



## **Bakalářská práce**

# **Dětské dopravní hřiště jako jedna z možností volnočasových aktivit s prvky dopravní výchovy dětí**

*Studijní program:*

B0111A190021 Pedagogická studia

*Autor práce:*

**Gabriela Klivická**

*Vedoucí práce:*

PhDr. Ing. Milan Hrdina

Katedra pedagogiky a psychologie

Liberec 2024



## Zadání bakalářské práce

# Dětské dopravní hřiště jako jedna z možností volnočasových aktivit s prvky dopravní výchovy dětí

*Jméno a příjmení:*

**Gabriela Klivická**

*Osobní číslo:*

P21000319

*Studijní program:*

B0111A190021 Pedagogická studia

*Zadávací katedra:*

Katedra pedagogiky a psychologie

*Akademický rok:*

2022/2023

## Zásady pro vypracování:

Cíl práce: Vytvoření preventivního programu pro mladší školní věk a realizace na dopravním hřišti.

Dílčí cíle:

1. zjištění úrovně znalostí dětí z oblasti dopravní výchovy
2. možnosti využití dětských dopravních hřišť
3. evaluace vlastního programu

Metody:

- pozorování při aktivitě na dopravním hřišti
- rozhovory
- znalostní test
- dotazník evaluace vlastního programu

*Rozsah grafických prací:*

*Rozsah pracovní zprávy:*

*Forma zpracování práce:*

tištěná/elektronická

*Jazyk práce:*

čeština

### **Seznam odborné literatury:**

LANGMEIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D., *Vývojová psychologie. 2.*, aktualiz. vyd., Praha: Grada, 2006.

PÁVKOVÁ, J., *Pedagogika volného času. 1.* vyd. Praha: Portál, 1999.

PRŮCHA, J., *Moderní pedagogika. 6.*, aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Portál, 2017.

STOJAN, M., *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ, 1.* vyd., Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2007.

VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy: II. Díl cyklista*, Praha: Nakladatelství Fortuna, 2003.

*Vedoucí práce:*

PhDr. Ing. Milan Hrdina

Katedra pedagogiky a psychologie

*Datum zadání práce:*

7. dubna 2023

*Předpokládaný termín odevzdání:* 25. dubna 2024

L.S.

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.  
děkan

doc. PhDr. Dana Kasperová, Ph.D.  
garant oboru

## Prohlášení

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

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

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

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

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

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

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

# Dětské dopravní hřiště jako jedna z možností volnočasových aktivit s prvky dopravní výchovy dětí

## Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá dopravní výchovou jako jednou s možností volnočasových aktivit dětí. Cílem práce je zmapovat, jaké mají děti mladšího školního věku povědomí a znalosti v oblasti dopravní výchovy. Na základě zjištěných údajů vytvořit vlastní preventivní program zakončený realizací na dětském dopravním hřišti. Teoretická část, rozdělená do sedmi základních kapitol, se zabývá výchovou, rodinou, školou, pedagogikou volného času, dopravní výchovou, seznamuje s vývojem dětí v dopravní výchově na základě vývojové psychologie, poukazuje na organizace zabývající se dopravní výchovou a prevencí a na závěr se věnuje dětskému dopravnímu hřišti, jeho významu, výhodám a nevýhodám. Praktická část se zaměřuje na zjištění úrovně vědomostí dětí mladšího školního věku v dopravní výchově a to pomocí dotazníků, kresby a rozhovoru s učitelkou. Na základě vyhodnocení získaných informací se následně sestaví preventivní program s realizací na dětském dopravním hřišti.

## Klíčová slova

dopravní výchova, dětské dopravní hřiště, cyklista, chodec, výchova, rodina, škola, volný čas

# Children's traffic playground as one of the options for free-time activities with elements of children's traffic education

## Abstract

The bachelor's thesis deals with traffic education as one with the possibility of children's leisure activities. The aim of the work is to map the awareness and knowledge of children of younger school age in the field of traffic education. On the basis of the obtained data, create your own preventive program, ending with implementation on the children's traffic playground. The theoretical part, divided into seven basic chapters, deals with education, family, school, free time pedagogy, traffic education, introduces the development of children in traffic education based on developmental psychology, points to organizations dealing with traffic education and prevention, and concludes deals with the children's transport playground, its importance, advantages and disadvantages. The practical part focuses on finding out the level of knowledge of children of younger school age in traffic education using questionnaires, drawings and a conversation with the teacher. Based on the evaluation of the obtained information, a preventive program will be drawn up with implementation on the children's traffic playground.

## Keywords

traffic education, children's traffic playground, cyclist, pedestrian, education, family, school, free time

## Poděkování

Chtěla bych upřímně poděkovat svému vedoucímu práce PhDr. Ing. Milanovi Hrdinovi za odborné rady, připomínky, čas a trpělivost, kterou mé práci věnoval. Dále bych chtěla poděkovat svým dětem a mému manželovi za velkou podporu při zpracování bakalářské práce.

Gabriela Klivická

# Obsah

<b>Úvod</b> .....	<b>13</b>
<b>Teoretická část</b> .....	<b>14</b>
<b>1 Výchova</b> .....	<b>14</b>
1.1 Definice výchovy .....	14
1.2 Výchovné cíle a jejich dělení.....	14
1.2.1 Individuální a sociální výchovné cíle .....	15
1.2.2 Obecné a specifické výchovné cíle .....	15
1.2.3 Materiální a formální výchovné cíle .....	16
1.2.4 Adaptační a anticipační výchovné cíle .....	16
1.2.5 Teoretické a praktické výchovné cíle.....	16
1.2.6 Autonomní a heteronomní výchovné cíle .....	17
1.3 Výchova mimo vyučování .....	17
1.4 Funkce výchovy mimo vyučování .....	18
<b>2 Rodina</b> .....	<b>20</b>
2.1 Definice rodiny .....	20
2.2 Funkce rodiny ve výchově.....	20
2.3 Styly ve výchově.....	21
<b>3 Škola</b> .....	<b>22</b>
3.1 Základní škola jako pojem.....	22
3.2 Základní škola jako instituce .....	22
3.3 Cíle základní školy .....	23
<b>4 Pedagogika volného času</b> .....	<b>25</b>
4.1 Volný čas.....	25
4.1.1 Pojmy související s pedagogikou volného času.....	25
4.2 Cíle a znaky výchovy ve volném čase.....	26
4.3 Teoretická východiska .....	27
4.4 Školní družiny.....	28
4.5 Reflexe v prožitkové pedagogice.....	29
4.6 Volnočasové organizace.....	30
<b>5 Dopravní výchova u dětí mladšího školního věku</b> .....	<b>31</b>
5.1 Definice dítěte.....	31
5.2 Vymezení dítěte v mladším školním období.....	31
5.3 Děti v dopravní výchově na základě vývojové psychologie .....	32
5.3.1 Druhá až třetí třída .....	32



5.3.2	Čtvrtá až pátá třída .....	33
5.4	Obecné pojetí dopravní výchovy .....	34
5.5	Dopravní výchova v rodině .....	34
5.6	Děti a dopravní nehodovost .....	35
5.7	Děti jako chodci .....	36
5.8	Děti jako cyklisté .....	37
<b>6</b>	<b>Organizace zabývající se dopravní výchovou a její prevencí.....</b>	<b>40</b>
6.1	BESIP .....	40
6.2	Tým silniční bezpečnosti .....	41
<b>7</b>	<b>Dopravní hřiště.....</b>	<b>42</b>
7.1	Význam dopravních hřišť .....	42
7.2	Nevýhody dětských dopravních hřišť .....	44
7.3	Dětské dopravní hřiště Česká Lípa .....	44
7.3.1	Základní informace .....	44
7.3.2	Výuka na dětském dopravním hřišti .....	44
7.3.3	Další dětská dopravní hřiště .....	45
	<b>Praktická část .....</b>	<b>46</b>
<b>8</b>	<b>Cíl práce .....</b>	<b>46</b>
8.1	Cíl práce.....	46
8.2	Metody .....	46
8.3	Soubor.....	46
<b>9</b>	<b>Pracovní hypotézy .....</b>	<b>47</b>
<b>10</b>	<b>Autorské dotazníky a jejich vyhodnocení.....</b>	<b>48</b>
10.1	Tvorba dotazníků .....	48
10.2	Výběr průzkumného vzorku .....	49
10.3	Práce s dotazníkem .....	49
10.4	Vyhodnocení dotazníků .....	49
10.4.1	Charakteristika průzkumného vzorku .....	49
10.4.2	Výsledky dotazníků pro rodiče .....	50
10.4.3	Výsledky dotazníků pro učitele .....	53
10.4.4	Výsledky dotazníků pro děti .....	56
<b>11</b>	<b>Rozhovor a kresba dětí.....</b>	<b>59</b>
11.1	Rozhovor.....	59
11.1.1	Rozhovor s učitelkou paní Bc. Annou Ernešovou .....	59
11.2	Kresba dětí .....	61
11.2.1	Kresby dětí ze základní školy Jestřebí .....	61

