

Univerzita Hradec Králové

Pedagogická fakulta

Ústav primární a preprimární edukace

**Zkoumání efektivity projektu „Děti, pozor silnice“,
prezentovaného v prvních ročnících základní školy**

Diplomová práce



Zadání diplomové práce

Autor: Petra Soukupová

Studium: P131249

Studijní program: M7503 Učitelství pro základní školy

Studijní obor: Učitelství pro 1. stupeň základní školy

Název diplomové práce: **Zkoumání efektivity projektu "Děti, pozor silnice" prezentovaného v prvních ročnících základní školy**

Název diplomové práce AJ: Research of effectiveness of the project "Děti pozor, silnice", presented to the first grades of elementary schools

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cílem práce je zjistit efektivitu projektu: Děti pozor silnice, který je prezentován v prvních třídách v okolí Jilemnicka. Teoretická část se věnuje tématu dopravní výchovy. Empirická část se věnuje ověření efektivity realizovaného projektu na základě sběru dat před realizací projektu, bezprostředně po jeho realizaci a s odstupem delšího časového období. Jako výzkumná metoda bude využit rozhovor a dotazník.

Garantující pracoviště: Ústav primární a preprimární edukace, Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: Mgr. Martin Skutil, Ph.D.

Oponent: Ing. et Bc. Stanislav Michek, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 26.5.2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala pod vedením vedoucí diplomové práce samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu. V Hradci Králové, dne:

Podpis:

Poděkování:

Mé poděkování patří Mgr. Martinovi Skutilovi, Ph.D., za odborné vedení, trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracování diplomové práce věnoval. Dále bych chtěla poděkovat Ing. Radce Paulů za vstřícnost a pomoc při získání potřebných informací a podkladů.

Anotace:

Diplomová práce s názvem Zkoumání efektivity projektu „Děti, pozor silnice“ prezentovaného v prvních ročnících základní školy, zkoumá vliv prezentovaného projektu na úroveň vědomostí žáků v prvních ročnících ve spádové oblasti Jilemnicka svazku obcí.

Teoretická část definuje pojem dopravní výchova, stanovuje její cíle a psychologické hledisko. Dále se zabývá definicí dítěte mladšího školního věku jako účastníka silničního provozu. Popisuje dětská dopravní hřiště, jejich druhy a pravidla silničního provozu. V závěru teoretické části jsou popsány vzdělávací projekty, podporující informovanost v oblasti dopravní výchovy a cílový projekt, na který je zaměřena praktická část práce.

Praktickou část tvoří výzkum, který ověřuje efektivitu realizovaného projektu na základě sběru dat před realizací projektu, bezprostředně po jeho realizaci a s odstupem delšího časového období. Jako výzkumná metoda byl využit pracovní list, přizpůsobený nízkému věku respondentů.

Klíčová slova: Dopravní výchova, základní škola, výzkum, projekt, efektivita

Annotation:

The diploma thesis called the Researching of the project efficiency „Děti, pozor silnice“ that has been presented in first grade primary schools, researches the influence of the project on the amount of pupils' knowledge in the catchment areas of Jilemnice region villages union.

The theoretical part defines the term traffic education. It provides her aims and psychological viewpoint. Furthermore, it pursues the definition of a primary school child as the participant of traffic. It describes the road traffic playgrounds, their types and the road traffic rules. In the final part of theoretical section there are described the main educational projects that support traffic road rules awareness and the aim project which is described in the practical part of the thesis.

The practical section focuses on the research which verifies the efficiency of the implemented project based on the data collection before, right after it's realization and after some time period. As the research method was used the worksheet that has been suitable for the respondents of young age.

Keywords: Roadtraffic, primaryschool, research, project, efficiency

OBSAH

Úvod	7
1 Dopravní výchova- vymezení pojmu, cíle, psychologické hledisko	8
1.1 Vymezení pojmu „dopravní výchova“	9
1.2 Psychologické hledisko dopravní výchovy	10
1.3 Cíle dopravní výchovy	11
2 Dítě mladšího školního věku jako účastník silničního provozu	16
2.1 Mladší školní věk	16
2.2 Charakteristika dítěte, mladšího školního věku	16
2.3 Charakteristika účastníka mladšího školního provozu	16
2.4 Charakteristika dítěte, jako účastníka silničního provozu	18
3 Historie dopravní výchovy	23
4 Dopravní výchova ve školní praxi	24
4.1 Dopravní výchova v kurikulárních dokumentech pro základní školy	25
4.2 Dopravní výchova v prvním ročníku základní školy	26
5 Dětská dopravní hřiště	29
5.1 Druhy dětských dopravních hřišť	31
6 Pravidla silničního provozu	35
7 Vzorové vzdělávací projekty podporující informovanost v oblasti dopravní výchovy	36
7.1 BESIP TEAM	36
7.2 ALARM	37
7.3 Ajaxův zápisník	37
7.4 Vzorový zahraniční projekt	38
8 Historie a vývoj zkoumaného projektu „Děti, pozor silnice“	39
8.1 Organizační zajištění projektu v roce 2017	42
8.2 Průběh vlastní výuky v rámci projektu	42
9 Metodologie	45
9.1 Cíl výzkumu	45
9.2 Definované výzkumné otázky	45
9.3 Charakteristika průzkumného souboru	46
9.4 Nástroje výzkumu	47
10 Analýza výsledků a jejich interpretace	49
10.1 Výsledky za jednotlivé školy ve všech fázích testování	49
10.2 Výsledky na jednotlivé otázky ve všech fázích testování	50
10.3 Výsledky úspěšnosti malotřídních a plně organizovaných škol ve všech fázích testování	52
10.4 Srovnání výsledků dívek a chlapců ve všech fázích testování	53
11 Návrhy na zefektivnění sledovaného projektu	54
12 Závěry výzkumu a celkové shrnutí	56
13 Seznam použitých zdrojů	58
14 Seznam použitých grafů, obrázků a tabulek obrázků, tabulek a grafů	62
15 Seznam použitých zkratk	63
16 Seznam příloh	64

Úvod

Téma mé diplomové práce je dopravní výchova v prvním ročníku základních škol. Pro výběr tohoto tématu jsem se rozhodla poté, co se mi naskytla možnost připojit se k realizaci posledního ročníku projektu „Děti, pozor silnice“, který pořádá Město Jilemnice a Jilemnicko - svazek obcí pro všechny základní školy ve svém spádovém obvodu, který pokrývá území ORP Jilemnice.

Cílem mé práce je porovnávání úrovně znalostí dětí, v prvním ročníku základní školy v oblasti dopravní výchovy. Znalosti srovnávám před realizací projektu „Děti pozor silnice“, Bezprostředně po jeho realizaci a s odstupem delšího časového období. Výzkum provádím pomocí pracovního listu, vytvořeného na základě průběhu sledovaného projektu. Prostřednictvím tohoto porovnání poté určuji efektivitu sledovaného projektu.

Když zavzpomínám na to, jaké informace jsem v dětství o této problematice prostřednictvím školní výuky dostala já sama, přišlo mi toto řešení komplexního předávání informací prostřednictvím projektu velmi zajímavé a potřebné. Mé tehdejší informace byly z mého současného pohledu velmi nedostačující a nebyly získávané uceleně s možností praktického ověření, ale pouze nahodile a nemetodicky. V rámci školní výuky jsem neabsolvovala ani tradiční výuku dopravní výchovy na školním hřišti, takže veškeré mé znalosti z této oblasti pocházely od rodičů nebo sourozenců. Vzhledem k tomu, že jsem se jako dítě již od první třídy pohybovala samostatně v dopravním provozu, považuji tuto situaci za chybu ve vzdělávacím systému v dané době a na daném místě. I z tohoto důvodu mě zajímalo, na jaké úrovni jsou znalosti dnešních dětí.

Během realizace výše zmíněného projektu jsem se utvrdila v tom, že dopravní výchově není věnována na základních školách taková pozornost, jaká by jí věnována být podle mého názoru měla a spoléhání na tematické projekty zajišťované mimoškolními subjekty nejsou koncepčním a dlouhodobým řešením, a to i přes popularitu daného projektu v regionu. Při rozhodování o zpracování této práce hrál důležitou roli také rozhovor s ředitelem jedné nejmenované základní školy, během něhož jsem se od něj dozvěděla, že dopravní výchově nevěnují téměř žádnou pozornost.

1 Dopravní výchova- vymezení pojmu, cíle, psychologické hledisko

Teoretická část diplomové práce je zaměřena na problematiku dopravní výchovy. První část je zaměřena na definování pojmu dopravní výchova, na jeho psychologické hledisko a cíle, které si klade za úkol. Dále se zaměřuje na dítě, jako na účastníka silničního provozu, definuje jeho věkové zvláštnosti a jeho psychologické aspekty ovlivňující chování v určitých dopravních situacích. Vymezuje také, kdo vše je účastníkem silničního provozu a jaká pravidla se k němu vztahují. V teoretické části práce dále poukazuje na dopravní nehodovost způsobenou přímo dětmi a v závěru první části pak stručně popisuje základní zákony a vyhlášky zabývající se pravidly silničního provozu. Druhá část je zaměřena na dopravní výchovu ve školách a v kurikulárních dokumentech. Jelikož cílovou skupinou jsou žáci prvních tříd, logicky se práce více zaměřuje i v teoretické části na dopravní výchovu v prvním ročníku základních škol. V další kapitole práce popisuje fungování a význam dětských dopravních hřišť pro vzdělávání dětí v této oblasti. Neméně zajímavá je komparace výhod a nevýhod využití dětských hřišť při praktické výuce dopravní výchovy a vytvoření přehledu typů těchto specifických zařízení, včetně potřebné časové dotace pro školy na jejich využití pro výuku dopravní bezpečnosti.

V poslední části teoretické práce popisují samotný projekt „Děti, pozor silnice“, jeho historický vývoj, organizační a technické zabezpečení, samotný průběh výuky a její zajištění, ohlasy dotčených škol a jeho dopad na cílovou skupinu. V závěrečné části práce stručně popisuje významné celostátní projekty a kampaně, určené na vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy a k ochraně jejich bezpečnosti v silničním provozu (například úspěšné projekty ALARM, BESIP Team a jim podobné).

1.1 Vymezení pojmu „dopravní výchova“

„Má-li škola připravit žáky pro život, musí je především naučit, jak si život zachovat.“
(Límová, 2006, str. 21).

Z existujících definic tu nejjasnější uvádí Josef Volný a kol: *„Dopravní výchova vychovává a učí během povinné školní docházky žáky správnému, bezpečnému a obratnému chování a jednání v silničním provozu.“* (Volný a kol. 1980, str. 24).

Volný ve své knize Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy o dopravní výchově říká, že dopravní výchova je u nás chápána v širokém slova smyslu jakožto úsilí vzdělávacího i výchovného rázu. Za cíl si klade, aby byl člověk připraven k bezpečné účasti v dopravním provozu, ale aby byl také schopen přijímat informace o současném i budoucím dopravním dění. (Volný, 1980).

„Konkrétně to pak znamená vybavit už děti těmi vědomostmi a dovednostmi, které jim umožní dopravní bezpečnost v roli chodce, případně cyklisty a budoucího řidiče motorového vozidla.“ (Volný, 1980, str. 9).

Metodická příručka Policie ČR a dopravní výchova dětí definuje dopravní výchovu takto: *„Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu, příprava na budoucí role řidičů motorových vozidel. Dopravní výchova je jako součást vzdělávání proces dlouhodobý, nepřetržitý. Začíná tehdy, když dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do silničního provozu a končí tehdy, kdy je člověk nucen vzdát se pohybu v silničním provozu.“* (Votruba, 1994, str. 5).

V knize Teorie dopravní výchovy autorky Lucie Límové je dopravní výchova definována jako: *„Nedílná součást všeobecného vzdělávání dětí i dospělých. Znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích je nutností k přežití. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich následkům.“* (Límová, 2006, str. 5).

Vymezení pojmu „dopravní výchova“ není zcela jednoduché. Spíše než přesné definice nalezneme popis toho, co by mělo být obsahem problematiky dopravní výchovy.

Z výše uvedeného můžeme usoudit, že dopravní výchova je nepochybně dlouhodobý proces, který se snaží o rozvoj vědomostí o silničním provozu. Klade důraz především na znalost pravidel, která zajistí bezpečný pohyb svůj i ostatních v dopravním provozu. Získané vědomosti je poté třeba dále rozvíjet, a nespoléhat se na vědomosti již jednou nabyté, neboť i zde, stejně v jako v jakémkoli jiném procesu, dochází k časovému vývoji a změně vnějších i vnitřních podmínek.

V dopravní výchově se také setkáváme s pojmem Riziková situace. *„Rizikové situace se v dopravním prostředí vyskytují každý den, v těchto situacích někteří žáci jednájí neuváženě, zkratkovitě, zbrkle, rizikově, ale i nejistě a pro sebe i ostatní účastníky necitelně a nebezpečně. Pravděpodobně si uvědomují, že v takové situaci cítí nějaké*

chvilkové napětí citů. Znamená to, že si neuvědomují hodnotu svého prožívání. Při pohybu v dopravním provozu je život ohrožen každý den, a situacím, které vyžadují uvážlivé rozhodnutí se nelze zcela vyhnout.“ (Dopravní výchova, 2012)

1.2 Psychologické hledisko dopravní výchovy

K řešení problematiky dopravní výchovy je třeba přistupovat také z psychologického hlediska. Duševní stav dítěte, které je právě uživatelem silničního provozu, se podílí na tom, zda dopravní situace ohrozí či neohrozí jeho bezpečí. Více než 90% všech dopravních neštěstí je zaviněno nesprávným chováním účastníků.

Nesprávné chování v provozu je výrazem určité duševní činnosti. Dítě vidí rychle se blížící vozidlo; bez přítomného stresu by vědělo, že by mělo počkat, nepřecházet vozovku dokud vozidlo nepřejede, a přece se ještě pokusí rychle přeběhnout na druhou stranu. Jeho tělesná činnost vyplynula z činnosti duševní, která určila činnost organismu jakožto celku. Ve snaze být co nejdříve u kamaráda došlo k nesprávnému vyrovnání mezi vnitřním a vnějším prostředím. Tuto nerovnováhu nelze nazvat chybou- neselhal lidský činitel, nýbrž duševno (Volný a kol. 1983.).

Zejména z tohoto důvodu nelze dopravní výchovu zužovat pouze na znalosti pravidel silničního provozu. Důležitá je výchova morálních a volních vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti silničního provozu nezbytné (Votruba, Doležal a kol. 1979).

Jak se můžeme dočíst v knize autorů Štikar, Pour, a kol., psychologická oblast dopravní výchovy se zaměřuje zejména na zkoumání psychologických projevů řidičů v dopravních situacích a metodiku výcviku, výuky a výchovy (Štikar, Pour a kol. 1970).

„Chceme-li chodce v budoucnu lépe vyzbrojit vůči nástrahám dopravní situace, musíme především zjistit, jaké nároky klade na jejich způsobilost. Prostředkem k jejich stanovení je psychologická analýza nejnebezpečnějších momentů dopravní situace.“ (Stojan a kol. 2007. Str. 78).

Analýzu lze provádět různými způsoby. Jde nám o to, abychom určili:

1) Jaké prostředky má člověk k optimálnímu zvládnutí situace

Příkladem je orientace, která v sobě zahrnuje především postřeh, ostražitost, duchapřítomnost a předvídavost. Kvalitu orientace určuje především stav organismu,

vlohy, schopnosti a vědomosti. Další činitelé znesnadňující orientaci pak jsou zdravotní stav, únava, momentální vzrušení jinou situací ad.

2) Jaké překážky mu pro své adekvátní pochopení klade realita

Zde lze jako příklad uvést špatné osvětlení, které ovlivní aktuální zrakové vnímání člověka. Dále hluk, omezující zvukovou orientaci a v neposlední řadě únava jedince. (Stojan a kol. 2007.).

„Přesto však v dopravní výchově nejsou psychologické poznatky cílem, nýbrž pramenem poznání.“ (Volný a kol, 1983. Str. 15) Dopravní výchovu nelze zaměňovat s dopravní psychologií. Psychologické základy jí poskytuje vývojová a pedagogická psychologie. Vzhledem k tomu, že dopravní situace modifikují mnohé duševní funkce, nelze dopravní výchovu stavět na obecně platných znalostech, ale na znalostech determinovaných dopravou a jejími situacemi (Volný a kol. 1983).

Znalosti, které dětem předáváme, jsou determinovány jejich výkonovými možnostmi v daném věku, jako jsou například jejich charakterové vlastnosti, duševní a fyzická připravenost a předpoklady. (Votruba, Doležal a kol. 1979).

1.3 Cíle dopravní výchovy

Dopravní výchova je u nás v širokém slova smyslu chápána jako výchovné úsilí vzdělávacího rázu. Nejde jen všestrannou (rozumovou, mravní, tělesnou, polytechnickou) připravenost k bezpečné účasti v provozu, ale také o schopnost přijímání informací o dopravním dění v té míře, která umožní orientaci a vytvoření dopravního vědomí. (Volný a kol. 1983).

Podle Volného řadíme cíle a úkoly dopravní výchovy do čtyř charakteristických okruhů, které spolu úzce souvisí a někdy se navzájem prolínají. Jedná se o:

1) Vnější podmínky silničního provozu - v rámci tohoto okruhu se zabýváme prvky, které hrají významnou roli ve vztahu člověka k silničnímu provozu (jedná se o vliv komunikace, použitého vozidla, aktuálního počasí a střídání dne a noci na silniční provoz).

2) Účastníci silničního provozu – v rámci tohoto okruhu si všímáme různých typů a druhů účastníků silničního provozu a popisujeme jejich význačné vlastnosti, které jsou

pro silniční provoz důležité. Zde se také můžeme zabývat souvislostmi dopravních nehod z hlediska vlivu člověka.

3) Pravidla silničního provozu – tento okruh rozebírá a objasňuje všechna dostupná pravidla silničního provozu tak, jak jsou dána platnými zákonnými normami.

4) Zručnost a taktika pohybu v silničním provozu – v rámci tohoto okruhu se zabýváme základními dovednostmi, které jsou předpokladem pro správné počínání jedince v silničním provozu (Volný a kol. 1976).

Límová formuluje cíle takto:

„Cílem dopravní výchovy na 1. Stupni základní školy je naučit žáka:

- *Prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání účastníka provozu na pozemních komunikacích- chodce a cyklisty.*
- *Uvědomovat si vlastní postavení a uplatňovat v praxi základní principy taktiky pohybu v provozu na pozemních komunikacích.*
- *Samostatně používat prostředky hromadné dopravy osob a dodržovat základní ustanovení pro jejich používání.*
- *Znát obecné příčiny nesprávného chování a jednání chodců, zvláště dětí, ale i řidičů a snažit se aktivně předcházet jejich důsledkům.*
- *Uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jednání v dopravním provozu.*
- *Chápat význam dobrého technického stavu vozidla a jeho udržování*
- *Uvědomovat si odlišné možnosti jízdy a zastavení na suché, mokré, zledovatělé nebo zasněžené vozovce.*
- *Projevovat uvědomělou kázeň a ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu.*
- *Umět přivolat pomoc při dopravní nehodě, znát zásady poskytování první pomoci.*
- *Uvědomovat si význam řízení provozu včetně činnosti dopravní policie a respektovat je.“* (Límová, 2006, str. 22).

