odpovědi z obou dotazníků byly pro přehlednost zaneseny do tabulky níže, aby bylo možné je lépe porovnat a zjistit rozdíl mezi znalostmi před a po programu. Největší posun můžeme zaznamenat u otázek č. 2, 5 a 6.

| Otázky | Odpovědi před programem | Odpovědi po programu |
|--|-------------------------|----------------------|
| 1) Ví, co je dopravní výchova: | 2/9 | 6/9 |
| 2) Ví, že materiály pro zvýšení viditelnosti se nazývají reflexní: | 0/9 | 7/9 |
| 3) Vyjmenuje povinnou výbavu jízdního kola: | 0/9 | 0/9* |
| 4) Ví, že se při jízdě v autě musí vždy připoutat: | 9/9 | 9/9 |
| 5) Vyjmenuje telefonní čísla všech složek IZS: | 2/9 | 9/9 |
| 6) Ví, co udělá, pokud bude svědkem dopravní nehody: | 1/9 | 8/9 |

Tabulka 1: Porovnání odpovědí z obou dotazníků

*Odpovědi u otázky č. 3 nebylo možné přesně vyjádřit čísla, jelikož žádné z dětí nevedlo úplnou odpověď, ale vždy jen částečnou. Z tohoto důvodu je v kolonce uvedena 0, ale neznamená to, že by děti odpověď vůbec nevěděly.

11.5 Průzkumné otázky

Průzkumná otázka č. 1 zněla: **Předpokládáme, že obě třídní učitelky využívají při výuce dopravní výchovy pomůcky, publikace či jiné materiály.**

Vyhodnocení: Tento předpoklad byl částečně potvrzen, jelikož pomůcky při výuce dopravní výchovy využívá pouze třídní učitelka žáků 4. třídy.

Průzkumná otázka č. 2 zněla: **Předpokládáme, že minimálně 80 % žáků dokáže rozpoznat rizikové chování v silničním provozu.**

Vyhodnocení: Tento předpoklad byl potvrzen, jelikož při aktivitě s obrázky všichni žáci poznali, jaké nezodpovědné chování zobrazují a totéž se opakovalo, když měli uvést rizikové chování ze svého okolí. Rizikové chování tedy dokáže rozpoznat 100 % žáků.

Průzkumná otázka č. 3 zněla: **Předpokládáme, že minimálně 40 % žáků bude před realizací programu vědět, jak se nazývají prvky zajišťující naši viditelnost.**

Vyhodnocení: Tento předpoklad byl vyvrácen, jelikož z úvodního dotazníku je patrné, že žádný z žáků (tj. 0 %) před realizací programu nevěděl, že prvky zajišťující naši viditelnost se nazývají reflexní.

Průzkumná otázka č. 4 zněla: **Předpokládáme, že alespoň 70 % žáků bude po realizaci programu znát základní pravidla dopravní výchovy.**

Vyhodnocení: Tento předpoklad byl potvrzen, jelikož díky odpovědím ze závěrečného dotazníku lze zjistit, že základní pravidla dopravní výchovy zná po realizaci programu 72,2 % žáků.

Vyhodnocení průzkumných otázek bylo pro přehlednost zaneseno do tabulky níže:

| Průzkumná otázka | | Naplnění předpokladu |
|------------------|---|----------------------|
| O1 | Předpokládáme, že obě třídní učitelky využívají při výuce dopravní výchovy pomůcky, publikace či jiné materiály. | Částečně ano |
| O2 | Předpokládáme, že minimálně 80 % žáků dokáže rozpoznat rizikové chování v silničním provozu. | Ano |
| O3 | Předpokládáme, že minimálně 40 % žáků bude před realizací programu vědět, jak se nazývají prvky zajišťující naši viditelnost. | Ne |
| O4 | Předpokládáme, že alespoň 70 % žáků bude po realizaci programu znát základní pravidla dopravní výchovy. | Ano |

Tabulka 2: Vyhodnocení průzkumných otázek

12 Souhrnné výsledky

Díky porovnání odpovědí z obou dotazníků bylo možné mnohem přesněji vyhodnotit úspěšnost programu jako celku a zjistit posun žáků v konkrétních oblastech. Pokud bychom s dětmi nic takového neudělali, nezbylo by nám nic jiného než věřit, že si z něj alespoň něco odnesly. Ze závěrečných reakcí dětí bylo patrné, že se jim program líbil, o čemž svědčila i jejich aktivita v jeho průběhu. Díky rozhovorům jsme zjistili, že třídní učitelky sice realizují dopravní výchovu prostřednictvím praktických aktivit v reálném prostředí, ale odpovědi žáků v úvodním dotazníku nepotvrzovaly, že by se v této oblasti orientovali. Proto by bylo žádoucí zařazovat dopravní výchovu ve 3. třídě do výuky častěji.