<b>12</b>	<b>Návrh programu .....</b>	<b>62</b>
12.1	Návrh programu – podněty z dotazníkového šetření .....	62
12.2	Výsledky pracovních hypotéz.....	62
12.3	Závěr z průzkumu k tvorbě preventivního programu .....	63
<b>13</b>	<b>Návrh preventivního programu pro děti mladšího školního věku.....</b>	<b>64</b>
13.1	Návrh lekcí k preventivnímu programu.....	64
13.2	Realizace jednotlivých lekcí .....	66
<b>14</b>	<b>Vyhodnocení – evaluace programu .....</b>	<b>77</b>
<b>15</b>	<b>Diskuse .....</b>	<b>80</b>
	<b>Závěr.....</b>	<b>82</b>
	<b>Použitá literatura.....</b>	<b>83</b>
	<b>Přílohy .....</b>	<b>86</b>
	Příloha č. 1 .....	86
	Příloha č. 2 .....	89
	Příloha č. 3 .....	91
	Příloha č. 4 .....	97
	Příloha č. 5 .....	98
	Příloha č. 6 .....	99
	Příloha č. 7 .....	100

## Seznam obrázků

<i>Obr. 1: Kolbův cyklus</i> .....	28
<i>Obr. 2: Cyklisté zranění a usmrcení při dopravních nehodách v ČR, podíl postižených s přilbou /bez přilby</i> .....	39
<i>Obr. 3: Ukázka kresby (Anička, 2024)</i> .....	61
<i>Obr. 4: Ukázka myšlenkové mapy (Kristýna, 2024)</i> .....	67
<i>Obr. 5: Pracovní list – reflexní prvky (Tadeáš, 2024)</i> .....	73

## Seznam grafů

<i>Graf 1: Trávení volného času</i> .....	50
<i>Graf 2: Četnost jízd dítěte v autě</i> .....	51
<i>Graf 3: Bezpečnost chodců a cyklistů</i> .....	51
<i>Graf 4: Vysvětlujete svému dítěti, při problémech které nastaly v silničním provozu, co bylo špatně a jak by to mělo být správně?</i> .....	52
<i>Graf 5: Praxe výuky dopravní výchovy (roky)</i> .....	54
<i>Graf 6: Roční počet odučených hodin dopravní výchovy</i> .....	54
<i>Graf 7: Počet využívaných výukových materiálů a metod při výuce dopravní výchovy</i> .....	55
<i>Graf 8: Bezpečnost provozu – chodec</i> .....	56
<i>Graf 9: Bezpečnost provozu - cyklisté</i> .....	57
<i>Graf 10: Dopravní značky</i> .....	57
<i>Graf 11: Evaluace programu – bezpečnost provozu – chodec</i> .....	77
<i>Graf 12: Evaluace programu – bezpečnost provozu – cyklisté</i> .....	78
<i>Graf 13: Evaluace programu – dopravní značky</i> .....	78

## Seznam tabulek

<i>Tab. 1: přehled DDH podle krajů k 1. 1. 2018</i> .....	43
<i>Tab. 2: přehled DDH a jejich vzdálenost od obce Jestřebí</i> .....	45
<i>Tab. 3: přehled dětí podle věku</i> .....	46
<i>Tab. 4: průzkumný vzorek</i> .....	49

## Seznam zkratk

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
COVID-19	Koronavirové onemocnění
DDH	Dětské dopravní hřiště
IZS	Integrovaný záchranný systém
MHD	Městská hromadná doprava
PH	Pracovní hypotéza
Sb.	Sbírka zákonů
SVP	Speciální vzdělávací potřeby
TUL	Technická univerzita Liberec
VZP ČR	Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky
ZŠ	Základní škola

## Úvod

Dopravní výchova je v současné době již součástí výuky na základních školách a nemalým podílem se touto problematikou zabývají i školní družiny a mimoškolní zařízení. Pro tyto účely bylo sepsáno několik metodických příruček, výukových materiálů ve formě pracovních listů, aktivit, ale i společenských her a to např. Vzhůru do provozu!, Markétino dopravní multi-trio. K výuce dopravní výchovy se pořádají různé soutěže a děti mohou navštěvovat i kroužky, které se této problematice věnují a jsou součástí dětských dopravních hřišť. V současné době se ve školních družinách začalo více dbát na zvyšování znalostí v oblasti dopravní výchovy a její bezpečnosti. Bohužel se ale zvyšuje i počet neukázněných a vysoce rizikových řidičů, kteří často nedodrží rychlost, nebo řídí pod vlivem alkoholu a návykových látek. Proto je nesmírně důležité dbát na bezpečnost a prevenci u dětí, protože patří do nejohroženější skupiny.

# Teoretická část

## 1 Výchova

### 1.1 Definice výchovy

Výchova je: „*proces záměrného a cílevědomého vytváření a ovlivňování podmínek umožňujících optimální rozvoj každého jedince v souladu s individuálními dispozicemi a stimulujičích jeho vlastní snahu stát se autentickou, vnitřně integrovanou a socializovanou osobností*“ (Průcha, Walterová, Mareš, 2001, s. 277–278).

Výchova byla a je ovlivňována sociokulturními podmínkami každého z nás, různými koncepcemi pojetí člověka. Dále výchovu ovlivňují jak vnitřní, tak i vnější činitelé. Mezi vnější činitele výchovy patří zejména prostředí, ve kterém je dítě vychovááno, a vztahuje se jak na rodinu, tak i na kamarády a společnost jako takovou. Do vnitřních činitelů spadají biologické předpoklady jedince, mezi které patří například dědičnost. Úkolem výchovy je tedy zabezpečit, aby každý občan ve společnosti byl vzdělaný, eticky a morálně uvědomělý, aby se sociálně angažoval a kvalifikovaně a aktivně se podílel na životě a rozvoji společnosti.

V české pedagogice se pojem výchova rozděluje na výchovu v širším a v užším smyslu. Výchova v širším pojetí zahrnuje rozvoj všech stránek osobnosti člověka, a to citovou, rozumovou, mravní a fyzickou. V užším smyslu se do tohoto pojmu zahrnuje výchova mravní, vlastenecká, internacionální, citová, sexuální, výchova k míru, k rodičovství a manželství atd. (Průcha, 2017, s. 56).

### 1.2 Výchovné cíle a jejich dělení

Cíle výchovy jsou ovlivňovány například státem, politickým a společenským zřízením, filosofií a v neposlední řadě i kulturou. V cílech výchovy jsou na vychovávaného jedince kladeny požadavky, jaký jedinec má být, pro jaké potřeby ve společnosti je třeba ho připravit a jaký má být jeho osobní rozvoj. Cílem výchovy je udávat jasný směr, obsah, principy, prostředky pro činnosti, metody a formy výchovy, jak pro vychovatele, tak i pro vychovávaného. Zaměření výchovy by mělo být směřováno nejen na současnost, ale i na budoucí řešení problémů. Výchovné cíle můžeme rozdělit na:

## 1.2.1 Individuální a sociální výchovné cíle

- a) Individuální cíle – jejich snahou je osobní rozvoj, prospěch a uplatnění jedince. Tento rozvoj se již preferoval v antice a to v Aténách, dále v humanismu a reformaci např. Lockem<sup>1</sup> a Rousseauem<sup>2</sup>. Tento výchovný cíl byl významný pro reformní pedagogiku 20. století.
- b) Sociální cíl – snaží se o zapojení jedince do společnosti tak, aby byl jedinec schopný kvalifikovaně, uvědoměle plnit sociální funkce a mohl se tak stát pro společnost co nejvíce prospěšný. V antice tento postoj zastávali Aristoteles, Platon a později např. Komenský, Lidner.

Tyto dva cíle je při výchově vhodné sladit a snahou vychovávajícího by mělo dojít k vyváženosti obou těchto cílů (TUL e-learning).