V Metodické příručce dopravní výchovy, kterou vydal projekt ALARM, se můžeme dočíst, že cílem dopravní výchovy pro děti je získání dovedností jak bezpečně reagovat v dopravní situaci, umět se orientovat v dopravním prostředí a naučit se používat základní pravidla silničního provozu přiměřeně věku.

Důležité jsou pak zejména:

- Rozvoj dovedností potřebných pro bezpečný pohyb v okolí silnice
- Pochopení významu bezpečného chování a jeho osvojení
- Rozvoj schopnosti rychlého a správného rozhodování
- Rozvoj odpovědnosti dětí k sobě samým a respektu k druhým
- Získání vědomostí nezbytných k bezpečnému pohybu na silnici a v jejím okolí
- Získání základních znalostí pravidel, která určují chování účastníků silničního provozu
- Získání znalostí a dovedností, které souvisejí s příčinou a následky dopravní nehody
- Rozvoj znalostí a dovedností potřebných k bezpečnému chování v dopravním prostředí (ALARM, 2009)

„Z pedagogického hlediska by prostřednictvím dopravní výchovy měly děti získat schopnost obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu, měly by si uvědomit a pochopit nutnost partnerských vztahů, nutnost znát pravidla silničního provozu, a nutnost je dodržovat.“ (Votruba, 1994, s. 9).

Dle těchto autorů jsou cíle definovány podobně. Na učitele je kladen jasný požadavek - naučit děti správnému a bezpečnému počínání. Děti by se měly naučit nést za své chování odpovědnost a být si vědomy důsledků nesprávného chování.

Pro dopravní výchovu je velmi důležité zkoumat i fyzický stav žáka- například jeho zrakové vnímání. Dále pak samozřejmě vnější podmínky. Úkolem dopravní výchovy je také soustavné cvičení a seznámení žáka se zvláštnostmi zrakového vnímání (optické klamy, zkreslené vjemy). Například je to nesprávný odhad velikosti vozovky, špatný odhad průjezdnosti nebo aktuální rychlosti dopravního prostředku.

Nesprávné vnímání je možné korigovat zkušenostmi a praxí. Poučení žáka o zvláštnostech vnímání umožní rychleji dosáhnout požadované jakosti vnímání (Volný, 1976).

„Není pochyb, že také vnímání sluchové, čichové, hmatové, má svůj význam při sledování dopravy. Zlepšování jejich jakosti patří také do úkolů dopravní výchovy.“ (Volný, 1976, str. 15).

Dalším důležitým prvkem jsou požadavky na dovednosti žáků v jednotlivých věkových skupinách. Pro ucelenost problematiky dopravní výchovy na základních školách je důležité vědět, jaké znalosti by měli děti v určitém věku ovládat. Límová uvádí, že lze získávané znalosti dětí rozdělit podle dvou hledisek, a to dle hlediska tematického a obsahového.

Tematické členění pro příslušnou věkovou skupinu:

Děti do 10 let - problematika chodce

Děti 10-12 let - problematika cyklisty - začátečníka

Děti 12-15 let - taktika a mravní normy pohybu v provozu na pozemních komunikacích

Děti 14-15let - problematika přípravy řidiče malého motocyklu - řidičské oprávnění skupiny „AM“

Obsahové členění bez ohledu na věkovou skupinu (cílový stav):

- 1. Teoretické znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích** - dané příslušnou zákonnou normou.
- 2. Speciální praktický výcvik v chůzi a jízdě**- v simulovaných podmínkách, pozorování provozu, besedy s policisty.
- 3. Taktika bezpečného chování a jednání při pohybu v provozu na pozemních komunikacích** - prvky aktivní a pasivní bezpečnosti, zřetelné chování, předvídání vzniku situací.
- 4. Podmínky provozu na pozemních komunikacích** - vlivy na bezpečnou chůzi a jízdu.
- 5. Technické podmínky provozu vozidel** - povinná výbava, základy údržby.
- 6. Hodnoty a postoje účastníka provozu** (Límová, 2006).

Počet usmrcených “zranitelných účastníků silničního provozu“ je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Chodci a cyklisté tvoří 30 % obětí v silničním provozu, a tento podíl se nedaří snižovat.

Zvýšení ochrany dětí a žáků na pozemních komunikacích je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR a je jí věnována speciální pozornost. Stejně tomu tak je i u dalších dotčených subjektů, včetně nevládních organizací. (BESIP, 2017).

I přes toto tvrzení se dopravní výchova na školách stále nevyučuje jako samostatný předmět, a zejména kvůli nízké hodinové dotaci se pravděpodobně nikdy samostatným předmětem ani nestane. Jako na velký obrat k lepšímu však můžeme nahlížet na skutečnost, že od roku 2013 je dopravní výchova povinně zařazena do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni (BESIP, 2010).

Díky tomuto opatření by měli učitelé zařadit dopravní výchovu do výuky alespoň jako průřezové téma a děti by měly být schopny využít získané informace k ochraně svého vlastního bezpečí (Límová, 2006).

2 Dítě mladšího školního věku jako účastník silničního provozu

V rámci diplomové práce byla pro uskutečnění výzkumu definovaná cílová skupina dětí prvních tříd základních škol. Takto úzce definovaná cílová skupina se v literatuře neobjevuje, budeme tedy cílovou skupinu definovat širěji jako děti mladšího školního věku. Následující kapitola se zabývá teoretickým rozbořem právě této rozšířené cílové skupiny.

2.1. Mladší školní věk

Někteří autoři, např. Vágnerová, dále rozdělují mladší školní věk do dvou dílčích fází:

- **raný školní věk** - přibližná doba trvání od nástupu do školy je dva roky; pro tuto fázi je charakteristická změna sociálního postavení i různé vývojové proměny, které se projevují především ve vztahu ke škole
- **střední školní věk** - přibližná doba trvání od osmi let dítěte do jedenácti let; tato fáze je tedy ohraničena dobou přechodu na 2. stupeň ZŠ a počátkem dospívání; v průběhu této fáze dochází k různým změnám, které lze považovat za přípravu na dobu dospívání. (Vágnerová, 2012).

Cílovou skupinu pak budeme komplexně posuzovat také jako účastníky silničního provozu, neboť pravděpodobnost výskytu dětí absolvujících prezenční školní výuku a zároveň se neúčastnících silničního provozu je nulová. V následujících podkapitolách si přiblížíme jednotlivé aspekty definující vybranou cílovou skupinu.

2.2. Charakteristika dítěte mladšího školního věku

„Období mladšího školního věku můžeme charakterizovat jako věk strážlivého realismu, základní snahou dítěte je pochopit okolní svět a věci v něm doopravdy. Touha dětí v mladším školním věku pochopit, jak funguje svět, se promítá v podstatě do všech jejich zájmů.“ (Langmeier, Krejčířová, 2006).

Vlastnosti dítěte mladšího školního věku jsou:

- Celková nezralost (zejména chlapci)

- Soutěživost, dravost
- Impulzivita
- Přetrvávající egocentrismus
- Nedostatečná sebekritičnost, přehnaná sebedůvěra
- Vyhledávání zážitků(Rehnová, 2012)

Žák mladšího školního věku je rozkolísaný a zranitelný. Stále je však hravý (Matějček, Langmeier, 1986).

Během celého mladšího školního období probíhá vývoj neustále kupředu. Jedná se o nepřetržitý kvalitativní vývoj a zdokonalování všech schopností, dovedností a poznatků o světě, o rozvoj poznatků, které získá o sobě samotném, upevňuje se hierarchie hodnot, postoje, charakter. Dochází k růstu osobnosti (Jobánková a kol, 2002).

Další důležitou vlastností je způsob myšlení dítěte. Dle Kulštrunkové je myšlení dětí mladšího školního věku vztaženo ke konkrétním jevům, logickým operacím (třídění, počítání), k hledání vztahů a k porovnávání kvality. Dále dítě v tomto věku začíná chápat pojmy času a prostoru, zvládá hledat příčiny jevů, zlepšuje se mu sebeovládání a samostatnost a má lepší mechanickou paměť. Jeho pozornost se vyznačuje krátkodobostí – max. 15 minut, a je bezděčná (Kulštrunková, 2009).

Tyto výše zmíněné charakteristiky by se daly shrnout následovně:

Dítě je zaměřené zejména samo na sebe. Jedná impulzivně. Je hravé a pro pochopení potřebuje spíše konkrétní praktickou činnost. Nebezpečné chování si dokáže uvědomit a pochopit jeho následky, ale v momentální situaci si nebezpečí vždy neuvědomí. Vnímání žáka mladšího školního věku bývá zkresleno subjektivními postoji k vnímanému. Žák si přidává k realitě obrazy své fantazie- zejména proto je výpověď dítěte (například jako svědka dopravní nehody) málokdy objektivní.

2.3. Charakteristika účastníka silničního provozu

V této kapitole začneme tím, že definujeme účastníka silničního provozu. V knize Dopravní výchova Josefa Votruby je účastník silničního provozu definován takto:

Účastníkem silničního provozu je každý, kdo:

- Jde po chodníku, nebo po vozovce

- Řídí motorové vozidlo
- Řídí nemotorové vozidlo
- Jede po chodníku nebo po vozovce na kolečkových bruslích, lyžích, koloběžce apod.
- Vede po chodníku, či vozovce jízdní kolo, psa, kočárek apod.
- Jede ve vozidle jako spolujezdec, nebo cestující (Votruba, 1992).

„Účastník silničního provozu se musí řídit pravidly silničního provozu. Jinak by byl na ulicích a na silnicích velký zmatek. Ale nejenom to. Každému by zde hrozilo velké nebezpečí.“ (Votruba, 1992, str. 7.).

Každý účastník proto musí:

- Vědět, kde a jak smí chodit, nebo jezdit, kde se nesmí chodit a jezdit
- Znat dopravní značky, význam světelných signálů a pokyny policisty
- Být ukázněný a ohleduplný k ostatním, nepřekážet jim a neohrožovat je (Votruba, 1992)

Podle platného Zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích:

„Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.“ (Policie České Republiky, 2018).

2.4. Charakteristika dítěte, jako účastníka silničního provozu

„Dítě je nejohroženější účastník silničního provozu, je závislé na ukázněnosti a svědomitosti dospělých, především svých rodičů. Dopravní psychologové doporučují vysvětlovat některá základní pravidla i velmi malým dětem. A řidiči musí předvídat, že zpoza zaparkovaného auta dítě nevidí blížící se nebezpečí.“ (MF Dnes, 2018).

Se vstupem do školy se objevují zcela nové požadavky kladené na dítě. Jedním z nich je i samostatný pohyb po ulicích a silnicích, a to bez dozoru dospělých. Při vstupu dítěte

do školy posuzujeme jeho školní zralost a připravenost plnit školní povinnosti. Nikdo však neposoudí, zdali dítě bez úhony zvládne cestu do školy.

V dopravních situacích dítě zachovává tuto následnost. Poznání je předpokladem ke vzniku citu (prožívání vztahu k tomu, co jsme poznali). Vůle se uplatní při jednání. Neprojeví se volním rozhodnutím, nepředchází-li určitá myšlenka, či jiný poznávací proces. Uskutečnění volního rozhodnutí je poté do určité míry závislé na citovém postoji.

Například žák se seznámí s pravidly pro přecházení vozovky. Získá tedy informace, následně je zpracuje - má poznatek. Pokud je poznatek dostatečný, vznikne u něj cit a v dopravní situaci již není bezradný. Tento cit je základem dalšího jednání, ve kterém se projeví vůle a žák učiní rozhodnutí (Volný, 1976).

Dítě v mladším školním věku budeme učit rozdělovat pozornost tak, aby mohlo vnímat několik podnětů najednou a současně s tím třeba vykonávat několik úkonů. V tomto věku však musíme počítat s jistou roztržkaností a roztržitostí. Tato roztržitost může vzniknout také tím, že zorný úhel žáka je větší než v pozdějším věku, tudíž se mohou objevit další stimuly, odvádějící pozornost (Volný, 1976).

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod dětí patří primárně náhlé vstoupení do prostoru vozovky, zbrklé chování, následování ostatních vrstevníků, neopatrné přecházení mezi auty, přecházení vozovky bez předchozího rozhlédnutí, špatný odhad rychlosti a vzdálenosti blížícího se vozidla, přecházení mimo značené přechody, hra dětí na vozovce nebo v její blízkosti, nízká četnost používání prvků pasivní bezpečnosti (tj. přileb, pásů a autosedaček), nerespektování pravidel silničního provozu při jízdě na kole (např. náhlé odbočení, jízda vedle sebe) (Provalilová, 2009).

„V uplynulých 6 letech bylo na pozemních komunikacích v České republice v důsledku dopravních nehod usmrceno 83 dětí, 11 z nich pak vlastní vinou, tj. 13 %. V roce 2015 bylo usmrceno 18 dětí, pouze 1 z nich pak vlastní vinou, tj. 6%.“ (Besip, 2016. Str. 8).

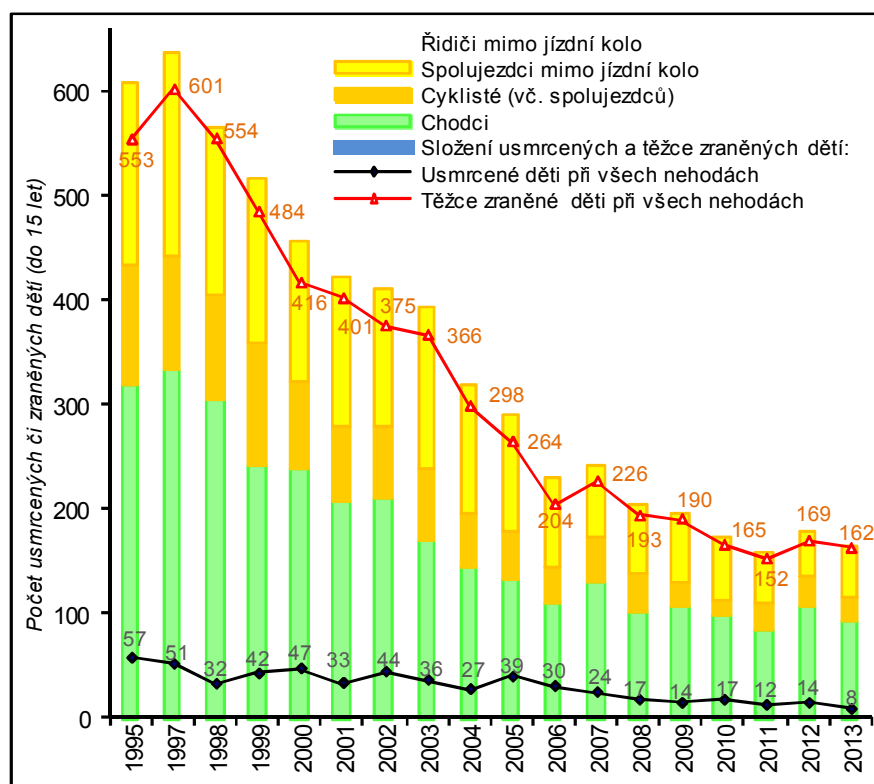
Tab. 1 – Počet usmrcených dětí v letech a míra vlastního zavinění (Besip, 2016)

Usmrcené děti v letech	Celkem	Z toho		
		Chodci	Úmrtí zaviněno samotným dítětem (chodcem)	Procentuální podíl zavinění samotným dítětem (chodcem)
2010	17	6	3	50%
2011	12	4	0	0%
2012	14	6	2	33%
2013	8	3	0	0%
2014	14	7	1	14%
2015	18	5	1	20%
Celkem	83	31	7	23%

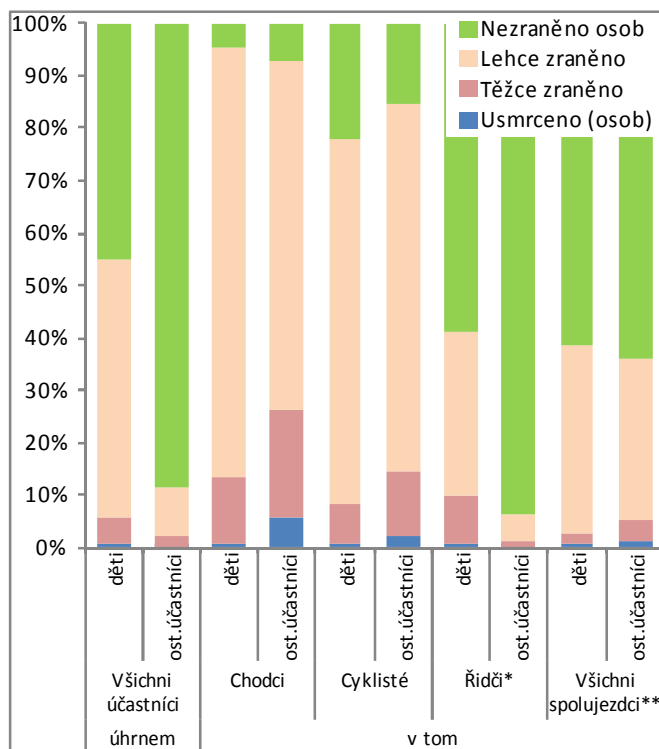
Český statistický úřad uvádí že:

„Počet dětských obětí dopravních nehod zaznamenal v poslední dekádě příznivý vývoj, především mezi roky 2000 a 2006 se počet obětí a vážných dětských zranění zredukoval o více než polovinu. I tak byl v roce 2011 stále téměř každý osmý účastník nehody s následky na zdraví v ČR osobou mladší 15 let.

Mezi dětskými obětmi a těžce zraněnými z nehod stále mírně převažují chodci, významný je i podíl cyklistů. Děti jako chodci v roce 2011 samy v ČR zavinily 461 nehod.“ (Kamenický, 2014, str. 52).



Graf 1 - Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v ČR a jejich struktura dle typu účastníka silničního provoz (Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty)



Graf 2 - Následky nehod podle vybraných účastníků v ČR v období 2000-13 (BESIP, 2014)

Základní poznatky statistických ukazatelů dětí:

„Od vzniku samostatné České republiky do konce roku 2012 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 711 dětí.

Nejtragičtější, z pohledu dětí, byl rok 1994, kdy bylo usmrceno 75 osob, naopak nejméně usmrcených dětí bylo v roce 2013 (8 dětí).

V období 1993 – 2012 je zaznamenán průměrný pokles usmrcených dětí o 41 %.

Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993 – 2012 činil podíl dětí 3,08 %, což znamená, že přibližně každá 32. usmrcená osoba byla dítě.

V průměru bylo v EU ve věkové kategorii 0 – 14 let usmrceno 1,6 osob na 1 milion obyvatel, v České republice to bylo 1,1.“ (BESIP, 2016).