Celý program můžeme považovat za úspěšný, ale pro upevnění všech získaných znalostí je potřeba, aby třídní učitelky dále pokračovaly v soustavné dopravní výchově a s žáky vybraná témata probíraly. Cíl práce, kterým bylo navrhnout, realizovat a evaluovat volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ, byl splněn.

13 Diskuze

Program jako takový bych označila za podařený. Důkazem jsou odpovědi žáků v závěrečném dotazníku, ze kterého je patrné, že se jejich znalosti oproti úvodu změnilы v pozitivním slova smyslu. Celkově vše probíhalo tak, jak mělo, jen při třetí části narušil déšť plán realizovat aktivity venku. Pro děti je důležité, aby netrávily celou dobu pouze ve vnitřních prostorách, ale změnilы prostředí, mohly se nadechnout čerstvého vzduchu a trochu se rozhybat. S nastalou situací jsme si však poradili a chod programu to nijak zvlášť nenarušilo.

Jako velkou výhodu vnímám počet žáků, jelikož (ač jsem byla zprvu zaskočena, že jich není více) se se skupinou o menším počtu jedinců pracovalo i komunikovalo o mnoho lépe. Jmenovky po chvíli nebyly potřeba, jelikož díky malému počtu žáků jsem si jejich jména rychle zapamatovala. Další výhodou bylo, že se jednalo o vesnickou školu, a jelikož žijeme všichni ve stejném místě, některé děti mě znaly od vidění, a celková atmosféra byla po celou dobu spíše kamarádká. Pro děti jsem tedy nebyla úplně cizím člověkem, což mělo samozřejmě vliv na jejich přístup ke mně. Milým bonusem na závěr bylo, když mi děti řekly, že se na začátku trochu bály, ale nakonec je to moc bavilo a byl to nejlepší pátek, co mohl být. Pokud člověk realizuje program a jeho prostřednictvím se snaží předávat znalosti, je mu tato pochvala největší odměnou.

Pokud bych měla do budoucna něco změnit, realizovala bych část zaměřenou na cyklistu spíše na dětském dopravním hřišti, kde by si děti mohly jízdu na kole vyzkoušet v reálném prostředí spolu s dopravními značkami, které jsou nedílnou součástí silničního provozu. Záměrně jsem však do programu nezařazovala aktivitu, kdy by děti pouze vyjmenovávaly druhy dopravních značek, jelikož to by, i dle poznatků z teoretické části, nemělo žádoucí účinek. Nejvíce se děti naučí praktickým nácvikem v reálném prostředí, proto bych tuto část pojala příště jinak. To samé platí pro aktivitu zaměřující se na chování při dopravní nehodě, kdy jsme se věnovali především složkám IZS, než samotné první pomoci, ke které bych se nebála přizvat odborníka, jenž by dětem tuto problematiku dokázal lépe vysvětlit a zároveň by si děti některé situace mohly přímo vyzkoušet.

Pro přesnější představu dětí by bylo vhodné u některých aktivit podpořit předané informace naučnými videi či spoty. Tomu jsem se však chtěla vyhnout a zachovala program bez užití digitálních technologií, jelikož ty i tak zaujímají velkou část v jejich životě a je možné se obejít bez nich. Přestože vím o několika kvalitně zpracovaných snímcích s dopravní tematikou, už při tvorbě programu jsem věděla, že v něm žádný z nich nevyužiji.

Po shlédnutí odpovědí dětí v úvodním dotazníku jsem byla na pochybách, zda otázky nebyly formulovány moc složitě. Když jsem však vyhodnocovala závěrečný dotazník, bylo vidět, že za nesprávnými odpověďmi dětí v úvodu nebyla špatná formulace, nýbrž nedostatečná znalost tématu. Avšak i přes to bych nyní některé otázky zvolila jinak.