## 1.2.2 Obecné a specifické výchovné cíle

- a) Obecný cíl apeluje na všestranný harmonický rozvoj, který se týká všeobecnosti. Je zaměřen na konkrétní vědomosti, dovednosti, potřeby, postoje a návyky.
- b) Specifický cíl vychází z obecných cílů výchovy. Jedinec si při nich osvojuje konkrétní vědomosti, dovednost, potřeby, postoje a návyky (TUL e-learning).

---

<sup>1</sup> John Lock (1632–1704) se narodil v Anglii. Studoval na Oxfordské univerzitě a vystudoval medicínu. Napsal pedagogickou esej s názvem Úvahy o výchově (praktická esej o výchově anglického gentlemana), ve které se opíral o své životní a výchovné zkušenosti. Úvahy rozdělil do tělesné, mravní a rozumové výchovy. Locke chápe člověka jako tabula rasa (čistá, nepopsaná deska). Cílem jeho výchovy byl spokojený, šťastný a úspěšný život dítěte. Odmítal tvrdé tělesné tresty a kladl důraz na tělesnou výchovu. Požadoval individuální výchovu s domácím učitelem (Kasper, Kasperová, 2008).

<sup>2</sup> Jean Jacques Rousseau (1712–1778) se narodil ve Švýcarsku, ale část svého života prožil ve Francii. Byl významným představitelem francouzského osvícenství. Byl pokládán za otce Velké francouzské revoluce. Byl to filozof citu, který zformuloval koncept „přirozené a svobodné“ výchovy. Napsal výchovný román Emil čili o vychovávání a podstatou tohoto románu byla výchova chlapce uprostřed přírody, daleko od společnosti jen s jedním vychovatelem, tzv. „přirozená výchova“ (Kasper, Kasperová, 2008).

### **1.2.3 Materiální a formální výchovné cíle**

- a) Materiální cíle jsou zaměřené na konkrétní osvojení učební látky, které je nutné k tomu, aby jedinec zvládl určité teoretické a praktické úkoly. Často se při nich zapomíná, že jsou důležité při rozvíjení psychických vlastností.
- b) Formální cíle se zaměřují na rozvoj schopností jedince. V tomto případě se učební látka stává pouze prostředkem pro formální rozvoj jedince a působí na duševní činnost, a to například logiku, vůli, paměť, fantazii. Snahou moderní pedagogiky je integrace těchto přístupů – například v každém vyučovacím předmětu by mělo dojít ke spojení materiálního i formálního cíle (TUL e-learning).

### **1.2.4 Adaptační a anticipační výchovné cíle**

- a) Adaptační cíl – vychovávaný jedinec je veden k tomu, aby se přizpůsobil ke stávajícím přírodním, kulturním, ekonomickým a technickým podmínkám. Jedná se tedy o přizpůsobení výchovy současnosti. Tento cíl se uplatňoval hlavně v minulosti, protože společenský vývoj byl v porovnání s nynějším stavem pomalejší. Nevýhodou tohoto cíle je, že může vést ke konzervatismu a odmítání nových přístupů a nakonec i k brždění vývoje celé společnosti.
- b) Anticipační cíl – výchovné působení směřuje hlavně k individuálním a společenským potřebám v budoucnosti. Výchova se zkrátka přizpůsobuje budoucnosti. V posledních letech, kdy dochází k prudké akceleraci vědeckotechnického a společenského vývoje, nabývá na významu (TUL e-learning).

### **1.2.5 Teoretické a praktické výchovné cíle**

- a) Teoretický cíl – ten se zaměřuje na systém vytváření vědomostí.
- b) Praktický cíl – zaměřuje se na rozvoj dovedností a návyků u jedince. Chybné je, když se upřednostňují jen teoretické nebo praktické cíle. Oba tyto cíle by měly být rovnoměrně zastoupeny (TUL e-learning).



## 1.2.6 Autonomní a heteronomní výchovné cíle

- c) Autonomní cíl si řídí sám vychovávaný jedinec a vzniká na základě jeho potřeb a vůle. Autonomní cíle bývají časté ve výchově zájmové.
- d) Heteronomní cíl stanovuje například rodič, pedagog, skupina, stát atd. U tohoto výchovného cíle je pro úspěšné naplnění důležitá podmínka interiorizace vychovávaného jedince a to tak, aby se heteronomní výchovný cíl změnil na autonomní (TUL e-learning).

## 1.3 Výchova mimo vyučování

Výchova mimo vyučování nám poskytuje rozumné a smysluplné využití volného času. Napomáhá nám k rozvoji specifických schopností, k uspokojování lidských potřeb, k formování hodnotných zájmů, ale i k potřebě celoživotního vzdělávání. Je důležitá z hlediska duševní hygieny. Pro pedagoga je velice důležité, aby dokázal dětem vytvořit bezpečné, tvořivé ovzduší a pohodu. Důležité je také, aby dbal o uspokojování individuálních specifických potřeb dětí, rozvíjel jejich zájmy a specifické schopnosti. Další neodmyslitelnou věcí je, aby dokázal správně motivovat, podporoval je v jejich nápadech, tvořivosti a navodil v nich zájem o činnost a následně i o vzdělání. Důležité je u vychovatele, aby dokázal s dětmi dobře komunikovat, měl je rád, získal jejich důvěru a vytvořil si s nimi kladný vztah. Velkou výhodou vychovatele oproti učiteli je, že není vázán osnovami a ani klasifikací. Získává tedy prostor pro tvořivost a kladnou motivaci. Práce vychovatele je velice náročná, ale smysluplná.

Pávková (1999, s. 41) uvádí, že výchova mimo vyučování klade důraz na:

- *využití odbornosti a zájmů pedagogů při organizaci zájmové činnosti;*
- *respektování práv dítěte, zejména při využívání volného času;*
- *propojení zájmových činností s vyučováním, využití jejich výsledků pro zkvalitnění výuky;*
- *zachování principu dobrovolnosti;*
- *individualizaci výchovného působení, práci s malými sociálními skupinami;*
- *vytváření heterogenních skupin dětí a mládeže (z hlediska věku, pohlaví...);*
- *využívání specializace vychovatelů pro vedení zájmových činností;*
- *prostupnost jednotlivých typů výchovných zařízení, jejich spolupráci;*

- vytváření nových typů zařízení a institucí pro volný čas podle regionálních podmínek a potřeb obyvatelstva;
- zapojování rodičů a ostatních dospělých do činnosti dětí a mládeže, i vytváření nabídky pro společné aktivity;
- využití zájmových činností pro přípravu na budoucí povolání a uplatnění na trhu práce;
- integraci jedinců s handicapem do běžné populace;
- vytváření podmínek pro rozvoj spontaneity, aktivity a tvořivosti dětí a mládeže.

## 1.4 Funkce výchovy mimo vyučování

Pávková (1999, s. 42) rozděluje funkce výchovy do čtyř kategorií. První funkce je *výchovná* a je na ni kladen velký důraz. Různé instituce se podílí na rozvíjení schopností dětí, na uspokojování jejich zájmů, potřeb, usměrňování, ale také i na formování žádoucích postojů a morálních vlastností. Na základě pestrých a zajímavých činností se u dětí provádí motivace k plnohodnotnému využití volného času a při tom získávají nové vědomosti, dovednosti, návyky, které vedou k rozvoji poznávacích procesů a k celoživotnímu vzdělávání.

Druhá funkce je *zdravotní* a přispívá ke zdravému tělesnému a duševnímu vývoji dítěte. Velký význam pro děti má pohyb na čerstvém vzduchu ve formě sportovních a tělovýchovných činností. Jsou velice nezbytné a vynahrazují dlouhé sezení v lavicích. Patří sem také pravidla bezpečnosti a ochrany zdraví, vhodné střídání druhů činností různého charakteru, například duševní, tělesné, pracovní a odpočinkové činnosti, organizované nebo spontánní činnosti.

Třetí kategorií je funkce *sociální*, která do určité míry zbavuje rodiče starostí a péče o děti v době, kdy jsou v zaměstnání nebo mají jiné povinnosti. Zabezpečuje tedy dohled nad dětmi a dochází u nich k rozvoji sociálních dovedností, naučí se mezi sebou komunikovat a naváží nová přátelství. Obzvláště důležitá je tato funkce například ve školních družinách, školních klubech, dětských domovech a domovech mládeže.