Na závěr dodejme, že dítě je jednoznačně nejohroženějším účastníkem silničního provozu. Tuto skutečnost ovlivňuje mnoho faktorů, jako je nedostatečná schopnost předvídání rizika, špatný odhad rychlosti a vzdálenosti, nedostatečná výška dítěte, omezené periferní vidění, nepozornost (a s ní související snížená schopnost soustředění) a mnoho dalších. Proto by již od mala měly být dětem vštěpovány zásady silničního provozu. Dále zvládnutí základních pravidel a značek v častých situacích, do nichž se dítě dostane nebo výcvik dovedností pro chodce i cyklistu a dodržování dopravních předpisů.

3 Historie dopravní výchovy

Dopravní výchova je a bude spojována s problémem řešení negativních dopadů motorizace na společnost. Již ve třicátých letech dvacátého století bylo jasné, že rozvoj motorismu bude rychlý a nebude sebou přinášet pouze společenské klady. Varujícím faktem byly již tehdy policejní statistiky nehod a úrazů způsobených vozidly. Tento problém vzaly na svá bedra na našem území tři hlavní instituce, které se zabývaly bezpečností silničního provozu a výchovou k dopravní bezpečnosti. Jednalo se o Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy a Dopravní úřad policejního ředitelství. Tyto instituce zformulovaly základní otázky, jako například problém nehodovosti dětí, nedostatky ve výchově apod. Tyto otázky poté prakticky řešily. Široká veřejnost se s dopravně výchovnou problematikou poprvé seznámila v září 1932. Postupem času se problematika dopravní výchovy rozvinula natolik, že nestačily pouze expozice autoklubů a rodinné působení a dopravní výchova se přesunula také do školních lavic (Límová, 2006).

„Na internetových stránkách samostatného oddělení Ministerstva dopravy ČR BESIP, které vykonává funkci hlavního koordinačního subjektu bezpečnosti silničního provozu v ČR, se můžeme dozvědět, že: *„Dopravní výchovu mohou školy zařadit, v souladu se školními vzdělávacími programy, do různých předmětů. Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu vyhlašuje celostátní programy ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy. Jedním z nich je Tematický plán dopravní výchovy, který systematicky nastiňuje teoretickou a následně i praktickou výuku mladých cyklistů na dopravních hřištích.“* (BESIP, 2012).

Na takzvaná dopravní hřiště, kde se žák učí v praxi pravidla silničního provozu, se však žáci dostanou organizovaně až ve čtvrtých třídách.

„*Ministerstvo dopravy usiluje o co možná největší zapojení škol a žáků 4. tříd do výuky dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích. Dopravní výchova se skládá z 5 hodin teoretické výuky, kterou děti mohou absolvovat s lektorem dopravní výchovy. Následuje 5 hodin věnovaných praktickému výcviku na dětském dopravním hřišti. Tato aktivita je zakončena zkouškou, přičemž ti žáci, kteří uspějí v závěrečném testu a jízdě získají tzv. „Průkaz cyklisty“.*“ (BESIP, 2013).

4. Dopravní výchova ve školní praxi

V následující kapitole se zaměřím na dopravní výchovu, probíhající v rámci školní výuky. Dopravní výchova se objevuje v průřezových tématech během celého prvního stupně. Jelikož cílová skupina této práce jsou žáci prvních ročníků, dále se text zaměřuje na dopravní výchovu v tomto věku.

Těžiště dopravní výchovy je díky svému systematickému a intenzivnímu působení v odborné výuce a výcviku ve škole. Pouze škola může zaručit využívání různých forem, protože zde je komplexní působení na dítě v rukou odborníků- pedagogů. Tím je také zdůrazňována základní podmínka dopravní výchovy- využívání celé škály forem a metod k dosažení včasné připravenosti žáka na úskalí moderní dopravy.“ (Votruba, Doležal a kol. 1979, str. 19). Tab. 2 - Počty škol a žáků zapojených do DV za I. pololetí 2013 (BESIP, 2013)

Kraj	Počet škol v kraji	Počet zapojených		Počet žáků 4. tříd	Počet zapojených	
		Absolutně	v %		absolutně	v %
Jihočeský	225	103	45,8	5617	3204	57,0
Středočeský	525	288	54,9	12690	8340	65,7
Ústecký	276	152	55,1	8123	4550	56,0
Pardubický	250	146	58,4	4824	2883	59,8
Královéhradecký	239	166	69,5	5020	3734	74,4
Moravskoslezský	444	312	70,3	11042	8350	75,6
Jihomoravský	455	346	76,0	10147	8406	82,8
Karlovarský	110	88	80,0	3067	2638	86,0
Hl. m. Praha	194	160	82,5	8422	4052	48,1
Vysočina	236	195	83,0	4687	3889	83,0

Plzeňský	197	165	83,8	5196	4508	86,8
Zlínský	251	213	84,9	5199	4420	85,0
Olomoucký	289	262	90,7	5522	5338	96,7
Liberecký	208	195	93,8	4148	3987	93,1
Celkem	3898	2791	71,6	93706	68299	72,9

4.1. Dopravní výchova v kurikulárních dokumentech pro základní školy

V současné době záleží čistě na škole, jak dopravní výchovu pojme a zapojí do svého vzdělávacího programu.

„Zamýšlíme-li se nad implementací dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu, musíme vycházet z Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání. Z tohoto úhlu pohledu je možné analyzovat začlenění dopravní výchovy v jednotlivých vzdělávacích oborech a průřezových tématech a poukázat na místa, kde je na dopravní výchovu přímá nebo blízká vazba. Všechny ostatní kroky – tvorba školních výstupů, strategií výuky, učebního plánu, vzdělávacího obsahu dopravní výchovy a její zakomponování do průřezových témat můžeme zpracovávat jako jistá doporučení, sloužící školám k inspiraci.“ (Heinrichová, 2007, str. 1).

Zastoupení dopravní výchovy můžeme ve vzdělávacím oboru na prvním stupni usuzovat dle obsahového zaměření výstupů Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání, a to v prvním i druhém období. V prvním stupni základních škol je tato problematika obvykle zpracovávána v oblastech:

- 1) Člověk a jeho svět
- 2) Člověk a jeho zdraví
- 3) Matematika a její aplikace

- 4) Jazyk a jazyková komunikace
- 5) Informační a komunikační technologie
- 6) Člověk a svět práce

V RVP ZV nacházíme dopravní výchovu v oblasti **Člověk a jeho svět**. Tato oblast spadá pouze do prvního stupně základního vzdělávání.

Konkrétně nalezneme dopravní výchovu v tematickém okruhu „**Místo, kde žijeme**.“ Žáci poznávají nejbližší okolí s důrazem na dopravní výchovu. Zaměřují se na bezpečnou cestu do školy. „*ČJS-3-1-01p popíše a zvládne cestu do školy*“.

Zejména se jedná o vedení dětí k zajištění své bezpečnosti z hlediska bezpečného chování v silničním provozu

V tematickém okruhu „**Člověk a jeho zdraví**“ se již zaměřujeme na detailnější znalost dopravních pravidel. „*ČJS-3-5-02p žák uplatňuje základní pravidla bezpečného chování účastníka silničního provozu*“.

Dále by dítě mělo dodržovat zásady bezpečného chování a uplatnit základní pravidla účastníků silničního provozu (*Rámcový vzdělávací program, 2017*).

O dalším zařazení dopravní výchovy do dalších vzdělávacích oblastí rozhoduje sám pedagog. Úroveň vzdělání v této oblasti poté záleží na jeho schopnostech, fantazii, a zejména na ochotě zařadit do vzdělávání něco navíc nad očekávané minimum.

Další možností jak zařadit výuku dopravní výchovy do školního vzdělávání mimo vyučovací předměty je prostřednictvím různých soutěží, kampaní a uskutečňováním besed s dopravními odborníky.

4.2. Dopravní výchova v prvním ročníku základní školy

Praktická část této práce se týká dopravní výchovy aplikované v prvních ročnících základních škol. Zejména z tohoto důvodu se práce v teoretické oblasti detailněji zaměřuje na dopravní dovednosti žáků v prvním ročníku základní školy, kde je rozsah dopravní výchovy stanoven tak, aby žáci:

„Bezpečně zvládli dopravit se do školy a zpět domů, uměli se správně pohybovat po chodníku a stezce pro chodce, bezpečně přecházeli vozovku na rovném a přehledném úseku, uměli správně užít přechodu pro chodce a pohybovat se v podchodu, rozpoznali význam světelných signálů pro chodce, rozpoznali nebezpečná místa pro přecházení vozovky, pochopili smysl vidět a být viděn, automaticky užívali cyklistické přilby, autosedačky a bezpečnostní pásy, uměli se chovat v hromadné dopravě, zvládli nastupování a vystupování a věděli, že hrát si smějí jen na místech určených pro dětské hry.“ (BESIP, 2010).

Límová dělí znalosti a dovednosti dle věku. Naše cílová skupina (dle Límové 6-9 let) by měla umět:

- správně chodit po chodníku (vybrat si bezpečné místo pro přechod, vyhnout se ostatním chodcům,
- pohybovat se po vozovce (chodit po správném okraji vozovky, být viděn)
- základy správného a bezpečného chování při cestování v MHD a jako spolujezdec,
- znát a vybírat si bezpečná místa pro hry,
- znát podmínky pro „jízdu“ po chodníku,
- umět základy chování při dopravní nehodě,
- rozeznat základní dopravní značky
- chápat a správně reagovat na znamení,
- určit si cíl své cesty
- uvědomovat si možná nebezpečí (Límová, 2006)

Pro přesnější poznatky o tom, co se z dopravní výchovy v prvním ročníku základní školy probírá, bylo zkoumáno a k práci přiloženo několik výňatků učebnic pro cílovou skupinu. Učebnice jsou od několika nakladatelů (Fraus, Fortuna, Prodos, Nová škola, Lili a Vili). Zkoumané učebnice byly zvoleny tak, aby reprezentovaly díla novějšího i staršího data vydání.

Všechny učebnice od výše uvedených nakladatelů obsahují témata, která jsou daná Rámcovým vzdělávacím programem. Starší učebnice (od nakladatelství Fortuna a Prodos) však, což je zcela logické a dané vývojem dopravy, jsou méně obsáhlé. Nejobsáhleji pak o této problematice pojednává učebnice od nakladatelství Fraus (viz přílohy). Problematiku dopravní výchovy má nejprůhledněji a nejsystematičtěji zpracovanou učebnice z vydavatelství Nová škola. V dnešní době není až tak velký problém, získat kvalitní materiály pro výuku, pokud si pedagog dá s průzkumem jejich kvality alespoň elementární práci. Pokud je pedagog schopný a alespoň trochu kreativní, nemusí se samozřejmě řídit dle učebnic, ale může využívat vlastní znalosti a zkušenosti, nebo využívat alternativní elektronické zdroje (za předpokladu, že je schopen vytřídit aktuálně neplatné údaje, na které lze zejména v této oblasti narazit ve velkém množství).

Velmi důležité ve výuce této problematiky je nezabývat se jedním konkrétním tématem příliš dlouho, vhodnější je častěji zařazovat kratší bloky tak, aby výuka děti zaujala a neunavovala. Nesmíme zapomenout také na názornost a praktická cvičení, práce na jedno téma, které trvá celou hodinu je nevhodná, stejně jako automatické činnosti typu dokreslování. Vhodné jsou například různé formy zážitkové pedagogiky a kombinace pohybových aktivit s výukou (Čumová, 2016).

5 Dětská dopravní hřiště

Děti patří k nejohroženějším účastníkům silničního provozu. Rychleji, než si běžní rodiče uvědomují, začnou pobíhat po ulici a jezdit na odrážedle / kole, čímž aktivně vstoupí do silničního provozu. Zde na ně ale čeká řada nebezpečí, na které by měly být připraveny (BESIP, 2012).

Dětské dopravní hřiště je prostor, určen k dopravní výchově dětí. Na tomto prostoru je umístěna síť silnic chodníků a ulic. Dále zde nalezneme různé dopravní značky a světelná zařízení. Díky dopravnímu hřišti má dítě možnost, aplikovat své znalosti z dopravní výchovy v praxi, která však neohrozí jeho zdraví a bezpečí.

Na území ČR se jich v současné době nachází v různé velikosti a kvalitě vybavenosti více než 160. Máme tak jednu z nejrozvinutějších sítí dopravních hřišť v Evropě.

Nejvhodnějším místem, kde je možné praktikovat výuku dopravní výchovy, jsou právě dopravní hřiště. Výcvik na dopravním hřišti má velký význam pro rozvoj schopností v oblasti silničního provozu. Dítě může trénovat chodecké a cyklistické dovednosti a znalosti na bezpečném místě, bez skutečného provozu, který by ho ohrožoval. Na dopravním hřišti žáci za chybu, kterou udělají, nemusí zaplatit zdravím nebo dokonce životem, jak tomu bohužel bývá ve skutečném životě.

Praktického výcviku na dopravním hřišti se využívá zejména v té části, která se zabývá pravidly silničního provozu. Stejně jako každý budoucí řidič absolvuje výcvik na autocvičišti, měl by se i každý žák základní školy zúčastnit výcviku na dětském dopravním hřišti (Límová, 2006).

Děti se zde formou zábavy učí jak se správně pohybovat v běžném provozu, testují zde své znalosti a nakonec zde mohou získat třeba i průkaz pro malé cyklisty. Dopravní hřiště má ve vzdělávání v dopravní výchově velký význam zejména proto, že dítě zkouší znalosti v praxi, díky které se toho naučí nejvíce. Dítě si zároveň uvědomí, že součástí silničního provozu je i chodec a že i chodec musí znát pravidla bezpečného chování.

„Systematická dopravní výchova probíhá během celého roku a je sestavena tak, aby si z ní děti odnesly co nejvíce. V první části poznávají například dopravní značky, učí se teoretickým základům; v druhé pak již prakticky používají komunikace dopravního

hřiště a formou hry si nacvičují dopravní provoz. Tím se co nejvíce učí, jak se správně chovat a zajišťovat si tak vlastní bezpečnost na komunikacích.“(BESIP, 2012).

Program a tematický plán výuky na dopravním hřišti bývá přizpůsoben věku dítěte, kterému je určen. Výcvik určený pro děti mladšího školního věku (6 - 9 let) je zaměřen zejména na bezpečné počínání chodců. Dále následuje praktický výcvik (u dětí ve věku 9-11 let), který je zaměřen na bezpečné počínání cyklistů.

Největší důraz je kladen právě na děti ve 4. a 5. ročnících základních škol, a to zejména díky zákonu 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který dovoluje dětem od desátého roku života samostatný pohyb na pozemních komunikacích, do tohoto věku se smí dítě pohybovat na silnici pouze v doprovodu osoby starší patnácti let. Dítě již na vozovku vstupuje jako samostatný účastník provozu- řidič nemotorového vozidla.

Absolvování výuky na dopravním hřišti je v současné době na základních školách povinné. V posledních letech se také zvyšuje hodinová dotace k tomu určená.

Ve své knize Výcvik na dětských dopravních hřištích uvádí Votruba, že cyklista začátečník má nárok na 1-2 hodiny ročně. Pokud připočítáme výcvik pro 4. a 5. třídu, jsou garantovány žákovi 2-3 návštěvy dopravního hřiště v průběhu dvou let. Vezmeme-li v úvahu složitost dopravní problematiky, je tato časová dotace naprosto nevyhovující. Při zvážení důsledků, které mohou vzniknout, pokud dítě nezná pravidla bezpečného pohybu v silničním provozu, je velmi dobře, že se v posledních letech daří počty hodinových dotací určených dopravní výchově navyšovat (Votruba, 1997).

Na dopravních hřištích se dětem věnuje jeho stálý zodpovědný pracovník, který buď sám, nebo ve spolupráci s učitelem výcvik systematicky řídí. Výcvik má dvě části- praktickou a teoretickou. Teoretická část nejčastěji probíhá výkladem. Pracovník hřiště se dětí ptá na otázky týkající se cyklistické problematiky (správné vybavení kola, znalost dopravních značek, atd.). Dále dětem zdůrazňuje možná rizika, která jim hrozí při nedodržování pravidel silničního provozu a nastíní jim důsledky zbrklého a neuváženého chování. Během praktického výcviku jsou děti rozděleny do skupin a aplikují získané vědomosti v praxi. Úspěšně absolvovaný výcvik je ukončen

jednoduchým přezkoušením. Když dítě přezkoušení zvládne, obdrží tzv. „Průkaz cyklisty“.

Na webových stránkách www.ibesip.cz můžeme najít konkrétní tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol, který obsahuje veškerou požadovanou problematiku, se kterou se mají děti seznámit. *„Dopravní hřiště není určeno jen pro děti ze základních škol. Vhodné je i pro mateřské školy a další organizace pracující s dětmi jakéhokoliv věku. Mohou se zde ale pořádat například i projekty rozvoje dopravní výchovy do rodin, kde se nevzdělávají jen děti, ale také jejich rodiče a vhodné jsou i pro další volnočasovou aktivitu dětí a veřejnosti.“* (BESIP, 2012).