Za největší nevýhodu programu bych jednoznačně označila situaci se šířícím se onemocněním COVID-19. I z tohoto důvodu byl program realizován již v září roku 2020, přestože původní plán byl uskutečnit ho o něco déle. Se stále zhoršující se situací bylo celkově obtížnější domluvit celou realizaci programu a vše se odehrávalo pod časovým tlakem, jelikož hrozilo uzavření škol a já potřebovala mít k dispozici žáky 3. třídy. Do poslední chvíle bylo tedy nejisté, zda se program podaří uskutečnit. Proto jsem byla velice vděčná, že jsem ho nakonec stihla realizovat, i když bych si samozřejmě přála mít vše ve větším klidu, bez stresu a za jiných podmínek. Za nedlouho se opravdu školy uzavřely a nastala další opatření, za kterých by uskutečnění programu nebylo možné.

Při realizaci praktické části jsem si opět uvědomila, že práce s dětmi mě naplňuje, v jejich blízkosti je mi nejlépe a ráda bych se jim věnovala i v budoucnu. Díky realizaci programu jsem byla obohacena o další zkušenost, kdy jsem měla po delší dobu za úkol udržet pozornost skupiny dětí s cílem předat jim nějaké znalosti. Ze začátku mě samozřejmě provázela nervozita a strach, aby vše vyšlo, jak má, a něco se nepokazilo, ale naštěstí byly mé obavy zbytečné a samotné reakce všech dětí potvrdily, že je připravené aktivity bavily. Samozřejmě – vždy je co zlepšovat, člověk má o programu určitou představu, ale až samotná realizace ukáže, co funguje a nefunguje, a z toho se následně může poučit a určité věci změnit.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo navrhnout, realizovat a evaluovat volnočasový program s prvky dopravní výchovy pro žáky 3. třídy ZŠ. V teoretické části jsme se zaměřili na vybrané pojmy, dítě mladšího školního věku, pedagogiku volného času a dopravní výchovu spolu se subjekty působící v této oblasti. Praktickou část tvořil samotný program spolu s rozhovory s třídními učitelkami 3. a 4. třídy.

Díky porovnání úvodního a závěrečného dotazníku byla vyhodnocena úspěšnost programu, kdy došlo ke znatelnému zlepšení ve znalostech žáků. O úspěšnosti programu svědčila i zpětná vazba od dětí, kterým se aktivity v jeho průběhu líbily. Díky rozhovorům s třídními učitelkami 3. a 4. třídy došlo ke zjištění, že ač je v obou třídách dopravní výchova do výuky zařazována, ve 3. třídě by měla zaujímat místo ve výuce častěji.

Cíl práce byl splněn, program byl zrealizován s vybranou cílovou skupinou a lze ho označit za úspěšný.

Seznam zdrojů

Knižní zdroje

ČINČERA, J., 2007. *Práce s hrou: pro profesionály*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1974-0.

GILLERNOVÁ, I., KREJČOVÁ, L. a kol., 2012. *Sociální dovednosti ve škole*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3472-9.

HANUŠ, R., CHYTILOVÁ, L., 2009. *Zážitkové pedagogické učení*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2816-2.

HARTL, P., 2004. *Stručný psychologický slovník*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-803-1.

HAVLÍK, R., KOŤA, J., 2007. *Sociologie výchovy a školy*. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-327-7.

HÁJEK, B., HOFBAUER, B., PÁVKOVÁ, J., 2011. *Pedagogické ovlivňování volného času: trendy pedagogiky volného času*. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0030-7.

HELUS, Z., 2018. *Úvod do psychologie*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4675-3.

HOFBAUER, B., 2004. *Děti, mládež a volný čas*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-927-5.

CHRÁSKA, M., 2007. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1369-4.

JANDOUREK, J., 2012. *Slovník sociologických pojmů*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3679-2.

JANDOUREK, J., 2009. *Úvod do sociologie*. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-644-5.