Čtvrtá funkce je *preventivní*. Pokud je vhodně naplněný volný čas, tak zde dochází k předcházení rizikového chování. Prevenci můžeme chápat ve třech rovinách, a to v primární, sekundární a terciální. Primární prevence je pro celou populaci, u které nehrozí kriminální riziko a není ani narušená. Sekundární prevence se svými aktivitami zaměřuje na kriminálně

rizikové jedince nebo skupiny. Terciální prevence se snaží o léčení a zabraňování recidivy u jedinců, kteří jsou již zasaženi negativními jevy. Zaměřuje se na příčiny, sociální prostředí a podmínky špatného jednání a jeho recidivě.

## 2 Rodina

### 2.1 Definice rodiny

Rodina je jednou z nejstarších společenských institucí. Běžný model rodiny tvoří oba rodiče a děti. V posledních letech se rodina proměňuje a zahrnuje nejen vlastní a úplnou, ale i neúplnou, nevlastní a v neposlední řadě i náhradní rodinu (Průcha, Walterová, Mareš, 2003, s. 202).

Podle Průchy, Walterové a Mareše (2003, s. 202) „*současné pojetí tenduje k chápání rodiny jako sociální skupiny nebo společenství, žijícího ve vlastním prostoru – domově, uspokojující jistoty dětem. Rodina spolu se školou plní významné výchovné funkce, které lze chápat jako komplementární.*“

### 2.2 Funkce rodiny ve výchově

Výchova dětí a mladistvých uskutečňovaná v rodině se obvykle provádí rodiči nebo prarodiči. Velký význam na formování mladého člověka má zajisté rodinné prostředí a v něm uskutečňovaná rodinná výchova (Průcha, Walterová, Mareš, 2003, s. 202).

Rodina představuje významné prostředí zejména pro děti v předškolním věku a v období dospívání. Pokud dítě pochází z rodinného prostředí, které není harmonické, a vztahy mezi rodiči jsou napjaté, mívá to velký vliv na učení a adaptaci ve škole. Důležité jsou i dobré vztahy mezi sourozenci, ale ty se hlavně odráží od vzájemných vztahů mezi rodiči (Psychologie, pedagogika. Výchovná funkce rodiny).

Rodina plní funkci:

1. biologickou (reprodukční) – tato funkce souvisí s početím, porozením a měla by zabezpečit důležité podmínky pro život a také další vývoj dítěte;
2. emocionální – pro rodinu je nejdůležitější, protože žádná jiná instituce nedokáže vytvořit takové podmínky pro pocit bezpečí, jistoty a lásky;
3. socializačně-výchovnou – rodina je první sociální skupinou, která učí dítě přizpůsobit se nelehkému životu, osvojit si základní návyky a způsoby chování v reálném životě;
4. ochrannou (zaopatřovací, pečovatelskou) – zajišťuje životní potřeby dětí, ale také i ostatních členů rodiny;

5. sociálně-ekonomickou – tu plní členové v rodině, zapojují se do výrobní i nevýrobní sféry v rámci určitého povolání, rodina se tímto sama stává důležitým spotřebitelem a na něm je závislý trh (Pluhařová, 2012, s. 1–9).

Mezi další důležité funkce rodiny patří i rekreace, relaxace, zábava. Pro děti tyto aktivity mají největší význam, i když se týkají všech členů rodiny. Jedná se o společné trávení volného času, jakým zájmovým činností se rodina věnuje a v neposlední řadě i jakým způsobem spolu tráví dovolenou (Pluhařová, 2012, s. 1–9).

Všechny tyto funkce jsou různě důležité a závisí na konkrétních okolnostech, potřebách jednotlivých členů rodiny.

## 2.3 Styly ve výchově

- Velmi liberální – dítě si může vše dovolit,
- Hýčkající – dítě se rozmazluje,
- Perfekcionalistický – ve všech směrech je dítě usměřováno,
- Hypochondrizující – nepřiměřené obavy o dítě ze strany rodiny,
- Tvrdý – používá se fyzické násilí,
- Demokratický – možnosti diskuze, partnerství (Pluhařová, 2012, s. 1–9).

## 3 Škola

### 3.1 Základní škola jako pojem

Pojem škola pochází původně z řeckého výrazu *scholé*, což znamená například volnost, příležitost, čas, který je vyměřený k získávání poznatků nebo čas na vzdělávání atd. Pojem škola je dle Průchy, Walterové a Mareše (2003, s. 238) definována následovně: „*Společenská instituce, jejíž tradiční funkcí je poskytovat vzdělávání žákům příslušných věkových skupin v organizovaných formách podle určitých vzdělávacích programů. Pojetí a funkce se mění se změnami společenských potřeb. Stala se místem socializace žáků, podporujícím jejich osobnostní a sociální rozvoj a připravujícím je na život osobní, pracovní a občanský.*“

### 3.2 Základní škola jako instituce

První instituce, do které dítě vstupuje a je pro něj poměrně významná, je bezpochyby škola. Dítěti se jeví, že je velice mocná a dokonce mocnější než rodiče, protože se i rodiče musí řídit rozhodnutím školy. Má velký vliv na další rozvoj dětské osobnosti a zároveň se stává místem, které je důležité pro socializaci dítěte. Ve škole děti nabývají nových a zároveň rozdílných zkušeností, se kterými se v rodině mnohdy ani nesetkaly. Škola se také velice podílí na rozvoji schopností a dovedností, a to na základě požadavků majoritní společnosti. Také zásadním způsobem ovlivňuje sebehodnocení dítěte. Nástupem do školy se dítě odpoutává od rodiny a závislosti na ni a postupně dochází k nahrazování působení jiných sociálních skupin (Vágnerová, 1999, s. 110).

Vágnerová (1999, s. 110–111) rozděluje školní věk, tj. období základní školy, do tří dílčích fází:

Raný školní věk – trvá zhruba od 6–7 let do 8–9 let. V tomto období dochází k různým vývojovým změnám, které nastávají změnou životní situace a projevují se hlavně ve vztahu ke škole.

Střední školní věk – trvá od 8–9 let do 11–12 let. Děti v tomto období přechází na druhý stupeň. Začíná u nich dospívání a prochází mnoha změnami, které jsou nejenom sociální, ale i biologické. Je to období přípravy na dobu dospívání.

Starší školní věk – trvá přibližně do 15 let nebo do ukončení základní školy. Je to období, které můžeme označit jako pubescence.

Školní vzdělávání patří mezi formální vzdělávání. V České republice zákon stanovuje základní vzdělávání po dobu devíti školních roků a jedná se o povinnou školní docházku. V českém školství se základní škola dělí na první a druhý stupeň. První stupeň je od první do páté třídy a druhý stupeň je od šesté do deváté třídy. V České republice dnes školu navštěvuje více jak 99 % dětí a stráví v ní přibližně 1000 hodin ročně, a to v průměru od třinácti až do patnácti let. Jedná se tedy o prostředí, které dlouhodobě a významně ovlivňuje jejich život, ale i přesto hlavní prostředí pro dítě je a vždy bude rodina. Škola nepředává dětem jen poznatky, ale podílí se i na rozvoji obecných dovedností.

V průběhu let se charakter školy výrazně mění a přibývají oblasti, kterým se děti musí povinně věnovat. Nejedná se o změny, které vyplývají z rezortu Ministerstva školství a doplnění vzdělávacího obsahu, ale jsou to nové požadavky v životě dospělého člověka, který na to musí reagovat, a to v období již základního vzdělání (Mertin, 2019, s. 9).

### 3.3 Cíle základní školy

Cílem školního vzdělávání je *„rozvoj osobnosti člověka, který bude vybaven poznávacími a sociálními způsobilostmi, mravními a duchovními hodnotami pro osobní a občanský život, výkon povolání nebo pracovní činnosti, získávání informací a učení se v průběhu celého života“* (Zákon pro lidi §2).

Škola musí při naplňování těchto cílů vycházet ze skutečných dětí, učitelů a rodičů; k tomu existuje celá řada prostředků, ale i podmínek, jak dojít k naplnění cílů. Vzdělávací systém v sobě nese zabudované apriorní obecné cíle, jednotné edukační postupy nesoucí konkrétní obsahy a v neposlední řadě i čas ke konkrétnímu uskutečňování vzdělávání. Přesto se stává, že nejsou cíle a cesty kompatibilní s vývojovými předpoklady a možnostmi dítěte a ani s představou rodičů a poté i dospívajícího dítěte (Mertin, 2019, s. 11).