5.1. Druhy dětských dopravních hřišť

V současné době je používáno v praxi pět druhů dopravních hřišť:

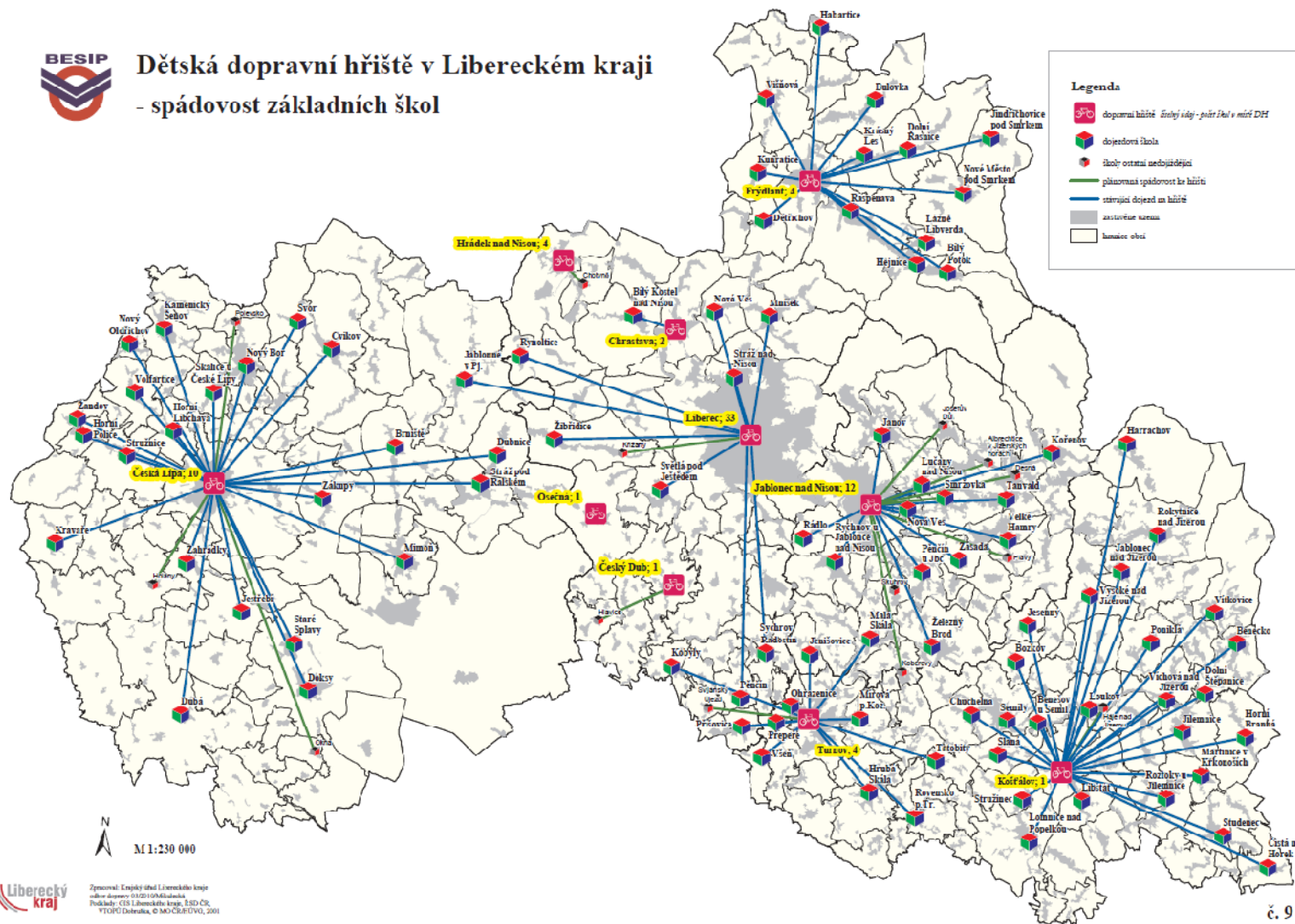
- 1) Stálá dopravní hřiště** – většinou v majetku obcí a měst nebo odborných organizací
- 2) Pojízdna dopravní hřiště** – jsou využívána především tam, kde jsou stálá dopravní hřiště logisticky obtížně dostupná, nebo je jejich návštěva pro školy ekonomicky neúnosná. Bývá plně vybaveno potřebnými pomůckami a značkami a může plně nahradit stálé dopravní hřiště.
- 3) Teoretická dopravní hřiště** – zajišťují pouze teoretický výcvik bez možnosti praktického nácviku.
- 4) Školní dopravní hřiště** – většinou natrvalo zbudované hřiště, sloužící žákům škol nebo mateřských škol. Přístup veřejnosti nebývá zpravidla povolen.
- 5) Provizorní dopravní hřiště** – většinou zbudována kvůli konání nějaké jednorázové akce, kdy postačí improvizované vybavení a pomůcky.

Ke konci roku 2009 bylo v naší republice zaevidováno 165 dopravních hřišť. Z toho je 136 hřišť stálých. Všeobecnou snahou je, aby v každém krajském celku bylo hřišť tolik, aby pokryla celé spádové území. Poznatek z praxe však říká, že dopravní hřiště vybudované spádově pro jeden okres není dostatečné a nezvládá uspokojit kapacitní požadavky na něj kladené.

V Libereckém kraji, kam přísluší řešené území této diplomové práce, (ORP Jilemnice), je 10 stálých dopravních hřišť. Velká vytíženost hřišť je především v okrese Semily (26 spádových škol) a v okrese Česká Lípa (35 spádových škol), kde najedno dopravní hřiště spádově přísluší příliš velké množství škol.



Dětská dopravní hřiště v Libereckém kraji - spádovost základních škol



Obr. 1 – Spádovost základních škol na dětská dopravní hřiště v Libereckém kraji

I přes velký význam dopravní výchovy přímo na dopravních hřištích a jejich lokální nedostatek lze vysledovat celorepublikový každoroční pokles zájmu škol o výuku v tomto prostředí. V osnovách je sice absolvování výcviku na dopravním hřišti povinné, přesto není v některých školách kvůli horšímu přístupu (vzdálenost, finanční možnosti, apod.) v některých částech republiky prováděno. Dalšíma významnějším problémem je pak pravidelná údržba stávajících hřišť, která je nákladná a zavazující. O tuto povinnost jeví pramalý zájem kraje, a náklady pro jednotlivé obce jsou příliš vysoké, než aby je motivovaly k převzetí případné péče o stávající hřiště, nebo ke snaze o vybudování nového hřiště. Z tohoto důvodu se postupně rozšiřují spíše mobilní dopravní hřiště, která mají náklady vysoké především v době jejich pořízení. Pro školy a obce pak odpadá povinnost údržby v souladu s normami a hřiště jim po demontáži nezabírají trvale část areálu nebo veřejného prostranství. Další výhodou mobilního hřiště je, že realizaci dopravní výchovy lze provést tam, kde si objednatel přeje, tudíž ideálně přímo v areálu školy (pokud disponuje dostatečně velkým venkovním zázemím). (Bílá kniha, 2001)

6 Pravidla silničního provozu

„Při dopravní výchově narazí učitel také na právní otázky. V dopravní výuce by měl žáky seznámit s elementárními poznatky o právních opatřeních k zabezpečení dopravy, hlavně k zamezení jejích negativních průvodních jevů.“ (Volný, 1976, str. 105).

Pravidla silničního provozu upravují tyto zákony a vyhlášky:

- Zákon o silničním provozu - zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška 30/2001 - vyhláška č. 30/2001 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Základní povinnosti účastníka provozu: Chovat se ohleduplně a ukázněně, tak aby svým jednáním neohrožoval život a majetek svůj ani jiných osob, neohrožoval život zvířat. Účastník provozu je povinen přizpůsobit jízdu stavu komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu. Dále je povinen řídit se pravidly provozu, světelnými signály, dopravními značkami a pokyny policisty.

Řidič a chodci: Řidič nesmí chodce, který je na přechodu pro chodce nebo jej hodlá přejít, ohrozit ani omezit. Totéž platí, pokud řidič odbočuje a chodec přechází silnici, na kterou řidič odbočuje. Řidič nesmí ohrozit chodce ani při otáčení nebo couvání.

Základní pravidla provozu vozidel: Jezdí se vpravo. Znamení o změně směru jízdy se dává vždy, pokud měníme směr jízdy nebo je to vhodné pro bezpečnost provozu.

Většina pravidel provozu v rámci EU i jiných zemí je s pravidly platnými v ČR velmi podobná a liší se v drobnostech.

Pokud se kdokoliv kdykoliv dostane do situace, kde si nebude jistý kdo má přednost, uplatní jednoduché a osvědčené pravidlo „moudřejší ustoupí“.

7 Vzorové vzdělávací projekty podporující informovanost v oblasti dopravní

Následující kapitola je věnována stručnému popisu několika největších již realizovaných nebo probíhajících celorepublikových a zahraničních projektů, zajišťujících vzdělávání v problematice bezpečnosti dětí v silničním provozu.

7. 1. BESIP Team

Oddělení BESIP Ministerstva dopravy realizuje již několik let interaktivní projekt nazvaný BESIP Team.

„Projekt si klade za cíl pozitivně působit na cílovou skupinu a motivovat ji ke zvýšení zájmu o problematiku bezpečnosti silničního provozu, ovlivňovat její chování v silničním provozu a tím přispívat ke snížení počtu dopravních nehod a jejich následků.“ (BESIP, 2012).

Program projektu pracuje s širokou cílovou skupinou formou interakce. Návštěvník má možnost si mnohé věci vyzkoušet přímo tzv. na vlastní kůži. Díky tomu si odnese osobní zážitek, včetně odborných informací, které mu poskytuje odborně proškolený personál v jednotlivých oblastech bezpečnosti silničního provozu. V rámci projektu si návštěvníci mohou vyzkoušet jízdu automobilem nebo na motocyklu díky interaktivnímu simulátoru. Na dalším odlišném simulátoru jsou návštěvníci podrobeni experimentu, který je přesvědčí o nutnosti používání bezpečnostních pásů. Děti mohou na připravených kolech a srážedlech projet překážkovou dráhu a využít mobilního dětského dopravního hřiště. V rámci akce je také prezentována problematika požití alkoholu za volantem nebo jsou předváděna dětská zadržná zařízení. Děti jsou dále vzdělávány formou nejrůznějších kvízů, soutěží a her (BESIP, 2012). Návštěvu z BESIP Teamu je možné po dohodě s krajským koordinátorem zrealizovat v každém městě.

Organizace BESIP dále mimo výše uvedený projekt pořádá mnoho úspěšných celostátních kampaní zaměřených na problematiku dopravní bezpečnosti. Pro příklad uvádíme ty nejznámější, jako jsou: Nemyslíš, zaplatíš; Dětské dopravní hřiště; Připoutáš mě? Domluvme se!.

7. 2. ALARM

Dalším dopravně vzdělávacím projektem je projekt ALARM. Projekt ALARM zajišťuje Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství, Oblast výchovy a vzdělávání v dopravě. Projekt vznikl v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009.

„Účelem projektu je, aby co nejširší skupina dětí a mládeže získala základní vědomosti, dovednosti a získala kompetence pro bezpečný pohyb na pozemních komunikacích. V tomto projektu si veškeré použité aktivity kladou za cíl snížení nehodovosti dětí a mládeže v provozu na pozemních komunikacích Proto se snažíme přístupem k dané problematice vytvářet praktické návody nejen pro pedagogy, ale i pro všechny další subjekty, které se snaží moderním přístupem oslovit rizikové skupiny dětí a mládeže a nenásilnou formou je naučit pohybu na pozemních komunikacích, aby neohrožovaly sebe i okolí.“ (Projekt Alarm, 2009)



Obr. 2. – Logo projektu ALARM (www.dopravnialarm.cz)

Na internetových stránkách projektu www.dopravnialarm.cz můžeme najít užitečné výukové materiály, pracovní listy a příklady zařazení dopravní výchovy do různých předmětů, které jsou volně ke stažení. Projekt je určen nejen samotným dětem a jejich pedagogům, ale cílí i na rodiče dětí, které nenavštěvují předškolní zařízení. Dalším často zmiňovaným projektem, který realizuje tato instituce, je projekt Bezpečná cesta do školy.

7.3. Ajaxův zápisník

Tento projekt zaštiťuje Policie České republiky, která projekt popisuje takto: *„Ajaxův zápisník je preventivní projekt, jehož cílem je zvyšovat právní vědomí již u dětí mladšího školního věku; průvodce jim dělá policejní pes Ajax. Žáci druhých tříd základních škol se učí pomocí Ajaxova zápisníku předcházet různým sociálně patologickým jevům např.*

šikaně, alkoholu a nealkoholovým drogám, hazardním hrám apod. Seznamují se také s běžnými každodenními záležitostmi jako je pohyb v silničním provozu a vlastní bezpečnost.“(Policie ČR, 2018).



Obr. 3 – Přední část obalových desek Ajaxova zápisníku (www.policie.cz)

Zápisník má celkem 10 kapitol. Kapitoly jsou doplněny řadou obrázků a úkolů, které prověřují, co se již děti s Ajaxem naučily. Projekt se koná přímo ve škole a je rozdělen na několik fází. V průběhu prvního pololetí školního roku je realizována první návštěva, při druhé návštěvě ve druhém pololetí si děti zopakují to, co je již s Ajaxem naučily. Na konci školního roku se mohou děti těšit na další návštěvu příslušníků Policie ČR, kde si vše shrnou.

7.4. Vzorový zahraniční projekt

Inspiraci pro zajímavé projekty dopravní bezpečnosti lze čerpat i ze zahraničí. Nizozemská firma SENNA MultiMedia, zaštiťuje projekt trafficeducation.eu, který realizuje vzdělávací semináře dopravní výchovy podobného charakteru jako Děti pozor Silnice, mezi které patří:

„Helm on Fluo Top“ (Viditelně do školy) – jedná se o úspěšný dopravní seminář, jehož cílem je, aby děti při cestě do školy a ze školy a nosily helmu a reflexní vestu. Naučit se nosit helmu na kolo a reflexní vestu hravým způsobem je při přípravě na pohyb v dopravě velkým bonusem.

„Schoolroute“ (Cesta do školy) - v rámci tohoto semináře děti natáčí svou cestu do školy. Poté se se spolužáky a kamarády dělí o nebezpečné, nejasné dopravní situace, se kterými se cestou setkaly (SennaMultiMedia, 2018).

8 Historie a vývoj zkoumaného projektu „Děti, pozor silnice“

Město Jilemnice ve spolupráci se svými partnery Jilemnicko – svazek obcí, Policií ČR Semily a BESIPem zpracovalo v roce 2007 pilotní projekt, jehož cílem bylo rozšířit vzdělávání v oblasti chování v silničním provozu mezi žáky prvních tříd. Právě tyto děti čeká spolu se zahájením školní docházky také každodenní cesta do školy a zpět, ať již pěšky, či dopravními prostředky.

Náplní projektu s názvem „Děti, pozor silnice“, do něhož byli zapojeni prvňáčci ze všech základních škol správního obvodu obce s rozšířenou působností Jilemnice, je především realizace zábavného vzdělávacího dne pro žáky, který je formou her, pohádek a soutěží zaměřen na dopravní bezpečnost.

Jeho nezbytnou součástí tvořil rovněž praktický nácvik chování v silničním provozu v okolí školní budovy a na předem vyznačených nebezpečných místech každé z obcí, kde se navštívené školy nacházejí. V prvních třídách pracovali s dětmi v rámci celého programu přizpůsobeného jejich věkové skupině policisté a další členové týmu projektu. Pro děti byly připraveny propagační i pracovní materiály BESIPu a Policie ČR.

Dosaženým výsledkem projektu bylo zvýšení znalostí cílové skupiny v oblasti bezpečnosti silničního provozu, vytvoření základu dalšího systematického vzdělávání žáků prvního stupně základních škol v oblasti dopravní problematiky, rozšíření spolupráce mezi partnery projektu a též posílení vzájemných vazeb mezi obcemi mikroregionu.

Projekt se jako celek v průběhu deseti let své existence postupně vyvíjel, a to s ohledem na finanční možnosti hlavního organizátora Města Jilemnice a personální a technické možnosti partnerů. Protože byl projekt skutečně určen všem prvňáčkům v rámci uceleného území, za celou dekádu nebyl zaznamenán klesající zájem ze strany škol o jeho realizaci. Školy se také ochotně účastnily doprovodných aktivit tohoto projektu, jakými byly například tematické výtvarné soutěže o ceny, které navazovaly na absolvování dětí v samotném projektu.

V prvním ročníku „Děti, pozor silnice“, probíhala kompletní výuka dětí v prostředí jejich školy a přilehlém okolí. Z důvodu nízkého počtu dětí v některých školách (jednalo se o malotřídní školy, kde počet prvňáčků činili např. počet 3 dětí), proběhlo po domluvě s vedením školy sloučení s jinou školou. Přesun dětí financoval organizátor projektu. Díky velkému zájmu o výchovu v dopravní bezpečnosti v prvních třídách a vstřícnosti Policie ČR proběhla v druhém roce zásadní změna v organizaci projektu. Jednotlivým třídám byl připraven harmonogram akce tak, aby bylo možné všechny děti převést na okresní ředitelství PČR do Semil, kde v jejich výukových prostorách probíhala již ověřená přednáška k tématice dopravní bezpečnosti. Děti si tak mohly v průběhu dopoledne prohlédnout i technické prostory budovy, což bylo vítané zpestření.

Po několika ročnících, kdy se pořadatelé spoléhali především na existující materiály k tomuto tématu ze zdrojů BESIP a PČR, nastal další významný zlom v projektu. Tým realizátorů projektu sestavil na základě svých zkušeností tematický pracovní sešit, který děti na projektu zdarma obdržely a následně s ním pracovaly. Motivem tohoto pracovního sešitu byl pejsek, kterého si děti libovolně pojmenovaly a který pojil jednotlivé ročníky i graficky. Motiv pejska byl převzat z grafiky použité na projektových tričkách, které v různých barvách obdržely děti v každém ročníku projektu na památku, a ve kterém po celý den probíhala výuka včetně praktického nácviku.

Pracovní sešit se dočkal v průběhu projektu druhého upraveného vydání a jeho hlavní stránky jsou graficky znázorněny níže. Samotný obsah sešitu druhého vydání je přílohou této práce.



Obr.2 – První verze pracovního sešitu, vydání 2010 Obr. 3 – Druhá verze pracovního sešitu, vydání 2015

Projekt byl po dopolední části ve třídách ukončován praktickým nácvikem v terénu nebo tělocvičně (v případě nepříznivého počasí). Jak již bylo zmíněno, v prvním ročníku probíhal nácvik pohybu dětí v dopravním provozu v okolí jejich školy. Od druhého ročníku pak byl dětem zajištěn autobusový přesun ze Semil na pevné dopravní hřiště v Košťálově. Děti zde využili možnosti vyzkoušet si získané znalosti z teoretické části přímo v improvizovaném provozu. Pro potřebu dětí byly zakoupeny malé koloběžky, neboť většina dětí byla příliš malá, než aby využila možnosti zapůjčit si jízdní kolo v místě dopravního hřiště. Řízení provozu na dopravním hřišti zajišťovali zástupci Policie ČR – Preventivně informační skupiny.

V posledních třech ročnících projektu bylo kvůli interním překážkám ze strany PČR a vysokým finančním nákladům opět přistoupeno k realizaci projektu přímo v místě školy. Tato varianta sice vyloučila možnost využití dopravního hřiště, ale zase umožnila výuku dětí v jejich přirozeném prostředí a nevyžadovala dlouhé autobusové přesuny v časných a pozdních odpoledních hodinách, což bylo pro takto malé děti velmi únavné. Oproti prvnímu ročníku byla zachována praktická část v podobě venkovního nácviku jízdy na kole či koloběžce. Tým realizátorů pracoval individuálně v daném prostředí s dostupnými pomůckami, jako byly mobilní značky, kužely apod.

Během realizovaných deseti ročníků tohoto projektu se i jeho časová organizace velmi výrazně změnila. První ročníky se konaly na začátku školního roku – vždy září a říjen. Organizátoři však po několika letech usoudili, že děti jsou připravenější až v jarních měsících, kdy již v rámci téměř celého školního roku zvládnou i základy čtení a počítání a také získají schopnost lépe se soustředit. Z tohoto důvodu byl termín přesunut na květen a červen.

V rámci projektu probíhalo 2x dotazníkové šetření, které prověřovalo reakce a zájem ze strany pedagogů dotčených škol. Výsledky tohoto šetření, které realizoval projektový tým, byly vždy pozitivní (kladná odezva zájmu pedagogů), což bylo motivací pro realizaci původně jednorázového projektu po takto dlouhou dobu. Projekt byl po dohodě všech partnerů ukončen desátým ročníkem v jarních měsících 2017, kvůli vyhoření a ukončení činnosti projektové skupiny, s cílem připravit pro děti nový preventivně-bezpečnostní projekt v dalších letech s jiným formátem.