- KOLÁŘ, Z. a kol., 2012. *Výkladový slovník z pedagogiky: 583 vybraných hesel*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3710-2.
- LANGMEIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D., 2006. *Vývojová psychologie*. 2. aktual. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1284-0.
- LÍMOVÁ, L., 2006. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-1157-0.
- MATOUŠEK, O. a kol., 2013. *Metody a řízení sociální práce*. 3. aktual. a dopl. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0213-4.
- MOŽNÝ, I., 2006. *Rodina a společnost*. Praha: SLON. ISBN 80-86429-58-X.
- OPRAVILOVÁ, E., 2016. *Předškolní pedagogika*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5107-8.
- PÁVKOVÁ, J. a kol., 2008. *Pedagogika volného času: teorie, praxe a perspektivy výchovy mimo vyučování a zařízení volného času*. Vyd. 4. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-423-6.
- PRŮCHA, J., 2015. *Přehled pedagogiky: úvod do studia oboru*. 4. aktual. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0872-3.
- ŘÍČAN, P., 2004. *Cesta životem: vývojová psychologie*. 2. přeprac. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7367-124-7.
- STOJAN, M. a kol., 2007. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity. ISBN 978-80-210-4251-3.
- ŠAFRÁNKOVÁ, D., 2019. *Pedagogika*. 2. aktual. a rozšíř. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5511-3.
- ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J. a kol., 2003. *Přehled vývojové psychologie*. Olomouc: Univerzita Palackého. ISBN 80-244-0629-2.
- ŠRŮTKOVÁ, H., VOTRUBA, J., POMPL V., 1979. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže: metodická příručka pro školy a výchovné zařízení 1. a 2. cyklu*. Praha: SPN. ISBN 14-315-79.

VÁGNEROVÁ, M., 2012. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. Vyd. 2. dopl. a přeprac. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-2153-1.

Internetové zdroje

BESIP: Kampaně [online]. [vid 25. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane-sekce>

BESIP: Kdo jsme [online]. [vid 25. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

Markétina dopravní výchova: den s dopravní výchovou [online]. [vid 11. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.dopravnivychova.cz/stranky/104/pro-skoly.html>

Markétina dopravní výchova: o projektu [online]. [vid 27. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.dopravnivychova.cz/stranky/25/o-projektu.html>

Moje vize nula: základní informace [online]. [vid 27. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.mojevizenula.cz/stranky/124/zakladni-informace.html>

Na kole jen s přilbou: o projektu [online]. [vid 27. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.nakolejensprilbou.cz/stranky/24/o-projektu.html>

Policie ČR: Zebra se za Tebe nerozhledne [online]. [vid 3. 2. 2021]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-predstavuje-v-novem-kabatu.aspx>

Tým silniční bezpečnosti: Kdo jsme [online]. [vid 25. 1. 2021]. Dostupné z: <http://story.tymbezpecnosti.cz/stranky/25/o-nas.html>

Tým silniční bezpečnosti: projekty [online]. [vid 27. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/projekty>

Učme se přežít: o projektu [online]. [vid 27. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.ucmeseprezit.cz/stranky/10:o-projektu.html>

Záchranný kruh: o nás [online]. [vid 3. 2. 2021]. Dostupné z: <https://www.zachranny-kruh.cz/o-nas/>

Seznam příloh

- Příloha č. 1 – Rozhovor s třídní učitelkou 3. třídy
- Příloha č. 2 – Rozhovor s třídní učitelkou 4. třídy
- Příloha č. 3 – Vyplněný závěrečný dotazník (ukázka)
- Příloha č. 4 – Obrázek se špatnou situací č. 1, zdroj vlastní
- Příloha č. 5 – Obrázek se špatnou situací č. 2, zdroj vlastní
- Příloha č. 6 – Obrázek se špatnou situací č. 3, zdroj vlastní
- Příloha č. 7 – Obrázek se špatnou situací č. 4, zdroj vlastní
- Příloha č. 8 – Obrázek se špatnou situací č. 5, zdroj vlastní
- Příloha č. 9 – Obrázek se správnou situací č. 6, zdroj vlastní
- Příloha č. 10 – Obrázek vozu Policie ČR, zdroj vlastní
- Příloha č. 11 – Obrázek vozu záchranné služby, zdroj vlastní
- Příloha č. 12 – Obrázek vozu hasičů, zdroj vlastní
- Příloha č. 13 – Fotodokumentace z programu

Příloha č. 1 – Rozhovor s třídní učitelkou 3. třídy

1) Kolik let učíte?