J. A. Komenský<sup>3</sup> již ve svém díle Velká didaktika uvádí: „*Škola sama má být místo příjemné, vábící uvnitř i vně očí. Uvnitř budiž světlý, čistý pokoj, ozdobený všude obrazy, ať už jsou to obrazy znamenitých mužů, ať zeměpisné mapy, ať památky historických událostí nebo nějaké emblémy. Venku pak budiž u školy nejen volné místo k procházkám a společným hrám (poněvadž to se nesmí mládeži odpírat, jak ukážeme níže na příslušném místě), nýbrž i nějaká zahrada, do níž by byli časem pouštěni a naváděni těšit se pohledem na stromy, kvítí a byliny. Když se věc takto zařídí, je pravděpodobné, že děti budou chodit do školy s nemenší chutí, než chodí na jarmark, kde doufají uvidět a uslyšet vždy něco nového*“ (Průcha, 2017, s. 69).

---

<sup>3</sup> J. A. Komenský (1592–1670) se narodil v Nivnici na jižní Moravě. Je zařazen k největším českým myslitelům a vzdělancům. Jeho hlavní myšlenka byla učit všechny, všemu a všestranně. Rozdělil školní vzdělávání do čtyř šestiletých stupňů (škola mateřská, elementární či obecná v mateřském jazyce, latinská a akademie). Komenský zdůrazňoval, že je potřeba obsah vzdělání pečlivě vybrat a uspořádat, aby se všichni učili znát základy, příčiny a cíle všeho nejdůležitějšího, co je a co se děje; aby se totiž na tomto světě nepotkávali s ničím tak nepoznaným. Napsal řadu děl a to např. Didaktika velká, Labyrint světa a ráj srdce, Schola ludus, Informatorium školy mateřské a vrcholem Komenského bylo nedokončené dílo Obecná porada o nápravě věcí lidských. (Kasper, Kasperová, 2008).



## 4 Pedagogika volného času

### 4.1 Volný čas

Pojem volný čas byl popsán již v mnoha odborných publikacích. Jedná se o čas, ve kterém nepracujeme, neučíme se a nepatří sem ani běžné činnosti člověka, například jídlo, osobní hygiena a spánek. U dětí nezahrnujeme do volného času vyučování a činnosti navazující, sebeobsahu, povinnosti spojené s provozem rodiny a domácnosti.

Pávková (1999, s. 15) popisuje volný čas: „*jako opak nutné práce a povinností, dobu, kdy si své činnosti můžeme svobodně vybrat, děláme je dobrovolně a rádi, přináší nám pocit uspokojení a uvolnění*“.

Volný čas zahrnuje zábavu, rekreaci, odpočinek, dobrovolné vzdělávání, zájmové činnosti atd. U volného času dětí je z výchovného důvodu žádoucí, aby byl ovlivňován pedagogicky. Děti nemají dostatek zkušeností, a proto se nedokáží dobře orientovat ve všech oblastech zájmové činnosti. Je důležité vedení, které bude nenásilné a nabízené aktivity budou pestré a zajímavé. Jejich účast je postavená na dobrovolnosti. Děti disponují velkým množstvím volného času a to může vést k úrazům. Z nudy děti mohou začít i překračovat zákon a dopouštět se tak krádeží, šikany, kouření, užívání drog, pití alkoholu atd. Ve volném čase bychom tedy měli dělat věci, které nás baví, přinášejí nám radost, uspokojení a uvolnění.

#### 4.1.1 Pojmy související s pedagogikou volného času

Pedagogika volného času pracuje zejména s těmito pojmy:

- Výchova = záměrné cílevědomé působení vychovatele na vychovávaného.
- Výchova ve volném čase = výchovný proces s důrazem na osobnost jedince. Důraz je kladen na motivaci, dobrovolnost. Není omezena věkem.
- Výchova mimo vyučování = výchovné působení na žáky základních a středních škol, například ve školních družinách, v domovech mládeže nebo v dětských domovech.
- Pedagog volného času = pracovník převážně v domech dětí a mládeže, střediscích volného času. Jejich hlavním zaměřením je organizace volnočasových aktivit.

- Vychovatel = pedagogický pracovník pracující ve školních družinách, školních klubech, v domovech mládeže a internátech, v zařízeních pro ústavní a ochrannou výchovu. Mimo organizování volnočasových aktivit se věnuje systematické výchovné práci s jedinci v daném zařízení.
- Výchova formální = výchovné působení školy, které se řídí určitým plánem (Školní vzdělávací program), který je nutno dodržovat a plnit.
- Výchova neformální = výchova ve volném čase, kde se klade důraz na respektování požadavků dobrovolnosti, participace.
- Informální výchova = formování osobnosti v běžných životních situacích. (Knotková, 2022, s. 13 – 14)

## 4.2 Cíle a znaky výchovy ve volném čase

Cílem výchovy ve volném čase je:

- Kompenzovat jednostrannou a psychickou zátěž spojenou se školou, která má za úkol pomoci při obnově sil.
- Rozvíjet zájmy a schopnosti.
- Umožňovat získávání praktických zkušeností a následně propojovat teorie s praxí.
- Upokojuvat potřebu seberealizace.
- Přivést jedince k participaci.
- Naučit sociálním dovednostem – žít ve skupině, komunikovat ve skupině, navazovat přátelství a mezilidské vztahy.
- Formovat mravní vlastnosti a postoje (Knotková, 2022, s. 17).

Znaky výchovy ve volném čase jsou:

- dobrovolnost,
- participace,
- motivace,
- hra,
- zkušenostní učení,
- pestrost a různorodost (prostředí, metody a formy),
- spontánnost a méně formální vztah (Knotková, 2022, s. 17).

### 4.3 Teoretická východiska

Mezi teoretická východiska patří Kolbův cyklus, který nám představuje specifický model učení. Vychází z vlastní zkušenosti pomocí prožitků a zážitků, které se přenáší do skutečného praktického života. Skládá se ze čtyř fází a ty se opakují v kruhu či spirále (Franc, 2007, s. 200).

První fáze je zaměřená na konkrétní zkušenost, prožitek ve hře, aktivitě, činnosti, kterou jedinec prováděl. Pro tuto fázi je důležité prožít zkušenost co nejintenzivněji a otevřeně (Franc, 2007, s. 200).

Ve druhé fázi se ohlížíme za tím, co se stalo, jak jsme se cítili, co jsme se naučili, a v zásadě se jedná o zkonstatování faktů. Vyžaduje schopnost analyzovat, kriticky myslet a hodnotit (Franc, 2007, s. 200).

Ve třetí fázi hodnotíme situaci, ale jen ryze subjektivním ohlédnutím za tím, co se stalo a nejedná se jen o pouhé konstatování. Vytváříme závěry, pravidla, principy nebo teorie, které vysvětlují jeho zkušenost. Tato fáze také vyžaduje schopnost aplikovat, syntetizovat nebo abstrahovat. Je to taková přestavba zkušeností a její zobecnění neboli transfer do různých oblastí života, který je nezbytný pro přenositelnost zážitkové pedagogiky a jeho hlubšího významu (Franc, 2007, s. 200).

Poslední čtvrtá fáze je aplikace do praxe a změny v plánech. Co bychom mohli udělat nebo naopak nedělat příště? Co jsme si z konkrétní situace odnesli? Takto funguje Kolbův cyklus a jeho aplikace v praxi. Cílem je tedy modifikace chování do budoucna a to na základě prožitku v různých modelových situacích při aktivitách zážitkové pedagogiky (Franc, 2007, s. 200).



Obr. 1: Kolbův cyklus

Zdroj: Psychologie pro každého [online]. [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: <https://psychologiepro-kazdeho.cz/ucte-se-prozitekem/>

## 4.4 Školní družiny

Pávková uvádí, že: „*tato výchovná zařízení jsou základní formou výchovy mimo vyučování a péče o děti zaměstnaných rodičů v průběhu školního roku a podle potřeby i o prázdninách*“ (Pávková 1999, s. 117).

Školní družiny jsou určeny k pravidelné a každodenní docházce, při které dochází k pedagogickému ovlivňování. Vychovatel je každý den ve styku s dětmi a má možnost působit na děti bez ohledu na jejich sociální postavení. Má možnost být v pravidelném kontaktu s rodiči a musí mít vhodnou kvalifikaci. Školní družiny navazují na vzdělávací činnosti základní školy na základě RVP a umožňují rozvíjet kompetence např. k řešení problémů, komunikativní, pracovní, občanské, sociální, personální a v neposlední řadě kompetence k učení. Ve školních družinách probíhají činnosti zájmové, rekreační, odpočinkové, sebeobslužné, příprava na vyučování atd.