8.1. Organizační zajištění projektu v roce 2017

Posledního ročníku projektu „Děti, pozor silnice“, se osobně účastnila také autorka této práce (jako součást přípravy na diplomovou práci) Projekt se uskutečnil od konce května do poloviny června roku 2017 a skládal se z cca 2,5 hodiny dlouhých workshopů přímo v jednotlivých školách, a to bez nutnosti dojíždění (jak bylo uvedeno také výše). Konkrétní čas výuky v jednotlivých školách byl vždy domluven kvůli dostupnosti realizátorského týmu především na odpolední hodiny (bezprostředně po obědě), ve výjimečných případech pak i od ranních hodin a to zejména v případě větších škol, kde bylo více prvních tříd.

Celý výukový blok byl rozdělen na hodinu a půl teoretické výuky ve třídě a hodinu praktického nácviku v terénu. Teoretická výuka ve třídě se zaměřila na pravidla silničního provozu, povinnou cyklistickou výbavu, znalost dopravních značek ad. Celý první blok se držel připraveného pracovního sešitu, který vznikl speciálně pro realizaci tohoto projektu a na základě praxí ověřeného postupu výuky. Po prvním “teoretickém” bloku následovaly pohybové aktivity s koly či koloběžkami ve vhodných prostorách v okolí školy (hřiště, prostor před školou, školní dopravní hřiště, atd.). Organizátoři pružně reagovali na možnosti dané školy a v případě potřeby zajistili vlastní dopravní značky, kužely, několik náhradních kol či koloběžek.

Na začátku děti obdržely již tradiční dárky související s projektem. Jednalo se společná projektová trička s motivem pejska a informační a vzdělávací materiály od BESIPu, nebo Policie ČR. Dále se děti seznámily s běžnou prací policistů.

Pro zdárnou realizaci programu bylo avizováno předem prostřednictvím informačního dopisu, aby si děti zajistily na daný den vlastní cyklistickou výbavu dětí (kolo nebo koloběžka, a to včetně ochranných prvků – minimálně cyklistické helmy).

8.2. Průběh vlastní výuky v rámci projektu

Teoretická část projektu začínala tím, že se organizátoři projektu představili dětem a společně si rozdali projektová trička a pracovní sešity s cílem vytvořit jeden pracovní tým. Organizátoři projektu (nejčastěji 2 – 3 osoby) si s dětmi nejdříve povídali o

semaforu a jiné světelné signalizaci, se kterou se děti mohou setkat. Při příležitosti tohoto tématu si děti vybarvily dva typy semaforů v pracovním sešitě (pro chodce i pro vozidla), a to tak, aby správně zvolily a umístily barvy pro danou situaci.

Dalším tématem byly dopravní značky. Základní vybrané dopravní značky byly obsahem pracovního sešitu, v případě potřeby organizační tým pracoval s vlastní sadou dopravních značek od BESIPu. Pro uvolnění atmosféry se během této části zkoušely s dětmi určité dopravní situace, jako např. přecházení silnice. Dále následovalo upozornění na vložené minipexeso s motivem projektového pejska, které si děti mohly o přestávce nastříhat a zahrát si s ním během projektu nebo doma s rodiči.

Jako další samostatné téma teoretické výuky byla povinná výbava cyklisty. Na dvou stranách pracovního sešitu byly obrázky kol -jedno je v plné výbavě dle předpisů a druhé rozebrané. S tímto pak děti po představení výbavy kola pracovaly a čarami spojovaly jednotlivé díly a součásti kola.

Poslední blok se věnoval dopravním situacím jak z pohledu chodce, tak z pohledu cyklisty nebo řidiče. Na poslední dvoustránce pracovního sešitu byly dva obrázky náměstíčka, na kterém nalezneme příklady správného a špatného chování, které děti vyhledávaly, popisovaly a určovaly. Tímto tématem byla ukončena teoretická příprava dětí.



Obr. 4 Fotky z realizace teoretické části projektu.



Obr. 5 Fotky z realizace praktické části projektu.

V praktické části následoval přesun do venkovního prostředí (v případě špatného počasí do tělocvičny). Děti si připravily svá kola nebo koloběžky a nejprve si společně

zkontrolovaly, zda mají správnou výbavu, funkční brzdy atp. Poté organizátoři postavili dětem trať, kterou musely projet. Nejprve se jednalo o technickou nezávodní jízdu a v dalším kole děti závodily ve dvou týmech mezi sebou. Pokud to prostor dovolil, rozstavily se také dopravní značky a nacvičovala se jízda podle značení. V jedné ze škol se také naskytla možnost využít existující dopravního hřiště, které je vybudované v areálu přilehlé mateřské školy. Po ukončení praktického nácviku obdržely děti další odměny v podobě reflexních prvků od BESIP a Policie ČR.

9 Metodologie

V praktické části se tato práce zaměřuje na testování žáků prvních tříd, ve kterých se v uplynulém školním roce (2017) konal dopravně bezpečnostní projekt Děti, pozor silnice. Nadcházející část, zabývající se výzkumem dosažených znalostí v dané tematické oblasti a jejich udržitelnosti, je rozdělena do čtyř kapitol. Porovnání výsledků výzkumu jednotlivých škol v závislosti na fázi testování, porovnání úspěšnosti jednotlivých otázek ve všech třech fázích testování, porovnání úspěšnosti malotřídních a plně organizovaných škol ve všech třech fázích testování a na závěr srovnání výsledků dívek a chlapců ve všech třech fázích testování.

Pro testování byl navržen a využit autorkou navržený pracovní sešit, který obdrželi pedagogové dotčených tříd pro každého žáka ve třech kopiích. Obsah sešitu byl sestaven tak, aby reflektoval probíranou tematiku v rámci projektu. Vzor pracovního listu je v příloze této práce.

9.1. Cíl výzkumu

Primárním cílem výzkumu bylo ověřit efektivitu výše popsaného projektu „Děti, pozor silnice“. Dílčími kroky pro dosažení tohoto cíle bylo zjištění, jaké informace účastníci se děti znaly již před realizací projektu v jejich třídě (na základě předchozí výuky nebo znalostí předaných rodinou). Dále, jaké informace si zapamatovaly bezprostředně po realizaci projektu s odstupem jednoho dne a jaké množství informací si zapamatovaly trvaleji. Sekundárním cílem výzkumu bylo podat vlastní návrhy na zefektivnění celého výukového programu realizovaného v rámci projektu tak, aby v případě realizace dalších akcí ze strany organizátora nebo převzetí celého navrženého programu (např. školou), bylo dosaženo co nejvyšší možné efektivity programu.

9.2. Definované výzkumné otázky

V souvislosti s výzkumem byly vysloveny tyto základní výzkumné otázky:

Otázka číslo 1. Do jaké míry jsou děti v prvním ročníku dostatečně informované o dopravní výchově a bezpečnosti?

Otázka číslo 2. Jak pomáhá projekt Děti, pozor silnice zvýšit dětskou informovanost o dopravní výchově a pravidlech bezpečnosti?

Otázka číslo 3. Jaký je vliv absolvování projektu, na vědomosti dětí v oblasti dopravní výchovy?

Otázka číslo 4. Jakým způsobem lze zvýšit efektivitu projektu?

Otázka číslo 5. Jaký je rozdíl ve vědomostech z dopravní problematiky mezi chlapci a děvčaty? Jak se úroveň vědomostí liší v průběhu konání projektu

Otázka číslo 6. Jaký je rozdíl ve vědomostech dětí z malotřídních a plně organizovaných škol? Jak se úroveň vědomostí liší v průběhu konání projektu?

9.3. Charakteristika průzkumného souboru

Pro výzkum byly využity vlastní autorské pracovní listy. Projekt se konal v rámci spolupráce Města Jilemnice a Jilemnicka – svazku obcí pro děti docházející do základních škol ze spádové oblasti 21 obcí a měst. Celkem proběhla realizace v deseti samostatných termínech pro 13 základních škola a 15 prvních tříd. Výzkum pro účely této práce byl zaměřen na vzorek devíti základních škol z tohoto souboru. Autorka práce se sama se aktivně podílela na realizaci projektu ve všech třídách.

Vybrané školy byly různé velikosti- co do počtu žáků a různého organizačního uspořádání. Vesnické- malotřídní, i plně organizované. I počty žáků byly v jednotlivých třídách velmi různorodé. Vybraný vzorek pro provedení výzkumu byl stanoven ochotou a zájmem oslovených škol. Výzkumný soubor v konečné podobě tvořilo 152 žáků prvních ročníků. Z různých důvodů (např. nemoc, nepřítomnost, přestěhování) se do testování ve všech třech fázích nemohli zapojit všichni respondenti, výsledný počet činí 130 plně zapojených respondentů. Samotné testování respondentů v podobě prvního vyplnění pracovních listů probíhalo v první etapě před konáním projektu. Ve druhé etapě pak bezprostředně po skončení projektu, a to následující školní den, pokud dnem realizace projektu nebyl pátek. Poslední fáze probíhala s delším časovým odstupem, v rozsahu zhruba jednoho měsíce od realizace projektu.

Seznam a uspořádání základních škol zapojených do projektu

Vzhledem k potřebě zachování anonymity výsledků testování v různých školách budu místo názvu školy využívat čísla 1. -9.

Škola	Typ školy	Počet respondentů
1.	Malotřídní	9
2.	Plně organizovaná	17
3.	Malotřídní	6
4.	Plně organizovaná	51
5.	Plně organizovaná	21
6.	Plně organizovaná	17
7.	Plně organizovaná	13
8.	Plně organizovaná	21
9.	Malotřídní	4

Tab. 3 - Seznam škol

9.4. Nástroje výzkumu

Základním nástrojem výzkumu byly pracovní listy. Vzhledem k věkovému složení výzkumného souboru byl tento nástroj výzkumu vytvořen tak, aby byl srozumitelný a poskytl co nejvíce přesných informací.

Pracovní listy byly připraveny na základě pracovního sešitu, se kterým projekt pracoval (viz příloha) a porady s členkou realizačního týmu. V listu najdeme celkem devět úloh zaměřených na témata probíraná s dětmi a témata z pracovního sešitu. Otázky pracovního listu lze v zásadě formulovat jako uzavřené či otevřené, nebo zkombinovat oba tyto typy (uzavřená otázka s nabídkou alternativ, plus navíc možnost „jiné“ či „ostatní“ s vyhrazeným prostorem pro vlastní odpověď). Uzavřená otázka může nabízet výběr z alternativ, možnosti ano/ne (souhlasím/nesouhlasím) nebo může být formována jako uspořádací, přiřazovací apod.

Při tvorbě pracovních listů byl vzat v úvahu jako důležitá okolnost věk respondentů. Z tohoto důvodu nebylo reálné použít otevřené otázky, naopak byly využity spíše obrázky, uzavřené otázky a výběr správných odpovědí z obrázku.

Při vyplňování pracovních listů ve většině škol byla autorka práce osobně přítomna. V některých třídách vyplnění pracovních listů zadávala dětem osobně, v jiných pak tuto úlohu zastoupila přítomná učitelka.

Děti dostaly jasné instrukce:

- Nic není špatně
- Pokud nevím, co je správně vyplním to, co si myslím, že by mohla být správná odpověď

Vyplňování pracovních listů probíhalo postupně, otázku po otázce. Děti vždy dostaly pouze zadání a vyplňovaly zcela samy, bez pomoci učitelky. Vyplňované listy byly dětmi podepsané, aby bylo možné provést jejich vzájemné porovnání v jednotlivých fázích výzkumu.

Předvýzkum

Cílem krátkého předvýzkumu, který proběhl před samotnou realizací výzkumu, bylo ověření srozumitelnosti pracovních listů. Před realizací projektu jsem pracovní list nechala vyplnit menším počtem dětí. Po vyhodnocení předvýzkumu jsem změnila formulaci některých otázek. Po provedení změn byly některé otázky pro děti náročnější, některé více srozumitelné.

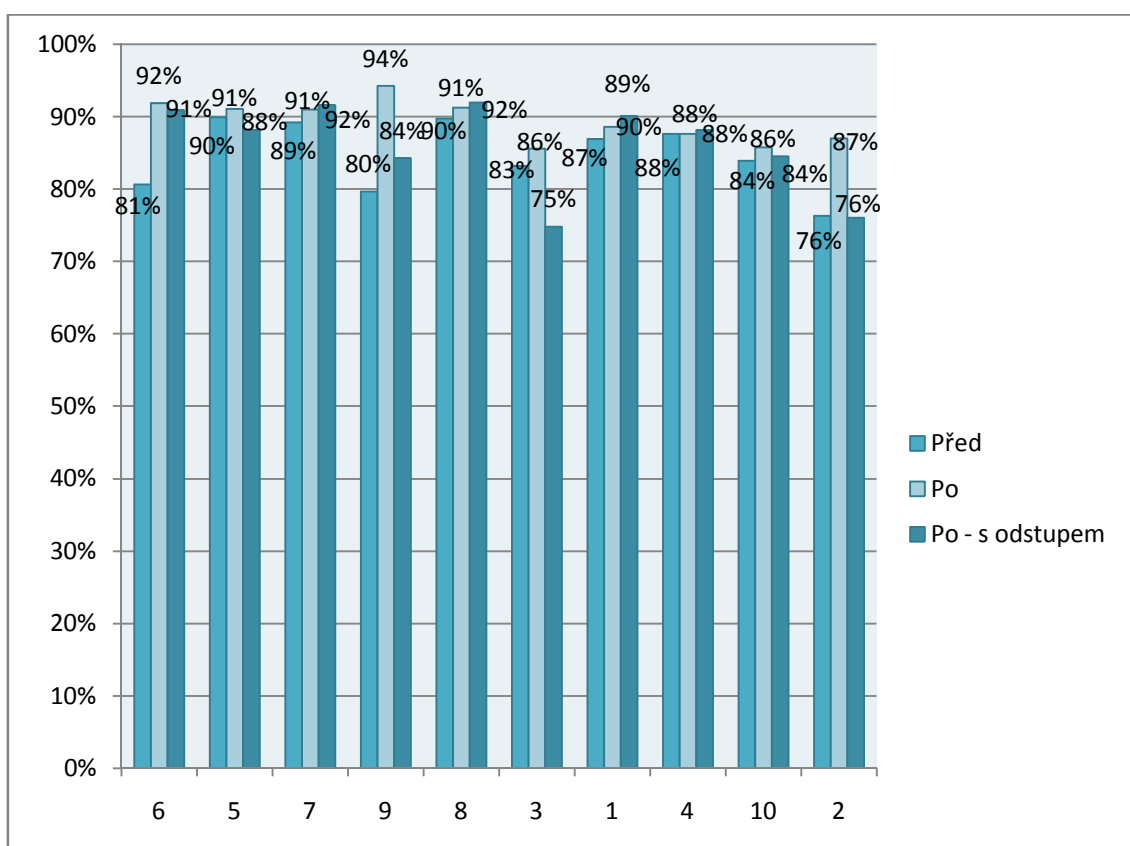
Například původní znění otázky č. 3 bylo: „Na semaforu svítí červená, mohu přejít?“ Po vyhodnocení předvýzkumu byla otázka pozměněna na současné znění. Děti museli při odpovídání více přemýšlet a některé z nich odpovídaly špatně.

10 Analýza výsledků a jejich interpretace

V této kapitole budou porovnány výsledky jednotlivých zúčastněných škol v závislosti na fázi testování, a to z několika různých hledisek.

10.1. Výsledky za jednotlivé školy ve všech fázích testování

V následujícím grafu jsou znázorněny výsledky jednotlivých škol, ve všech fázích testování. Čísla 1-10 představují různé školy, ve kterých testování proběhlo.



Graf 3. Výsledky za jednotlivé školy ve všech fázích testování

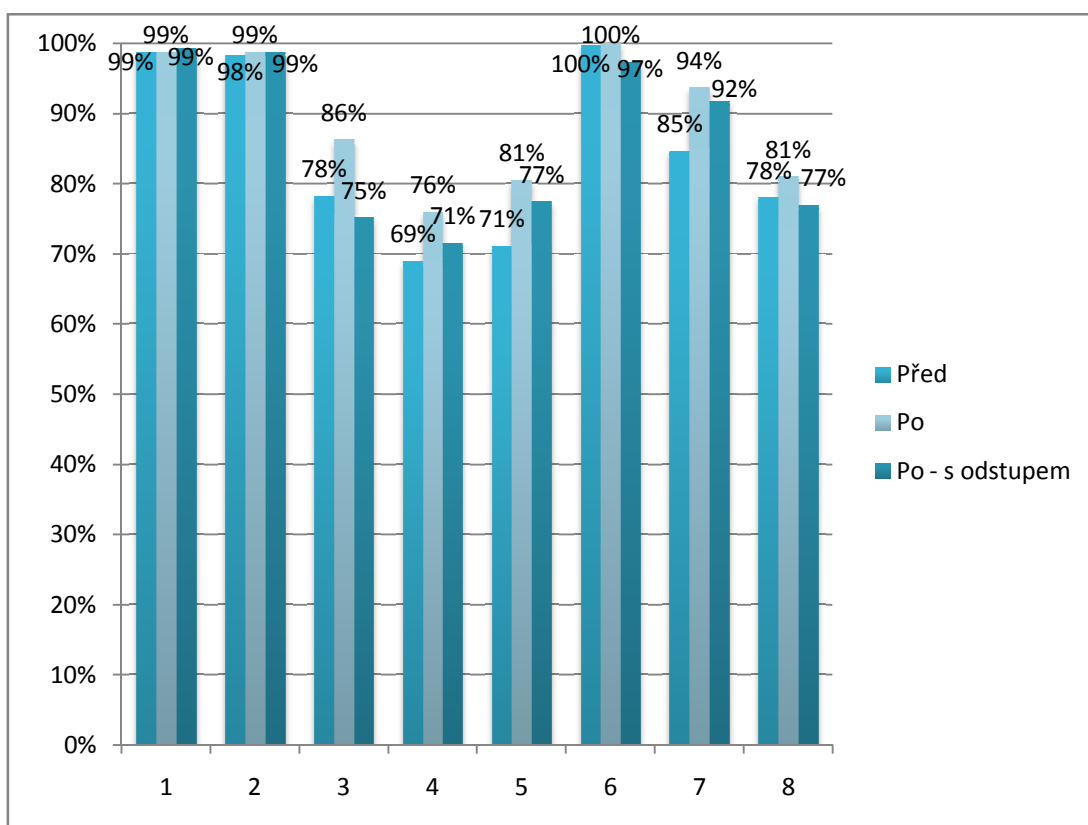
Výsledky většiny testovaných škol ukazují, že děti v tomto věku již mají některé elementární znalosti o dopravní výchově, ale že projekt přináší pro děti také něco nového a přispívá tak ke zvýšení jejich znalostí v dané problematice, což můžeme nejlépe vidět ve sloupcích dva, šest a devět, kdy byly výsledky dosažené po druhém testování výrazně lepší, než výsledky dosažené po první fázi testování.

Nejúspěšnějších a nestabilnějších výsledků děti dosáhly ve druhé fázi testování, bezprostředně po realizaci projektu.

Při třetím testování můžeme pozorovat výrazný rozdíl mezi výsledky ve škole dva, tři a devět, ve kterých se výsledky po druhém testování znatelně zlepšily, a po testování s odstupem času výrazně zhoršily. Můžeme tedy usuzovat, že podané informace byly pro děti nové, ale projekt bohužel, neměl dlouhodobý účinek.