„Učím 18 let.“

2) Jste sama řidičkou? Kolik let?

„Ano, jsem a řidičský průkaz mám 14 let.“

3) Pokud ano, co Vám v silničním provozu vadí?

„Vadí mi bezohlednost řidičů, předjíždění a také to, jakým způsobem někdy řidiči svá auta zaparkují – zaberou často více než jedno parkovací místo.“

4) Zařazujete dopravní výchovu do výuky?

„Samozřejmě, je součástí RVP pro základní vzdělávání.“

5) Pokud ano, jak často?

„Pravidelně, cca každé dva měsíce.“

6) Do jakých předmětů dopravní výchovu zařazujete?

„Do hodin prvouky a tělesné výchovy.“

7) Jakým způsobem realizujete výuku dopravní výchovy?

„Snažím se dětem předávat informace nejen teoreticky, ale realizuji s nimi i praktické aktivity v reálném prostředí (např. jízda na kole, koloběžce).“

8) Používáte pro výuku dopravní výchovy nějaké pomůcky (publikace, pracovní listy...)?

„Ne, nic z toho nepoužívám.“

9) Máte pro výuku dopravní výchovy dostatek materiálů?

„Nevyužívám žádné materiály, nepotřebuji je.“

10) Jezdíte s dětmi na dětské dopravní hřiště?

„Ano, jezdíme, ale až ve 4. třídě. Ve 3. třídě se zatím budeme pohybovat pouze po obci a procvičovat praktické a zkušenostní aktivity.“

11) Znají děti základní pravidla dopravní výchovy z domova?

„Znají, ale jsou mezi nimi velké rozdíly.“

12) Podporuje vedení Vaší školy výuku dopravní výchovy?

„Ano, to je samozřejmé.“

13) Domníváte se, že je dopravní výchově v českém školství věnován dostatečný prostor, nebo se na ni zapomíná?

„Myslím, že je jí věnován dostatečný prostor, ale samozřejmě záleží na učiteli, kolik času je ochotný tomuto tématu věnovat.“

14) Co byste z hlediska své praxe změnila ve výuce dopravní výchovy? Co Vám v ní chybí a co je naopak zbytečné?

„Dělám si dopravní výchovu po svém, tudíž bych neměnila nic.“ (smích)

Příloha č. 2 – Rozhovor s třídní učitelkou 4. třídy

1) Kolik let učíte?

„Učím už 23 let.“

2) Jste sama řidičkou? Kolik let?

„Ne, neřídím. Asi jsem ani nikdy po řidičském průkazu netoužila.“

3) Pokud ano, co Vám v silničním provozu vadí?

„Přesto, že sama řidičkou nejsem, mi nejvíce vadí nedodržování pravidel.“

4) Zařazujete dopravní výchovu do výuky?

„Ano, pravidelně ji implikuji do svých předmětů.“

5) Pokud ano, jak často?

„Snažím se ji zařazovat pravidelně alespoň jednou za dva týdny. S blízcími se testy cyklisty je poté zařazována jednou až dvakrát týdně.“

6) Do jakých předmětů dopravní výchovu zařazujete?

„Prvouka, přírodověda a vlastivěda.“

7) Jakým způsobem realizujete výuku dopravní výchovy?

„Určitě praktickou formou, společnými aktivitami, prací ve skupinách, také s dětmi navštěvuji dopravní hřiště.“

8) Používáte pro výuku dopravní výchovy nějaké pomůcky (publikace, pracovní listy...)?

„Ano, používám výukové aplikace, pracovní listy, makety dopravních značek či křížovatek.“

9) Máte pro výuku dopravní výchovy dostatek materiálů?

„Ano, mám.“

10) Jezdíte s dětmi na dětské dopravní hřiště?

„Ano, 4. ročníky pravidelně navštěvují dopravní hřiště v Liberci. Tam probíhá teoretická výuka a praktické jízdy a závěrem žáci dělají průkaz cyklisty.“

11) Znájí děti základní pravidla dopravní výchovy z domova?