1. Zájmové činnosti – umožňují rozvíjet potřeby a zájmy dětí, uspokojovat a kultivovat. Děti se učí rozvíjet svou osobnost, nové aktivity, zdokonalují a rozvíjí své pohybové schopnosti. Konají se individuálně i ve skupinách, forma je řízená nebo úplně spontánní. Snahou této činnosti je vzbudit u dětí zájem o nějakou činnost, která má preventivní účinek zejména u nežádoucího chování. Důležitá je zde vlastní iniciativa

děti u aktivit, které je baví a zajímají. V tomto případě je u dětí práce efektivnější než u aktivit, které jsou u nich nezajímavé a hlavně nudné.

2. Rekreční činnosti – zpravidla to jsou procházky, pohybové hry a hry ve skupině nejlépe na zdravém vzduchu. Výchova může probíhat jak organizovaně, tak i neorganizovaně. Při těchto činnostech si mají děti zregenerovat své síly.
3. Odpočinkové – jsou hlavně podle přání dětí v podobě čtení, vyprávění, stolních her atd. a zařazují se nejlépe ráno, po obědě a jsou důležité k odstranění únavy. Slouží k osvojení umět odpočívat, aby byly děti zdravé a to po všech stránkách.
4. Příprava na vyučování – může být jedním z bodů, ale není pro vychovatelky ve školní družině povinná a nemusí ji zařazovat do svého programu. Příprava se může uskutečňovat formou her zaměřených na obchod, na školu, na povolání atd. Tyto aktivity se nemají zařazovat moc brzy po vyučování. Děti se připravují na vyučování, ale vychovatelka neopravuje chyby, pouze upozorní na to, že tam jsou chyby a doporučí k jejich vyhledání (Pávková, 1999, s. 52–53).

## 4.5 Reflexe v prožitkové pedagogice

V prožitkové pedagogice je reflexe velice důležitá a umožňuje nejen účastníkům, ale i vedoucím aktivit získat a také zpracovat zkušenosti z prožitkových situací. V prožitkové pedagogice je vše založeno na principu učení z vlastních zkušeností, která jsou podporována reflexí. Reflexe nám pomáhá rozvíjet například naše schopnosti sebepoznání, sebehodnocení, komunikaci, spolupráci, kritické myšlení, které jsou dost podstatné pro náš další osobní a sociální rozvoj. V prožitkové pedagogice by měla být reflexe naplánována, realizována a připravována tím způsobem, aby byla motivující, bezpečná, respektující, smysluplná, podmětná pro všechny, kteří se prožitkové aktivity účastní. Důležité je propojit reflexi s cíli a obsahem aktivity s dalším učením a rozvojem všech účastníků.

Typy reflexe:

1. pro jednotlivce – účastník si jen pro sebe zpracovává své myšlenky, postoje, pocity, zážitky a to např. ve formě kresby, deníku, básně, dopisu.
2. pro skupinu – účastníci mezi sebou sdílejí, diskutují o svých zážitcích, zkušenostech z prožitkové aktivity a to např. formou hry, brainstormingu, debaty, dramatizace.

3. pro vedoucího – vedoucí si sám nebo se svými kolegy zpracovává své myšlenky, zážitky, pocity, postoje z prožité aktivity a to např. ve formě zpětné vazby, záznamu, supervize, sebereflexe.

## 4.6 Volnočasové organizace

Mezi volnočasové organizace patří Prázdninová škola Lipnice, která byla založena v roce 1977 a zabývá se tvorbou kurzů pro veřejnost, školy a neziskový sektor. Kurzy mají za cíl pomoci lidem objevit a rozvinout jejich vlastní potenciál, posílit odvahu, tvořivost. Všechny kurzy jsou vytvořeny za pomoci metod zážitkové pedagogiky a ukazují nám, že učení může být i zábavné. Kurzy podporují takové zkušenosti, které vedou k nárůstu sebevědomí, k pozitivním změnám a také k odpovědnému přístupu k druhým lidem, světu a i k vlastnímu životu. (Prázdninová škola Lipnice)

Další známé organizace, které se zabývají volným časem, jsou Pionýr, Junák, Sokol, Orel, aj.

## 5 Dopravní výchova u dětí mladšího školního věku

### 5.1 Definice dítěte

*„Dítě je lidský jedinec v životní fázi od narození do období adolescence. Podle některých pojetí je za dítě považován i jedinec před narozením, tj. v prenatálním období vývoje člověka. Dítě a dětství je popisováno a zkoumáno v řadě věd (psychologie, psychiatrie, sociologie, lékařské vědy aj.) (Průcha, Walterová a Mareš 2003, s. 46).*

Dítě můžeme charakterizovat jako každou lidskou bytost, která nedosáhla 18 let, ale jen pokud nebylo dosaženo zletilosti dříve.

### 5.2 Vymezení dítěte v mladším školním období

Vývojem dítěte se zabývá vývojová psychologie, což je vědecká disciplína, která se opírá o soustavné a ověřitelné pozorování. Stáří této disciplíny je jen něco málo přes sto let. Charakterizuje nám jednotlivá období lidského života od prenatálního období až po stáří.

Mladší školní období je doba od 6–7 let a začíná vstupem do školy a trvá až do 11–12 let. Tato životní etapa se nám může zdát nezajímavá a s osobností dítěte se až tak moc neděje, ale zaznamenáváme první známky pohlavního dospívání s průvodními psychickými projevy. Toto období je označováno za období „latence“; část psychosociálního vývoje je ukončena a dřímá základní pudová a emocionální složka až do začátku pubescence. Studie vývojově psychologické nám však ukazují, že vývoj pokračuje plynule a dítě dělá pokroky ve všech směrech (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 117–118).

Toto období by se dalo psychologicky smysluplně charakterizovat jako věk „střízlivého“ realismu. Školní děti jsou plně zaměřené na to, co je, nebo jak to je. Snaží se pochopit okolní svět a věci v něm, jak jsou ve skutečnosti. Tyto charakteristické rysy u nich můžeme pozorovat v kresbách, v písemném a mluveném projevu, ve čtenářských zájmech, ale také ve hře (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 118).

Nejprve je realismus školních dětí závislý na tom, co jim autority (učitelé, rodiče, knihy) sdělují. Jedná se o realismus „naivní“. Později se děti stávají kritičtějšími a jejich přístup ke světu je tedy „kriticky realistický“, blíží se dospívání (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 118).

Vše je závislé na tělesném růstu, který je v tomto období rovnoměrně plynulý. Zlepšuje se hrubá i jemná motorika. Větší svalová síla, rychlejší pohyb, lepší koordinace celého těla

má za následek větší zájem o pohybové aktivity a sportovní výkony. Smyslové vnímání se také soustavně vyvíjí, a to v oblasti sluchového a zrakového vnímání, a to velmi výrazně. Toto má za následek, že je dítě pozornější, pečlivější, vše důkladně zkoumá a je vytrvalejší (Langmeier, Krejčířová 2006, s. 120).

## 5.3 Děti v dopravní výchově na základě vývojové psychologie

Stojan uvádí, že cílem dopravní výchovy je „rozvoj bezpečnostních postojů a návyků chování u dětí. Z psychologického hlediska musíme při ní, jako při jakémkoliv působení na mládež, vycházet ze znalostí dětského duševního světa v daných vývojových etapách“ (Stojan 2007, s. 81).

### 5.3.1 Druhá až třetí třída

U dětí ve věku 8–9 let je hrubá motorika a koordinace těla mnohem lepší a jízda na koloběžce nebo na bruslích bývá bez problémů. Tyto děti jsou již opatrní k sobě i ke svému okolí a uvědomují si zodpovědnost za své zdraví v provozu. Jsou jakožto účastníci silničního provozu již v roli chodce, cyklisty nebo spolujezdce, zpravidla s doprovodem. Velké množství dětí už chodí do školy, na kroužky, ke kamarádům nebo do obchodu sami. Některé děti jezdí i v MHD bez doprovodu rodičů a dokáží již pochopit zásady správného chování v tomto dopravním prostředku. Pokud zastávají roli cyklisty, vědí, kde se mohou bezpečně pohybovat a jaké ochranné pomůcky při tom musí nutně používat, například cyklistickou přilbu, rukavice, chrániče, reflexní prvky (Šustrová aj. 2018, s. 12).