10.2. Výsledky odpovědí na jednotlivé otázky ve všech fázích testování

V této části se práce zaměřuje na porovnání úspěšnosti jednotlivých otázek mezi všemi školami. Tato část výzkumu by mohla sloužit učitelům jako ukazatel toho, na kterou část problematiky se mají se svou třídou intenzivněji zaměřit.



Graf 4. - Výsledky odpovědí na otázky ve všech fázích testování

Interpretace odpovědí u jednotlivých otázek

Otázka 1. - Tato otázka byla pro testované velmi lehká a spíše opakovací, úspěšnost byla velmi vysoká ve všech fázích a u všech škol.

Otázka 2. - Ani zde nejsou rozdíly v odpovědích výrazné. V poslední době se na využívání reflexních prvků klade veliký důraz. Pravidlo „Vidět a být viděn“ je v současné době velmi vyzdvižováno. Tudíž by děti měly mít o využívání reflexních prvků dostatečné povědomí.

Otázka 3. – V odpovědích na tuto otázku se již nacházejí větší rozdíly ve výsledcích. Otázka byla záměrně formulována k větší myšlenkové aktivitě. Patrný je zde rozdíl v pracovních listech získaných při prvním testování a při druhém testování, kde se zvýšila úspěšnost téměř o deset procent. Po vyhodnocení třetí fáze projektu však úspěšnost opět klesla a děti odpovídaly hůře než poprvé.

Otázka 4. - U této otázky děti velmi často zapomínaly na to, že když jedou na koloběžce, musejí mít na hlavě helmu. Dále velmi často označovaly auto zaparkované uprostřed chodníku jako „správnou“ situaci.

Otázka 5. - V tomto případě děti zapomínaly označit jako chodce děvčátko, které jede na kolečkových bruslích. Po realizaci projektu se úspěšnost zvýšila. Během projektu se děti dozvěděly, že bruslař je také chodec. Významné množství z nich si tuto informaci zapamatovalo.

Otázka 6. - S touto otázkou neměly děti větší problémy v žádné fázi testování. Úspěšnost je téměř stoprocentní. Chyby z třetí fáze testování pramenily spíše z nepozornosti.

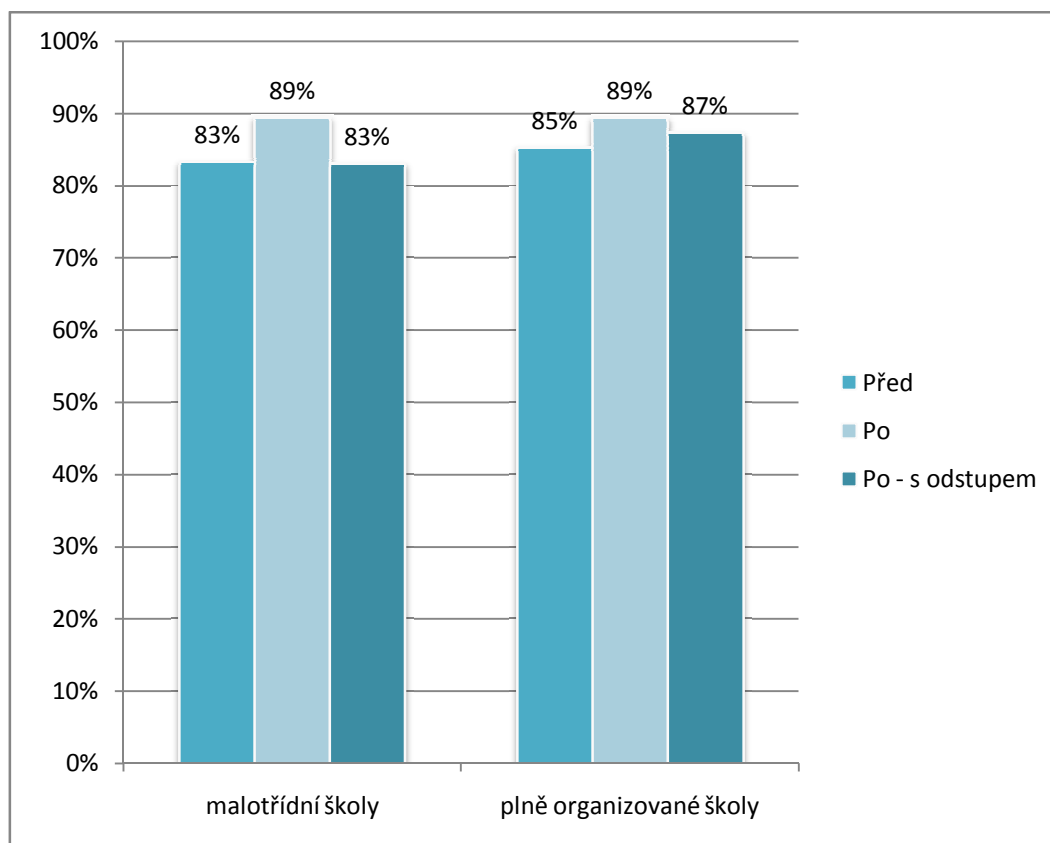
Otázka 7. - V pracovním sešitě, na kterém projekt stavěl, byla dopravním značkám věnována celá dvoustrana. Všechny značky byly s dětmi probrány. Zde se výsledky testování výrazně zlepšily po realizaci projektu a zůstaly vysoké i s odstupem času.

Otázka 8. - Děti nejvíce chybovaly u prvního a posledního obrázku. Zlepšení mezi první a druhou fází a zhoršení mezi druhou a třetí fází je velmi výrazné. Což potvrzuje původní předpoklad.

Průměrné výsledky jednotlivých otázek v procentech	Škola							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Před realizací projektu	99	98	78	69	71	100	85	78
Po realizaci projektu	99	99	86	76	81	100	94	81
Po realizaci - s odstupem času	99	99	75	71	77	97	92	77

Tab. 4 - Průměrné výsledky otázek

10.3. Výsledky úspěšnosti malotřídních a plně organizovaných škol ve všech fázích testování

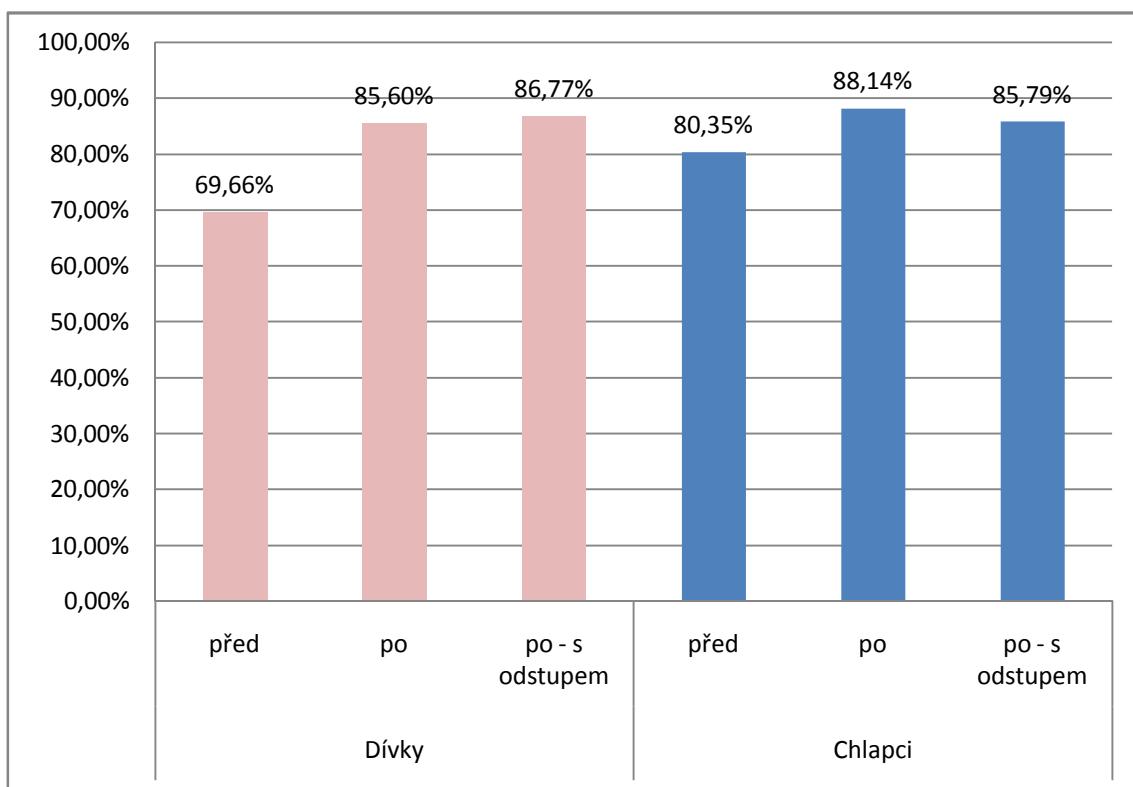


Graf 5- Výsledky úspěšnosti malotřídních a plně organizovaných škol ve všech fázích testování

Rozdíl ve vědomostech dětí na malotřídních a plně organizovaných školách byl ve výsledcích testování, které proběhlo před konáním projektu patrný, avšak nebyl tak výrazný, jak byl očekáván. V testování probíhajícíím těsně po skončení projektu jsou výsledky znalostí dětí shodné. Největší rozdíl najdeme u posledního testování. Zde lze vysledovat, že znalosti dětí malotřídních škol klesly na původní hodnotu, zatímco znalosti dětí z plně organizovaných škol sice zaznamenaly pokles s odstupem času, avšak zároveň nárůst oproti výchozímu stavu. V tomto rozdílu má nejspíše velikou roli skutečnost, že ve třídě, ve které má pedagog pouze jeden ročník, je mnohem více prostoru pro nezbytné opakování a upevňování učiva.

10.4. Srovnání výsledků dívek a chlapců ve všech fázích testování

Níže uvedený graf se zaměřuje na srovnání průměrné úspěšnosti mezi pohlavími, a to průměrně za všechny zkoumané školy. Je zde jasně patrné, že u dívek byla výchozí situace významně odlišná, než u chlapců, a to rozdílem více než 10%. Tyto výsledky jsou zřejmě ovlivněny větším zájmem chlapců o tuto tematiku. Po realizaci projektu Děti, pozor silnice se podařilo tento rozdíl snížit pouze na zhruba 3%. Zajímavé je pak srovnání výsledků získaných s odstupem času, kde naopak u dívek došlo k vyšší míře zachování získaných poznatků. Dívky se velmi zlepšily v dlouhodobém hledisku. Mohlo dojít ke vzbuzení jejich zájmu o tematiku. Dále lze soudit, že dívky, předané informace z projektu projektu postupem času lépe zpracovaly a udržely si dlouhodobé poznatky.



Graf číslo6- průměrná úspěšnost chlapců a dívek ve všech fázích testování

11 Návrhy na zefektivnění sledovaného projektu

Přestože byla autorka práce přítomna realizaci posledního ročníku projektu „Děti, pozor silnice“, rozhodla se navrhnout několik podnětů pro jeho případné zefektivnění (pokud by se organizátoři rozhodli projekt oživit, nebo by byl přebrán k realizaci jinou institucí). Tyto návrhy by bylo možné aplikovat bez vysokých finančních nebo organizačních nákladů. Projekt jako celek funguje velmi dobře a staví na několikaletých zkušenostech všech organizátorů s touto problematikou. Jako negativní lze vysledovat, že již po mnoho let má velmi podobný průběh, a to bez ohledu na vývoj výukových metod a vývoj technologií, se kterými dnešní děti stále častěji pracují.

Po realizaci projektu využila autorka této práce možnost rozhovoru s realizačním týmem projektu a zjistila, že část navrhovaných zlepšení již v projektu byla vyzkoušena, a z rozličných důvodů (organizačních, ekonomických) se s nimi již nepracuje, přesto jsou zmíněny, neboť vycházejí ze skutečnosti realizované při posledním ročníku v roce 2017.

V průběhu projektu by měl k dětem mluvit policista v uniformě, cílem by bylo zvýšení zájmu dětí. Uniforma vždy působí autoritativněji než civilní oděv a mohla by navodit atmosféru přispívající větší pozornosti dětí. Dále může pomoci navodit první dojem a u dětí alespoň ze začátku zvýšit zájem a nadšení pro práci.

K velmi pěkně připravenému pracovnímu sešitu, by mělo být využito více názorných pomůcek. Hodně prostoru bylo věnováno správnému vybavení kola, kolo však bylo pouze na obrázku. Určitě by bylo přínosné přinést na ukázkou jedno správně vybavené a seřízené kolo a jedno, se kterým by neměl nikdo vyjet do silničního provozu. V několika školách byla možnost použít na ukázkou některá kola od přítomných dětí a praktická prezentace se zde přímo nabízela.

Celkově by mělo být zařazeno více vizuálních pomůcek, které by si děti mohli vyzkoušet nebo je alespoň vidět tzv. na živo. Zváženo by mělo být použití byť jen krátkého instruktážního videa (tak aby odpovídalo věkové skupině dětí a nebylo dlouhé nebo únavné). Do teoretické výuky by mělo být zařazeno více pohybu, například formou prezentace ukázek špatného chování v silničním provozu. Aktivní zapojení dětí by umocnilo jejich zážitek, přispělo k lepšímu osvojení znalostí a dovedností a

především by předcházelo riziku zvyšující se nepozornosti, ke které ke konci teoretické části zpravidla docházelo.

V závěru by mohla být intenzivněji využita zvolená grafická identita projektu. Projekt jako celek prezentuje ilustrace pejska, která se však objevuje na doprovodných materiálech projektu typu tričko, obal sešitu, pexeso. Není však nikterak použit jako součást samotné výuky. Pracovní sešit, který je po obsahové stránce poměrně komplexní a vyvážený, by mohl být připraven tak, aby použitý motiv provázel děti po celou dobu výuky a mohly se s ní tak lépe ztotožnit.

12 Závěry výzkumu a celkové shrnutí

Souhrnně lze celkové výsledky provedeného výzkumu interpretovat tak, že děti z prvních tříd z cílového vzorku mají z předchozí výuky slušné znalosti dopravní bezpečnosti, ale jakékoli další rozšíření tohoto tématu do výuky (ať již pedagogem v rámci hodin nebo jednorázovými akcemi) není rozhodně zbytečné a pomáhá k upevnování a rozšiřování získaných znalostí. Dle výsledků testování pomáhá zkoumaný projekt z větší části upevnit stávající informace, které děti mají. V některých školách se však k dětem dostanou i informace nové.

Z porovnání výsledků mezi chlapci a dívkami vyplývá jednoznačná převaha znalostí chlapců. Tyto výsledky, zejména ze začátku projektu lze odůvodnit tak, že chlapci jsou pro tuto tematiku obecně více zaujatí. V závěru projektu se však ukazuje, že děvčata v míře znalostí chlapce „dohnala“ a vykázala i lepší výsledky než chlapci.

Dle předchozích hodnocení lze také konstatovat, že vyšší míra znalosti a vyšší procento jejich zachování vykazují děti z plně organizovaných škol, i když je zaznamenaný rozdíl malý. Děti v plně organizovaných školách mají tu výhodu, že pedagog má více prostoru na procvičování a upevnování látky. Má větší prostor pro další práci s tématem a může mu věnovat více času.

Jako obecně negativní se jeví poznatek, že získané znalosti z této jednorázové akce nejsou dlouhodobé a není tedy možné na ně spoléhat a vynechat jejich opakování nebo část výuky v této oblasti. Vliv projektu je tedy spíše krátkodobý. Realizovaný projekt „Děti, pozor silnice“ shledávám pro děti prvních tříd jako velmi přínosný.

Pedagogové by i po realizaci několika obdobných akcí měli pravidelně zařazovat dané téma k procvičování, a to včetně praktických úkolů pro lepší osvojení dané problematiky. Jako naprostou nutnost shledávám neopomenutí návštěvy dopravního hřiště ve vyšších ročnících a uplatňování zásad dopravní bezpečnosti v běžné činnosti škol.

Pokud bude Jilemnicko realizovat další obdobný projekt, velmi ráda bych se do něj zapojila a dodala své nápady a návrhy. Pro zvýšení efektivity projektu by bylo vhodné realizovat projekt například ve více fázích, aby došlo k častějšímu upevnování látky. Více propracovat pracovní sešit a do projektu přidat interaktivou. Díky psaní této práce

jsem si uvědomila, že dopravní výchova je tématika velmi opomíjená a že je třeba se jí více věnovat. Doprava se bude v budoucnosti spíše rozvíjet, než upadat a informovanost v této oblasti bude stále více potřeba.

Pro dosažení stabilních znalostí i po odstupu času je zapotřebí vytvořit systematický přístup k dané problematice, a to především u nejbližšího okolí dítěte v podobě rodičů. Úkolem rodiny je předávání životních zkušeností a vytváření bezpečného prostoru pro dítě. S tím souvisí i preventivní práce rodičů s dětmi od nejútlejšího věku bez spoléhání se na míru zapojení vzdělávací instituce.

Nelze se upnout pouze na míru dosažených a zachovaných znalostí, ale také na to, že projektová výuka děti baví, přináší inspiraci pro jejich pedagogy a představuje jisté osvěžení v zaběhlém výukovém procesu. Zejména v tomto ohledu shledávám projekt jako efektivní a přínosný.

Výuka dopravní bezpečnosti je nejenom vzdělávacím tématem, ale především životní nutností. S narůstající intenzitou dopravy a vytíženosti dětí i jejich rodičů, vzrůstá i požadavek na samostatnost dětí. V pořadí důležitosti informací by měly první místa zaujímat právě takové informace, které člověku pomáhají zajistit bezpečnost, zdraví, a v krajním případě i samotný život.

„Non scholae sed vitae discimus. –

Neučíme se pro školu, ale pro život.“

(Seneca)

13 Seznam použitých zdrojů

BERGMANOVÁ, Michaela, KLEMENTOVÁ, Helena. (2004) Praha: Springer media CZ, s.r.o. ISBN- neuvedeno.

Besip (2012) *BESIP Team*. [online]. IBESIP [cit. 9. 3.2018]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/besip-team>.

Besip (2012) *Dětská dopravní hřiště*. [online]. IBESIP [cit. 9. 3.2018]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/detska-dopravni-hriste>.

BESIP (2012) *Dopravní výchova*[online]. IBESIP [cit. 9. 3.2018]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

Besip (2014) *Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. [online]. Praha1: Ministerstvo dopravy,[cit. 9. 3.2018]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/deti1.pdf>.

BESIP (2017): *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020*. [online]. [cit. 8. 3. 2018] dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategieBESIP/Narodni-strategie-BESIP-2011-2020-Informace>.

Besip, (2016)*Děti Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. [online]. Praha1: Ministerstvo dopravy,[cit. 9. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/deti1.pdf>.

ČUMOVÁ, Iva (2016) *Implementace dopravní výchovy do učiva 1. Stupně ZŠ*. [online]. Vychovakezdravy [cit. 9. 3.2018]. Dostupné z: <http://www.vychovakezdravi.cz/download/file/PdF-Mu-Brno.pdf>.

Dopravní výchova (2012). Praha: Nakladatelství Dr. Josef Raabe s.r.o. ISBN 978-80-87553-72-5.