„Řekla bych tak z poloviny. U některých dětí je vidět, že je rodiče pravidla opravdu učí, ale u jiných mám často pocit, že jsou pro ně úplnou novinkou.“

12) Podporuje vedení Vaší školy výuku dopravní výchovy?

„Ano, mám plnou podporu.“

13) Domníváte se, že je dopravní výchově v českém školství věnován dostatečný prostor, nebo se na ni zapomíná?

„Já si myslím, že je zde věnován dostatečný prostor.“

14) Co byste z hlediska své praxe změnila ve výuce dopravní výchovy? Co Vám v ní chybí a co je naopak zbytečné?

„Zajímavá otázka... Nevím, asi bych nic bych neměnila.“

Příloha č. 3 – Vyplněný závěrečný dotazník (ukázka)

1) Jsem: (Zakroužkuj)

• Chlapec

Dívka

2) Je mi 8 let. (Doplň svůj věk)

3) Jezdíš na kole? Pokud ano, od kolika let?

ANO OD 8 LET

4) Kdo Ti vysvětloval základní pravidla chování v silničním provozu? (Zakroužkuj)

Rodiče

• Kamarádi

• Učitelé ve škole

Někdo jiný:.....

5) Co si představíš, když se řekne „dopravní výchova“?

PRAVIDLA JAK SE MÁME CHOVAT

6) Víš, jak se nazývají prvky, díky kterým jsi ve tmě lépe vidět?

REFLEXNÍ PRVKY

7) Vyjmenuj povinnou výbavu jízdního kola:

odrasky červené a bílé vesty

8) Pokud jedeš v autě, musíš se vždy připoutat? (Zakroužkuj)

ANO x NE

9) Vyjmenuj telefonní čísla složek integrovaného záchranného systému (IZS):

Policie: 158, Záchraná služba: 155, Hasiči: 150

10) Co uděláš, pokud budeš svědkem dopravní nehody?

ZAVOLAM POLICII NEBO HASIČE
NEBO ZÁCHRANKU

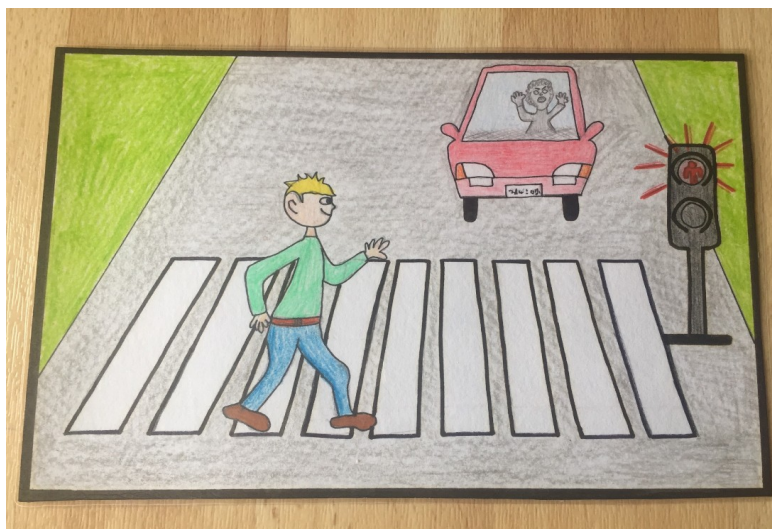
Příloha č. 4 – Obrázek se špatnou situací č. 1, zdroj vlastní



Příloha č. 5 – Obrázek se špatnou situací č. 2, zdroj vlastní



Příloha č. 6 – Obrázek se špatnou situací č. 3, zdroj vlastní



Příloha č. 7 – Obrázek se špatnou situací č. 4, zdroj vlastní



Příloha č. 8 – Obrázek se špatnou situací č. 5, zdroj vlastní



Příloha č. 9 – Obrázek se správnou situací č. 6, zdroj vlastní



Příloha č. 10 – Obrázek vozu Policie ČR, zdroj vlastní



Příloha č. 11 – Obrázek vozu záchranné služby, zdroj vlastní



Příloha č. 12 – Obrázek vozu hasičů, zdroj vlastní



Příloha č. 13 – Fotodokumentace z programu, zdroj vlastní