Děti v oblasti sociomotoriky jsou více pozorní a dokáží vyhodnotit hrozící nebezpečí a jejich reakce na nové situace jsou rychlejší. Pokud se dostanou do krizové situace, tak ještě nedokáží jednat samostatně, ale jsou schopni se tyto věci naučit. Ví, kdy mají použít důležitá telefonní čísla záchranného systému a znají je. U těchto dětí dochází také k rozvoji senzo-motoriky, ve které se neustále zdokonalují; pravolevá orientace je už také ustálená. Dokáží se naučit nová pravidla, značky a také chápou jejich význam v provozu. U těchto dětí by se měla dopravní výchova věnovat správné chůzi po chodníku, přecházení vozovky a bezpečné jízdě na kole, kolečkových bruslích, koloběžce a zaměřit se hlavně na praktický nácvik (Šustrová aj. 2018, s. 12–13).



### 5.3.2 Čtvrtá až pátá třída

Děti v období 10–12 let jsou již velice progresivní, co se týče vývojové psychologie. U dětí v tomto věku se rozvíjí nejvíce paměť, inteligence a dokážou porovnat vlastní hmotnost, výšku s ostatními předměty. Jsou schopni pochopit jednoduché fyzikální zákonitosti a odhadnout tak například rychlost blížícího se vozidla, jeho brzdnou dráhu, dokáží popsat sníženou viditelnost atd. V tomto věku děti rádi poznávají, zkoumají, objevují, přicházejí s novými nápady a řešeními i u složitějších situací. Děti jsou také již v tomto období soběstačné, rozvíjí se u nich paměť a hlavně mají zájem o nové informace a vědomosti. Většina žáků 4. a 5. ročníku dosáhnou věku 10 let, což znamená, že tyto děti už mohou samostatně jezdit po komunikaci bez dospělé osoby a proto je toto období nejvíce rizikové z hlediska bezpečnosti v dopravě. Na základě zákona č. 361/2000 Sb. se dítě v deseti letech již může samostatně pohybovat na pozemní komunikaci jako cyklista bez doprovodu zletilé osoby. Bez dobrého výcviku však odborníci na dopravu samostatnou jízdu na kole nedoporučují, ale zákon ji umožňuje dětem a jejich zákonným zástupcům. Děti by v tomto věku měly ovládat všechny důležité předpisy a pravidla, protože se stávají účastníky silničního provozu. Kromě toho, že musí zvládat jezdit na kole, je důležité správné brzdění, zatáčení, ukazování změny směru jízdy, zvládnutí jízdy na mokré i suché komunikaci atd. (Šustrová aj., 2018, s. 13).

Děti mají jistou dávku empatie a dokáží dobře komunikovat, spolupracovat, zapadnout do třídního kolektivu nebo mezi své vrstevníky v zájmových kroužcích. Dále v tomto věku mají větší možnosti než dospělí, protože jsou obratní a dobře koordinují pohyb i rovnováhu svého těla. Nejdůležitější je pozornost, bez které se nemohou bezpečně pohybovat v silničním provozu. Velkým problémem se stávají skupiny dětí, které při přecházení komunikací za sebe nechávají takzvaně rozhlížet ostatní. Další velký problém je, když se děti nerozhlédnou a běží za svými volajícími vrstevníky. Tato situace je velmi nebezpečná (Šustrová aj., 2018, s. 13–14).

Charakteristické pro tento věk je nápodoba vzoru od svých starších nebo výraznějších osobností vrstevníků a nikoliv od svých rodičů. Nevhodná nápodoba chování je velký problém, který může vést k fatálním následkům. Děti lákají různá dobrodružství, adrenalin a zejména nápodoba nebezpečných kousků, která se také může stát osudná při ověřování svých možností. Děti mají různé nápady, například přebíhání silnic před jedoucimi auty, přeskokování přes spřáhlo spojených tramvají. Doporučení pedagogům v tomto případě je,

že děti seznámí s případy, které se staly a upozorní je na hazardování se svým životem (Šustrová aj., 2018, s. 14).

## 5.4 Obecné pojetí dopravní výchovy

Od narození provází výchova každého z nás a velký vliv na ni má především rodina, ale také kamarádi, pedagogové, vychovatelé a prostředí, ve kterém vyrůstáme. Do kontaktu s dopravní výchovou přichází každý z nás již od útlého věku, čímž se stává důležitou součástí našeho života. Jedná se o dlouhodobý proces, který začíná od předškolního věku až po autoškolu. Naše první zkušenosti s dopravou a s tímto prostředím máme, už když nás rodiče vedou za ruku a my si začínáme uvědomovat a postupně i chápat různé souvislosti s dopravním prostředím nebo když si hrajeme na hřišti, pohybujeme se v těsné blízkosti komunikací a v neposlední řadě při poznávání a využívání různých dopravních prostředků. Na základě příkladu svých nejbližších osob získáváme první základy, jak se máme chovat na pozemních komunikacích. Doprava jako taková i doprava na pozemních komunikacích zasahuje do našich životů a proto je důležité, aby každý z nás měl určité dovednosti, znalosti, návyky, které jsou v této oblasti velice důležité pro naši bezpečnost.

Na základních školách se již dopravní výchova stala součástí vzdělávání. Bylo vydáno mnoho metodických a výukových materiálů a na prvním stupni základních škol se s dopravní výchovou setkáme i v učebnicích.

*„Vlastní dopravní výchova musí respektovat vývojové zvláštnosti dětí v obsahu i formě. Pokud má být osvojování bezpečného chování v silničním provozu komplexní dovedností, nesmíme opomíjet žádný z pedagogických principů.“ (Stojan 2007, s. 85)*

## 5.5 Dopravní výchova v rodině

Děti patří mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu, a proto rodiče přebírají za jejich chování odpovědnost na pozemních komunikacích, a to v rolích chodců, jezdců na koloběžkách, tříkolkách, odrážedlech, jízdnicích kolech, ale i jako pasažérů vozidel. Rodiče, kteří jsou zodpovědní, tak systematicky působí na své děti již od nejútlejšího věku a seznamují je s nejrůznějšími nebezpečími, se kterými se mohou potkat na ulicích a silnicích. Seznamují své děti například s tím, jak správně přecházet vozovku, jaký význam má dopravní značení, jaká je povinná výbava pro jízdní kolo, nebo nezapomínají při usazování dětí do

vozidla použít správný zádržný systém. Po narození dítěte se každý rodič automaticky dostává do životní role vychovatele svého dítěte. Rodina je ta hlavní, která odpovídá za výchovu svých dětí ve společnosti. Odpovědnost za výchovu vychází již z historických, ale i z kulturních tradic a je zakotvena v právních normách. Škola a další výchovné instituce mají odpovědnost jen za určité oblasti výchovy. Rodiče se podílejí na spolurozhodování například při výběru školy nebo povolání (Stojan 2007, s. 103).

Obecné zásady z postavení rodiny proti ostatním činitelům výchovy, které působí na dítě:

- Nejdůležitějšími vychovateli jsou rodiče, ostatní vychovatelé pouze doplňují, čeho rodiče dosáhly ve výchově.
- Rodiče zodpovídají za celkovou výchovu svých dětí a ne jen za výchovu v rodinném prostředí.
- Čas, který stráví rodiče výchovou svých dětí, v tomto případě se nejedná o hodnotu s kladným působením sama sobě, ale působí na ni hodnoty od různých činitelů a to kulturních, morálních a pedagogických povah.
- Aby byla rodinná výchova úspěšná, je zapotřebí, aby společný životní způsob rodičů a dětí byl dobrý.
- Pokud je dobrá výchova, tak je i organizace hodnotných příležitostí dobrá pro zážitky, činnosti dětí a kontakty, které za organizaci nese hlavní odpovědnost rodina.
- Výchova nepřímá je v případě rodiny a pro ostatní instituce ve volném čase důležitější než přímá výchova, když nepřímo dětem vytváříme dobré výchovné podmínky, tak svoje nabyté zkušenosti napomohou utvářet pilného, mravného a schopného člověka (Stojan, 2007, s. 103–104).

## 5.6 Děti a dopravní nehodovost

Děti od 6 do 10 let můžeme jako účastníky dopravních nehod rozdělit do třech skupin, a to do role spolujezdce v autě, chodce a cyklisty. Pravděpodobně děti jako chodci jsou nejvíce ohroženou skupinou účastníků v silničním provozu. Nejenom když přechází komunikaci mimo přechod pro chodce, ale i na přechodech. Další velmi rizikovou situací je přecházení dětí těsně před nebo za zaparkovaným autem. Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod patří náhlé vstoupení do vozovky. Dle statistiky dopravní nehodovosti z roku 2020 bylo lehce zraněno 413 dětí, těžce 39 a 3 děti byly usmrceny v roli chodců. Z usmrcených dětí

nebylo žádné viníkem nehody. Nevěnování se řízení, nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost zapříčinila tyto nehody. Z 39 těžce zraněných dětí bylo 18 dětí viníkem nehody. U dětí, které měly lehké zranění, bylo viníkem nehody celkem 220. V době nehody byly děti brány jako osoby mladší 15 let. Děti v roli cyklisty dle statistik bylo při nehodách z roku 2020 těžce zraněno 19 a 257 jich bylo zraněno lehce. Z toho bylo 202 těžce i lehce zraněných viníkem nehody. Nedáním přednosti v jízdě byla nejčastější příčina a také nesprávný způsob jízdy (Centrum dopravního výzkumu, 2021, s. 10–12).