Dopravní výchova. (2012). Praha:Dr. Josef Raabe s.r.o. ISBN 978-80-87553-72-5

DVOŘÁKOVÁ, Michaela, STARÁ, Jana, (2007) *Prvouka 1*. Plzeň: Fraus. ISBN- 978-7238-645-1.

HEINRICHOVÁ, Jitka (2007). *Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu na ZŠ 1. stupeň*. Centrum dopravního výzkumu [online]. ISSN

04499457501. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/zs1-implementace-dopravni-vychovy-do-skolního-vzdelavacího-programu-na-zs-1-stupen-zs.pdf>.

IBESIP (2010). *Žáci základní školy* [online]. IBESIPv [cit. 9. 3.2018]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Zaci-zakladni-skoly>.

JOBÁNKOVÁ, Monika a kol. (2002) *Kapitoly z psychologie pro zdravotnické pracovníky*. Brno: Institut pro další vzdělávání pracovníků ve zdravotnictví.

KAMENICKÝ, Jiří (2014). *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*. [online]. Praha: Český statistický úřad [cit. 9. 3. 2018]. ISSN 320254-14 Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ci/dopravni-nehodovost-a-jeji-dusledky-v-cr-v-dlouhodobem-pohledu-aftkq5jeot>.

KMÍNEK, Petr, OUHRABKOVÁ, Dagmar a kol. (2015) Jilemnice: Gentiana. ISBN-neuvedeno.

KONEČNÁ, Lenka (1992) *Prvouka 1*. Olomouc: Prodos. ISBN- 80-900645-8-2.

KROJZOVÁ, Hana. (1993). *Prvouka pro první ročník základní školy*. Praha: Fortuna. ISBN: 80-7168-071-0.

KULŠTRUNKOVÁ, Alice (2011). *Věkové zvláštnosti u dětí*. [online]. Brno: Hnutí Brontosaurus. [cit. 9. 3. 2018]. Dostupné z: <http://vzdelavani.brontosaurus.cz/pro-organizatory/psychologie/110-vkove-zvlatnosti-u-dti.html>.

KUMŠE, Vilma, ŠEFER, Nataša a kol. (2015) *Lili a vili ve světě prvouky*. Praha: Klett nakladatelství s.r.o. ISBN- 978-80-7397-113-7.

LANGMEIER, Josef, KREJČÍŘOVÁ, Dana (2006). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada. ISBN 80-247-8-249.

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

MATĚJČEK, Zdeněk, LANGMEIER, Josef (1986). *Počátky duševního života*. Praha: Panorama, 1986. ISBN – neuvedeno.

MF DNES (2010) *Děti jsou také účastníci silničního provozu. Ti nejohroženější*. [online]. Olomouc: Univerzita Palackého, č. 1, s. 96-103 [cit. 10. 3. 2018]. Dostupné z:

https://auto.idnes.cz/deti-jsou-take-ucastnici-silnicniho-provozu-ti-nejohrozenejsi-psd-/automoto.aspx?c=A101115_182545_automoto_fdv.

Národní program rozvoje vzdělávání v České republice (Bílá kniha) (2001). Praha: MŠMT.

Nováková, Zdislava, JULÍNKOVÁ, Eva, (2015). *Prvouka 1*. Brno: Nová škola. ISBN-978-80-87591-02-4.

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY (2018) *Chodec - účastník silničního provozu*. [online]. [cit. 10. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/chodec-ucastnik-silnicniho-provozu.aspx>.

Policie.cz (2018) *Ajaxův zápisník*. [online]. Akce a projekty [cit. 9. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>.

POVAŽANOVÁ, Margita (2011) *Výchova dětí k bezpečnosti silničního provozu*. [Bakalářská práce]. [online]. [cit. 9. 3. 2018]. Dostupné z: https://theses.cz/id/fxshfz/Konen_PDF.pdf.

Projekt alarm (2009) *Co je to projekt alarm?* [online]. Dopravní alarm [cit. 9. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/projekt/>.

Projekt ALARM, (2009). *Metodika DV pro učitele* [online]. Brno. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) [cit. 9. 3. 2018]. ISSN 04499457501. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ss-metodika-dv-pro-ucitele-ss-a-sou.pdf>.

PROVALILOVÁ, Iva (2009) *Prevence úrazů v dopravě*. [online]. Brno: Ministerstvo dopravy, [cit. 9. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/prevence-urazu-v-doprave.pdf>.

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (2017). Praha: NÚV.

REHNOVÁ, Vlasta (2012) *Mladí řidiči- psychologické charakteristiky*. Besip [online]. Praha: [cit. 8. 3. 2018]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/tz/microsoft-powerpoint-mladi-ridici.pdf>.

RYBOVÁ, Jovanka, JEŽKOVÁ, Věra a kol. (2015) *Hravá prvouka* Praha: Taktik international. ISBN-978-80-87881-30-9.

SennaMultiMedia (2018) *trafficeducation*. [online]. Trafficeducation [cit. 9. 3.2018]. Dostupné z: <http://www.trafficeducation.eu/helmpofluotop/index.php/homenl>.

Spádovost základních škol na dětská dopravní hřiště v Libereckém kraji. [online]. Analýza stavu dopravního území libereckého kraje [cit. 9. 3.2018]. Dostupné z: <https://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK11/214.html?#>. Toc286824914

STOJAN, Mojmír a kol. (2007) *Dopravní výchova pro učitele 1. Stupně ZŠ*. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity ISBN 978-80-210-4251-3.

ŠTIKAR, Jiří, POUR, Jiří a kol (1970) *Mládež a silniční doprava*. Praha: nakladatelství dopravy a spojů. ISBN neuvedeno.

VOLNÝ, Josef a kol. (1976). *Dopravní výchova*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. ISBN 351-81(075.8).

VOLNÝ, Josef a kol. (1980). *Didaktika dopravní výchovy na 1. Stupni základní školy*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. ISBN351-81(375.8).

VOLNÝ, Josef a kol. (1983) *Didaktika dopravní výchovy na 1. Stupni základní školy*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. ISBN 14-303-83.

VOTRUBA, Josef (1994) *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha: Fortuna. ISBN 80-7168-323-2.

VOTRUBA, Josef (1997). *Výcvik na dětských dopravních hřištích*. Praha: Fortuna 1997. ISBN 80-71-68-435-X.

VOTRUBA, Josef, DOLEŽAL, Stanislav, a kol. (1979) *Metodika dopravní výchovy na prvním stupni základní školy*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. ISBN Neuvedeno.

VOTRUBA, Josef. (1992). *Dopravní výchova, 1. díl chodec*. Praha: Fortuna. ISBN: 80-852-98-98-8.

14 Seznam použitých grafů, obrázků a tabulek

Seznam použitých grafů:

Graf 1 - Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v ČR a jejich struktura dle typu účastníka

Graf 2 - Následky nehod podle vybraných účastníků v ČR v období 2000-13

Graf 3 - Výsledky za jednotlivé školy ve všech fázích testování

Graf 4 - Výsledky odpovědí na otázky ve všech fázích testování

Graf 5- Výsledky úspěšnosti malotřídních a plně organizovaných škol ve všech fázích testování

Graf 6- Porovnání výsledků dívek a chlapců ve všech fázích testování

Seznam použitých obrázků:

Obr. 1 – Spádovost základních škol na dětská dopravní hřiště v Libereckém kraji

Obr. 2 – První verze pracovního sešitu,

Obr. 3 – Druhá verze pracovního sešitu,

Obr. 4 – Fotky z realizace teoretické části projektu.

Obr. 5 – Fotky z realizace praktické části projektu.

Obr. 6 -Vydání 2010 Logo projektu ALARM

Obr. 7 - Vydání 2015 Přední část obalových desek Ajaxova zápisníku

Seznam použitých tabulek:

Tab. 1 – Počet usmrcených dětí v letech a míra vlastního zavinění

Tab. 2 - Počty škol a žáků zapojených do DV za I. pololetí 2013

Tab. 3 - Seznam škol

Tab. 4 – Průměrné výsledky otázek

15 Seznam použitých zkratk

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

ČR – Česká republika

EU – Evropská Unie

MF – Mladá Fronta

ORP – Obec s rozšířenou působností

PČR – Policie České republiky

RVP ZV – Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání

16 Seznam příloh

Příloha A- Pracovní sešit projektu „Děti, pozor silnice“

Příloha B- Ukázky vybraných učebnic

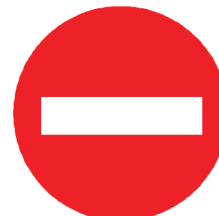
Příloha C- Pracovní list využitý pro výzkum

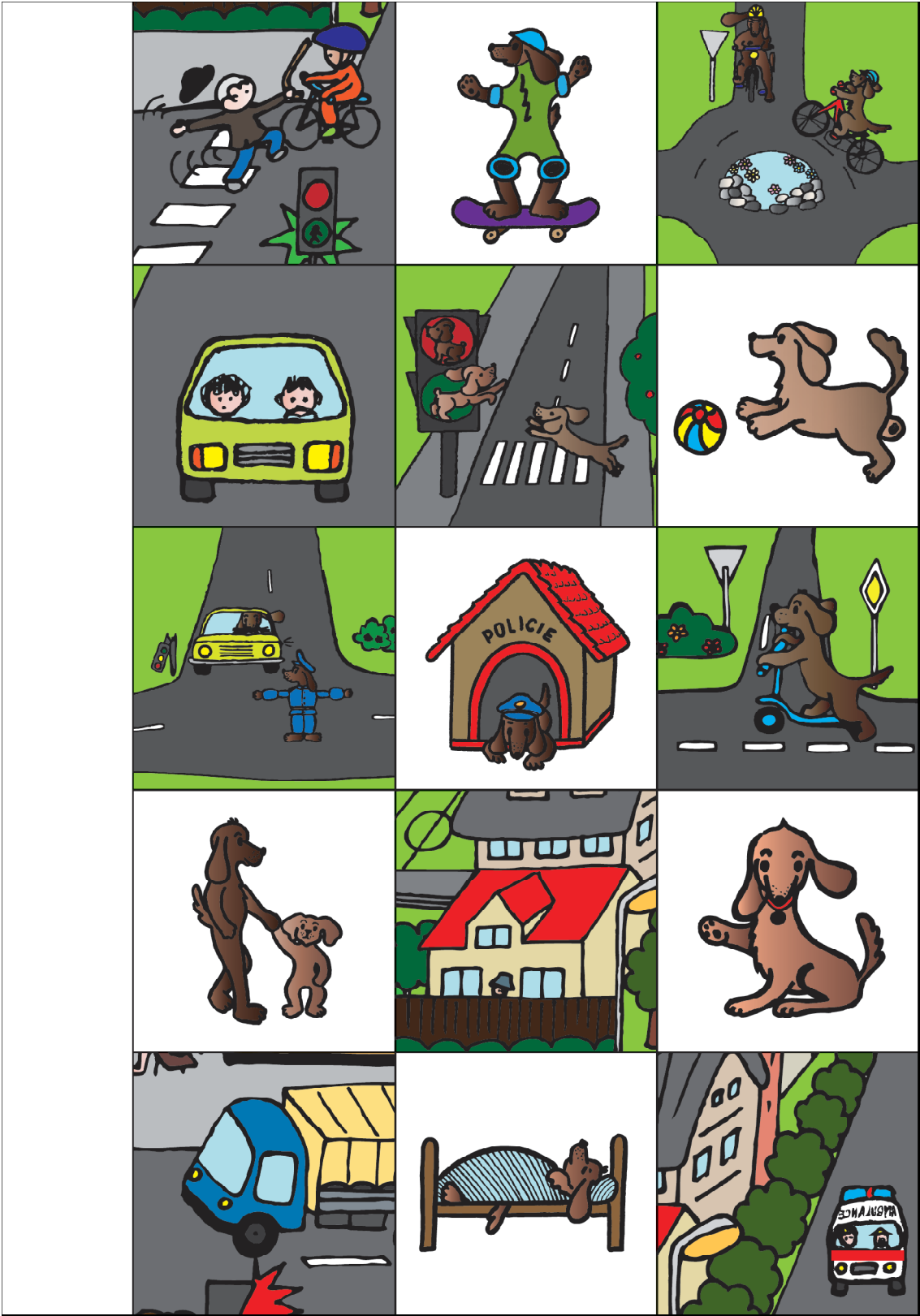


DEVRO



A co tyto dopravní značky? Poznáš je?

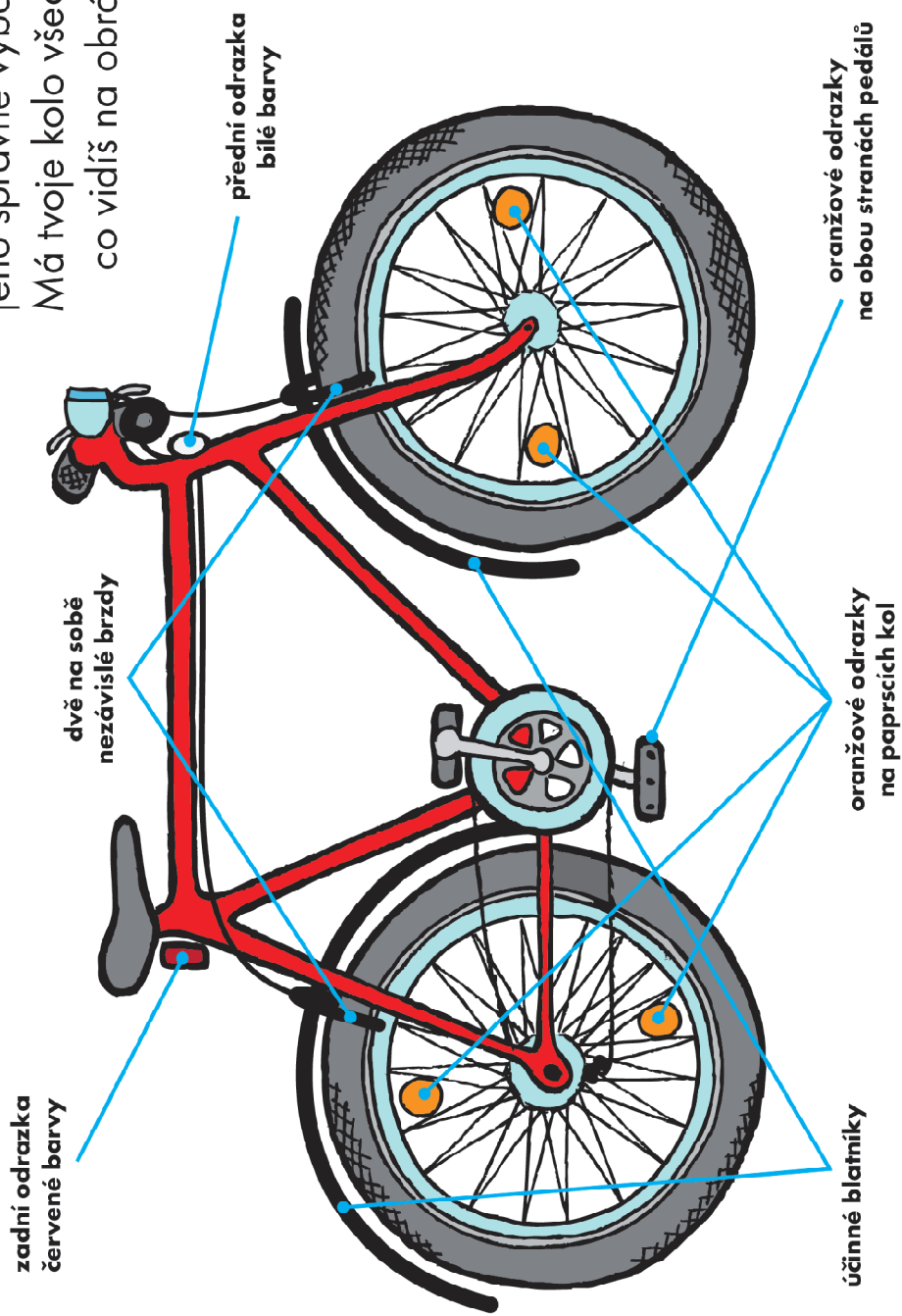




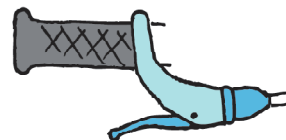
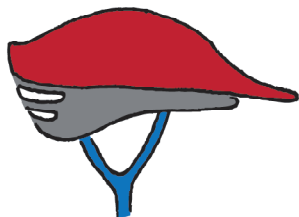
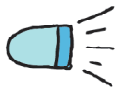
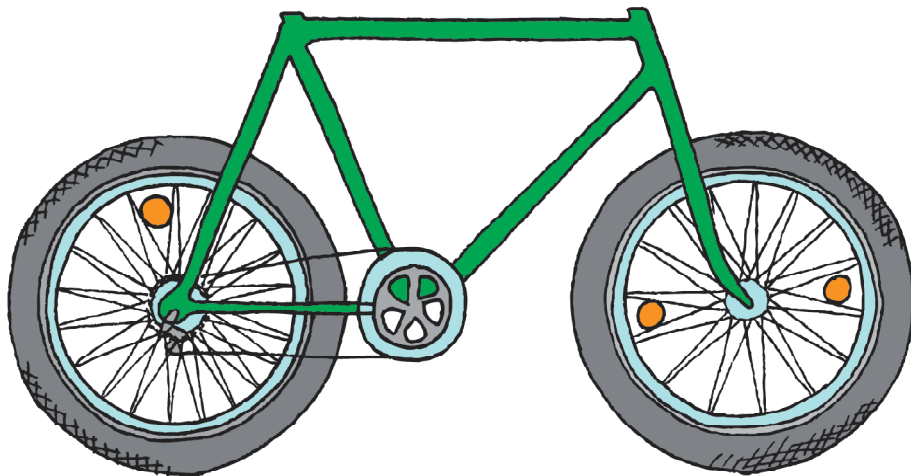


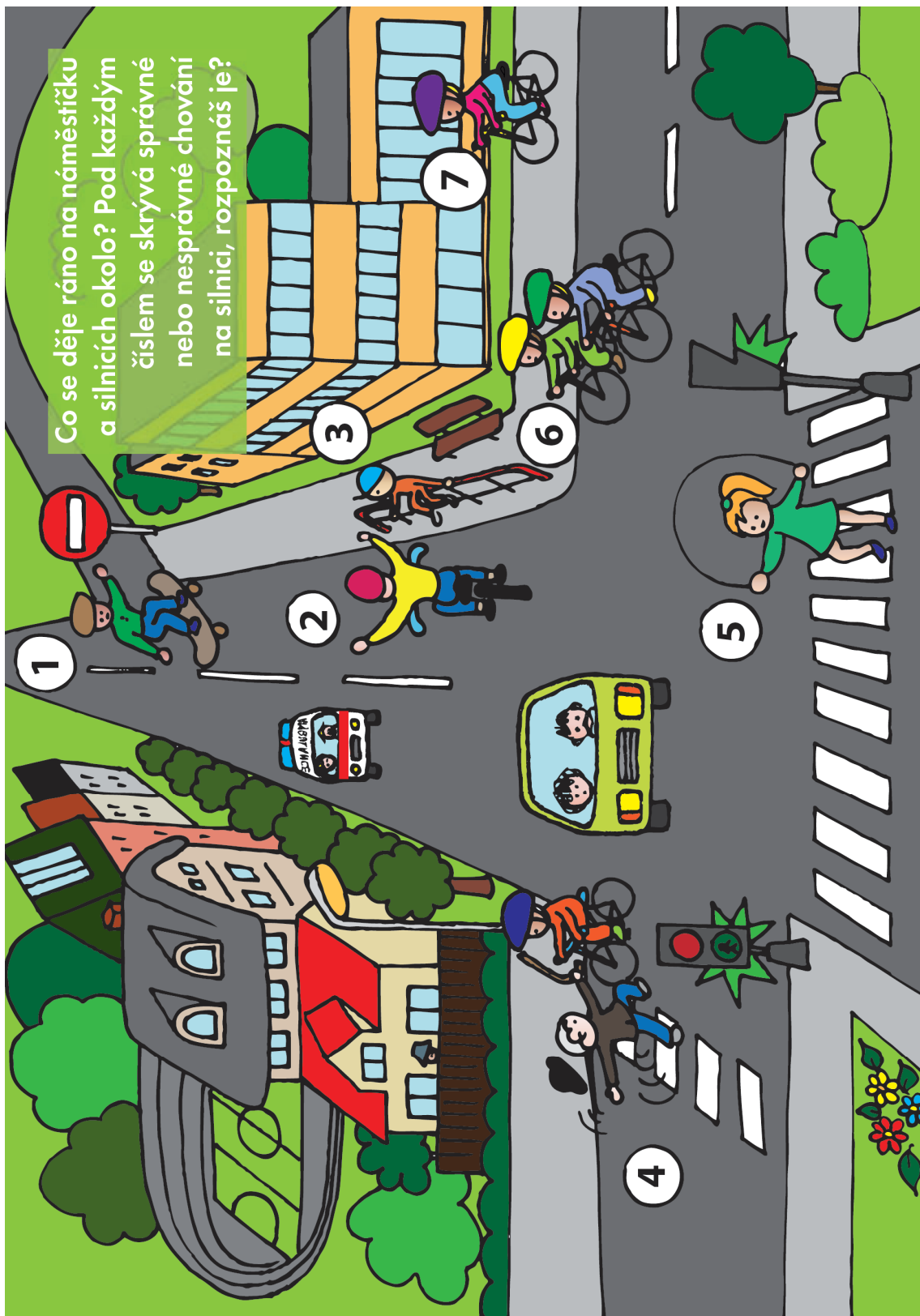
Zahraj si s kamarády nebo s rodiči malé dopravní pexeso.

Dřív než vyjedeš ven na kole, zkontroluj jeho správné vybavení. Má tvoje kolo všechno, co vidíš na obrázku?



Spoj čarou díly a příslušenství jízdního kola s místy, kam patří.



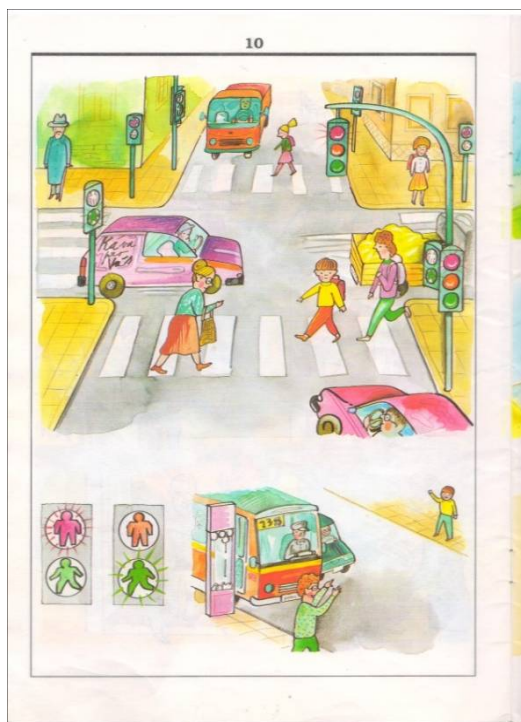




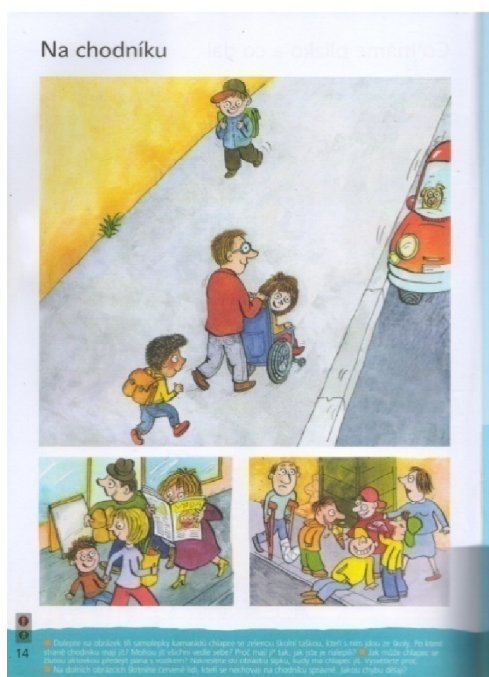
DĚTI, POZOR SILNICE!

V roce 2015 vydalo Město Jilemnice.
Ilustrace © Lenka Scholcová
Sestavil kolektiv autorů: Petr Kmínek, Dagmar Ouhrobová, Radka Paulů a Soňa Šídlová
2. upravené vydání.
Výroba: *Gentiana* Jilemnice
Všechna práva vyhrazena. Další šíření a kopírování pouze se souhlasem autorů.

Nakladatelství Fortuna



Nakladatelství Fraus



Přecházíme vozovku

1. Když jsi doprava na správném místě. 2. Když zrovna jsi v bezpečné situaci. Vyzkoušej, jaké chůze je doporučená a co jiní lidé. 3. Když jsi v bezpečné situaci. 4. Když jsi v bezpečné situaci. 5. Když jsi v bezpečné situaci. 6. Když jsi v bezpečné situaci.

16

Cesta do školy

1. Na cestě do školy je mnoho lidí. 2. Když jsi v bezpečné situaci. 3. Když jsi v bezpečné situaci. 4. Když jsi v bezpečné situaci. 5. Když jsi v bezpečné situaci. 6. Když jsi v bezpečné situaci.

17

Nakladatelství Nová škola

SEMAFOR, DOPRAVNÍ ZNAČKY – PROCVIČENÍ

SEMAFOR
KDYŽ JE ČLOVĚK CHAPAVÝ,
SPLETE TO JEN STĚŽÍ –
NA ČERVENOU ZASTAVÍ,
NA ZELENOU BĚŽÍ.

1. Vybarvi obě děti, které se při cestě do školy chovají bezpečně.
2. Dítě, které se chová nebezpečně, přečernej.
3. Vybarvi dopravní značky. Připomni je.
4. Navrhni obrázek dítěte a vybarvi je tak, aby je rodič dobře viděl.
5. Také obrázek vybarvi tak, aby byla dobře viditelná. Dopravní j a odrazní úložka.
6. Popiš svoji cestu do školy.

sekná - gres (gms)

18

DOPRAVNÍ ZNAČKY

POZOR, DĚTI POZOR, PŘECHOD PRO CHODCE PŘECHOD PRO CHODCE

HLAVNÍ SILNICE STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!

ZÁKAZ VÍEZDU VŠECH VOZIDEL STEZKA PRO CYKLISTY JEDNOMĚRNÝ PROVOZ

1. Na cestě do školy jsou lidé, kteří mají dopravní značky. Musí je dodržovat řidiči, cyklisti i chodci. Pokud by se neřídili dopravními značkami, mělo by být k dopravní nehodě.
2. Nauč se poznávat a uvádět dopravní značky. Najdi ty, které mají tvar čtverce, kruhu a trojúhelníku.
3. Je to hlásková vůči dříve nějaké dopravní značky? Řekni, jaké.
4. Vytvořte lepší policii nebo policii, někdy děti jsou chodci, jiné řidiči aut. Na zemi jsou polehové dopravní značky. Vytvořte je a připevněte je k dříve dopravní. Když se v pravidlech silničního provozu chyba, vypadá se lesy.

dopravní značka - traffic sign (trafik san)

19

Nakladatelství Prodos



Nakladatelství Taktik

JÁ TO HRAVĚ ZVLÁDNU! I

1 MOJE JMÉNO JE: _____

2 VYBARVI, co patří do tvé aktovky.

3 Kde se děti chovají správně? ŠKRTNI, co je špatně.

4 SPOJ čísla s auty.

150

155

158

Jak ti šlo opakování? VYBARVI svou květinu:

VŠECHNO UMÍM!

JEŠTĚ DĚLAM CHYBY.

MOC MI TO NEJDE.

11

Nakladatelství Klett

BEZPEČNĚ NA SILNICI

POPIS CESTU DĚTI DO ŠKOLY PORADÍ JIM, JAK SE MAJÍ BEZPEČNĚ CHOVAT. JAKÉ OBCHODY A JINÉ BUDOVY CESTOU UVIDÍ?

Kdo je na obrázku chodec? Kde přecházíme silnici? Na které straně chodníku chodíme? Při pohybu po ulici respektujeme pravidla silničního provozu, dopravní značky a semaforů. Chodíme pouličníkem a správně přecházíme přes ulici. Staráme se o své bezpečí.

18

BEZPEČNĚ NA SILNICI

CO JE SPRÁVNĚ A BEZPEČNĚ?

PORADÍME DĚTEM, JAK MAJÍ DOJÍT DO ŠKOLY.

Když u silnice není chodník, chodí jednotlivci po levé straně, skupina po pravé straně silnice. Abychom byli na silnici dobře vidět, nosíme světlé oblečení a reflexní pásky. V autě vždy používáme bezpečnostní pásy. Když dospělí pijí alkohol nebo užívají určité léky, nesmějí řídit auto.

19

ČEHO SI VŠÍMÁME V OKOLÍ ŠKOLY?

JAKÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY MÁŠI CESTOU DO ŠKOLY? POZNÁŠ VŠECHNY DOPRAVNÍ ZNAČKY A SIGNÁLY NA SEMAFORĚCH NA OBRÁZČÍCH? VIŠ, CO ZNAMENAJÍ?

Na cestě do školy jsme opatrní, vybereme si trasu, která je bezpečná a kterou dobře známe. V dopravě vždy respektujeme dopravní značky a vodorovné dopravní značení na vozovce. Popřít svou cestu do školy a hřbitů, jako pravidla musíme dodržovat. Jaké barvy se nacházejí v blízkosti škol? Které dopravní značky jsou důležitější pro chodce a které pro řidiče? Jak a kde správně přecházíme vozovku? Co si oblékáme na cestu do školy?

20

V DOPRAVNÍCH PROSTŘEDCÍCH

CHOVAJÍ SE VŠECHNY DĚTI NA OBRÁZKU SPRÁVNĚ? PŘEDVEĎ SPRÁVNĚ I NESPRÁVNĚ CHOVÁNÍ V DOPRAVNÍCH PROSTŘEDCÍCH.

JEZDÍŠ DO ŠKOLY AUTEM, AUTOBUSEM, NA KOLE NEBO CHODÍŠ PĚŠKY?

I MY DĚTI POUŽÍVÁME RŮZNÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY. JAK SE V NICH SPRÁVNĚ CHOVÁME?

O svou bezpečnost se staráme i tak, že se v dopravních prostředcích správně chováme. V autě jezdíme připnuti v autosedadle anebo se připoutáme bezpečnostními pásy. Na kole jezdíme pouze s doprovodem dospělého a vždy s cyklistickou přilbou. Do autobusu nastupujeme po jednom, během jízdy se držíme, nekřičíme.

21

Příloha C-Pracovní list využitý pro výzkum

1) Vybarvi semafor správnou barvou



2) Vyber, co bude více vidět ve tmě.

A)



B)

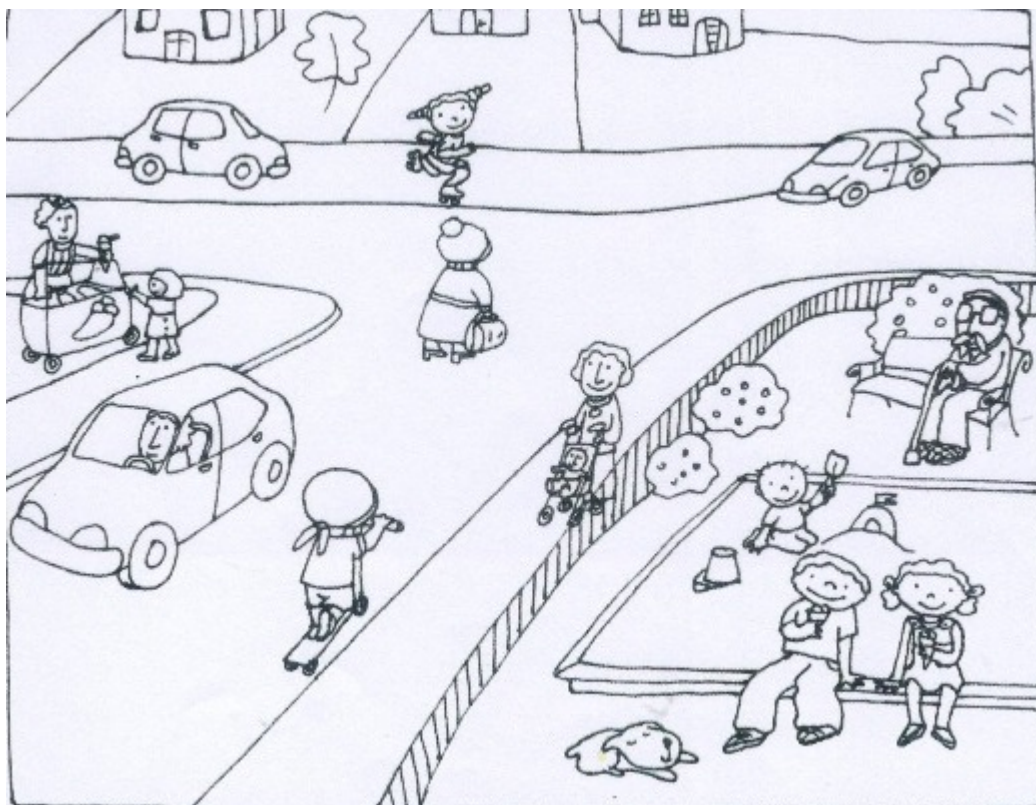


3) Na semaforu svítí červená, ale nejede žádné auto. Mohu přejít?

A) Ano

B) Ne

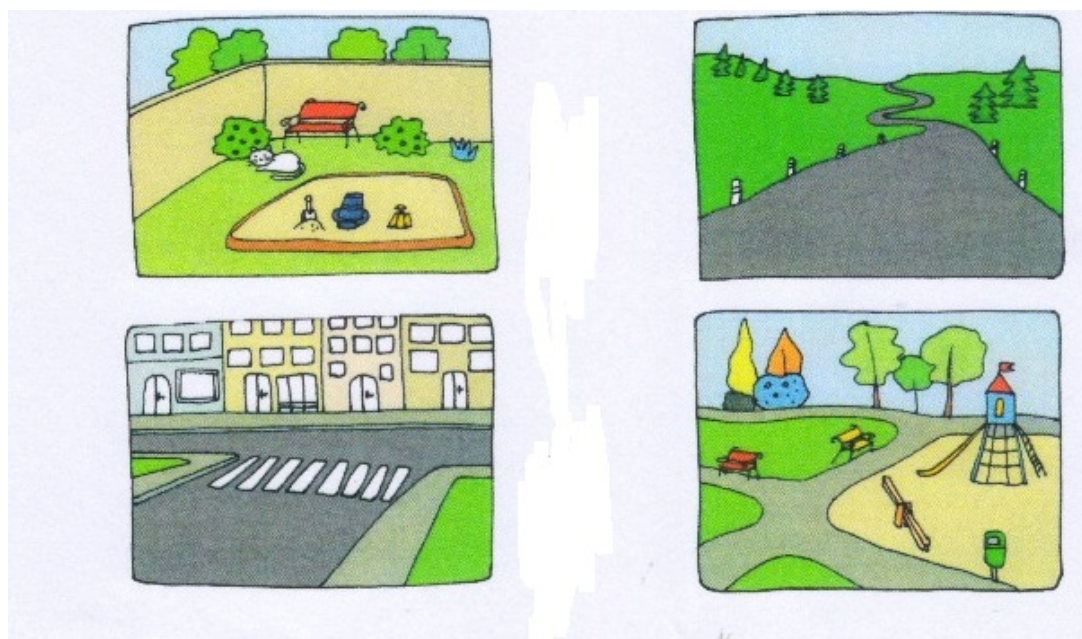
4) Označ, kdo se chová správně



5) Označ chodce



6) Označ, kde si můžeš hrát

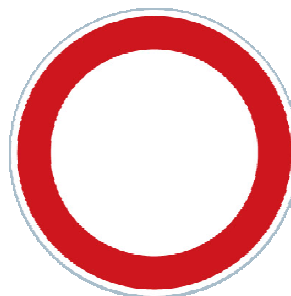


7) Spoj značku, se správným významem

Stezka pro chodce



Kruhový objezd



Zákaz vjezdu všech vozidel



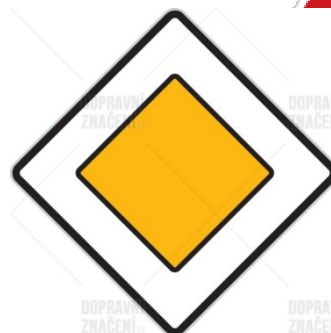
Hlavní pozemní komunikace



Stůj, dej přednost v jízdě



Obytná zóna

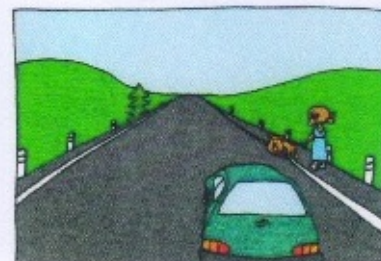
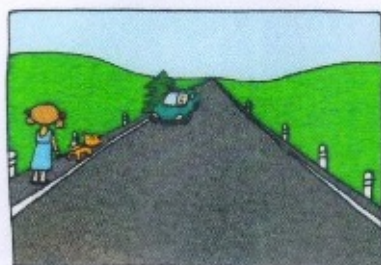


Železniční přejezd bez závor



8) Vyber, co je správně

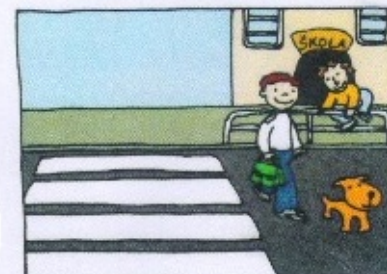
Kdo jde
po správné
straně silnice?



Kdo se chová
správně?



Kdo přechází
správně?



Kdo je
na silnici
lépe vidět?