## 5.7 Děti jako chodci

Děti jsou považovány za nejzranitelnější účastníky silničního provozu, a proto by měly znát, jaké má chodec práva a povinnosti podle silničního zákona. Například povinnost chodce používat chodník, pokud je k dispozici, a přecházet silnici jen na přechodech. Děti jako chodci také musí dbát na svou bezpečnost a viditelnost, například tím, že budou nosit reflexní prvky za snížené viditelnosti. V současné době chodec patří do nejvíce ohrožené skupiny účastníků silničního provozu. Není to jen proto, že se pohybuje nejpomaleji, ale zejména z toho důvodu, že ho nechrání například přilba, chrániče, karoserie automobilu atd. Je tedy velice důležité, aby děti sledovaly vše, co se kolem nich děje, a používaly k tomu svůj zrak, sluch a nevěnovaly se při chůzi mobilnímu telefonu, neměly na uších sluchátka apod. Chodec by měl být také opatrný, přemýšlivý, ohleduplný k druhým, měl by umět předvídat a počítat s chybami druhých. Neměl by naopak zmatkovat, měnit na poslední chvíli své rozhodnutí. To vše zvyšuje šanci na bezpečný návrat domů. Pokud je špatná viditelnost, musí mít chodec na sobě reflexní prvky, a to například reflexní pásky, vesty, reflexní části nebo doplňky na oblečení.

Chodec má za povinnost poskytnout první pomoc, pokud je potřeba. Mezi další povinnosti chodců patří zákaz překonávání zábradlí nebo nějakých dalších překážek umístěných na komunikaci nebo v její těsné blízkosti, musí dávat pozor na rychle se přibližující vozidla a dodržovat dopravní značení a světelnou signalizaci.

Chodci také mají svoje práva. Mezi ně patří přednost před projíždějícími vozidly na přechodech pro chodce; pokud nejsou k dispozici chodníky nebo stezky pro chodce, mohou se pohybovat po cyklotrasách; mají právo na pohodlné a bezpečné podmínky při pohybu po pozemní komunikaci; mohou křížit silnici, pokud nejsou v blízkosti žádné přechody pro chodce (bezpečné cesty).

Dítě jako chodec by mělo z hlediska očekávaných výstupů z dopravní výchovy ve školních družinách a volnočasových zařízeních znát a umět:

- pravidla chůze po chodníku nebo po silnici,
- pokud je v roli chodce, tak musí reagovat na ostatní účastníky silničního provozu,
- mělo by rozeznávat vybrané značky pro chodce,
- bezpečně přejít pozemní komunikaci,
- přecházet bezpečně pozemní komunikaci se světelnou signalizací,
- dokázat bezpečně přejít pozemní komunikaci v nepřehledném místě nebo ze zákrytu překážky,
- zvládnout situaci, kdy musí správně rozeznat a použít bezpečnou cestu do školy, sám domů,
- co je snížená viditelnost a používá reflexní prvky,
- na stezkách pro chodce při akcích školy správně používá pravidla chování (Šustrová aj. 2018, s. 28).

## 5.8 Děti jako cyklisté

Děti v roli cyklisty jsou stejně jako děti v roli chodců nejvíce ohroženou skupinou. Obecně je cyklista člověk, který jezdí na kole z důvodu například dopravy, sportu, rekreace nebo cvičení a z hlediska zákona se pohybuje po pozemní komunikaci jako řidič nemotorového vozidla. Cyklisté se pohybují na pozemní komunikaci s ostatními účastníky silničního provozu, a proto musejí dodržovat pravidla silničního provozu. Ve výjimečných případech se cyklista může pohybovat i po chodnících, a to pokud je tato jízda povolena dodatkovou tabulkou. V tomto případě se cyklisté smějí pohybovat úměrně pomalou rychlostí, maximálně však 20 km/h a při tom nesmějí ohrozit chodce.

Teprve od deseti let mohou děti jezdit samostatně v provozu na jízdním kole, a proto se stávají řidičem nemotorového vozidla. Děti by měly vědět, jaké je povinné a nepovinné vybavení jízdního kola, a to zejména pro jejich bezpečnou jízdu. Pokud na jízdním kole chybí některé důležité součásti, nebo nefunguje, jak by mělo, děti by na něm v provozu jezdit neměly. K největšímu počtu kolizí na jízdním kole dochází při rychlosti 15–24 km/h. Důležitá je z důvodu bezpečnosti přilba, ta je pro děti do 18 let povinná. Dospělé osoby ji nosit nemusí, ale přibývá cyklistů, kteří ji nosí, neboť si uvědomují, že je velice důležitá a může jim zachránit život. Přilbu musí mít děti vždy řádně nasazenou a připevněnou. Přilba nám chrání hlavu před poraněním a smrtelnými úrazy, a proto je velice důležité, aby byla správně nasazená a zapnutá, jinak nesplňuje svůj účel (Bezpečné cesty).

Statisticky je dokázáno, že cyklistická přilba snižuje poranění hlavy o 69 %, v případě smrtelného zranění je to 65 %. Dopravní experti se shodují, že při povinném používání cyklistické přilby pro všechny by se o 20 % snížil počet smrtelných a těžkých zranění cyklistů. Podle Centra dopravního výzkumu by v České republice, při správném používání přilby, mohlo žít 37 % usmrcených cyklistů (BESIP).

Dítě jako cyklista by mělo z hlediska očekávaných výstupů z dopravní výchovy ve školních družinách a volnočasových zařízeních znát a umět:

- z důvodu bezpečné jízdy popsat výbavu cyklisty a jízdního kola,
- pravidla a způsob jízdy na kole tak, aby byla jízda bezpečná a to také pohybem na jízdním kole prokázat,
- vybrat takové místo, které bude bezpečné pro pohyb na jízdním kole,
- správně použít reflexní prvky, výbavu jízdního kola a ostatní doplňky,
- vybrané značky rozeznat,
- naplánovat cyklistický výlet, který nebude obtížný,
- v krizových situacích prokázat znalost chování (Šustrová aj. 2018, s. 29).

CYKLISTÉ	USMRCENO			TĚŽCE ZRANĚNO			LEHCE ZRANĚNO		
	Rok	S přilbou	Bez přilby	Celkem	S přilbou	Bez přilby	Celkem	S přilbou	Bez přilby
2009	7	65	72	81	349	430	583	2 002	2 585
2010	7	63	70	76	317	393	544	1 752	2 296
2011	5	45	50	100	343	443	799	2 126	2 925
2012	10	54	64	129	337	466	857	2 196	3 053
2013	10	48	58	117	344	461	851	2 116	2 967
2014	11	46	57	132	301	433	976	2 281	3 257
2015	12	56	68	122	272	394	951	2 197	3 148
2016	11	28	39	129	288	417	937	2 134	3 071
2017	7	37	44	106	247	353	954	1 991	2 945
2018	8	30	38	136	260	396	1 124	2 095	3 219
2019	8	28	36	110	199	309	1 130	2 032	3 162
2020	11	29	40	129	147	276	1 348	1 949	3 297
<b>Meziročně</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>-52</b>	<b>-33</b>	<b>218</b>	<b>-83</b>	<b>135</b>

*Obr. 2: Cyklisté zranění a usmrcení při dopravních nehodách v ČR, podíl postižených s přilbou /bez přilby*

Zdroj: Tým silniční bezpečnosti [online]. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/120/bezpecna-cyklistika.html>

## 6 Organizace zabývající se dopravní výchovou a její prevencí

### 6.1 BESIP

Od roku 1963 se u nás začal zvyšovat prodej osobních aut soukromým osobám a zároveň docházelo i k nárůstu počtu tragických nehod. Nejznámější organizací, která se zabývá dopravní výchovou u dětí, je bezpochyby BESIP, který je výkonným orgánem „Meziminister-ské koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. Zkratka BESIP znamená bezpečnost silničního provozu a vznikla 1. května 1967. Na začátku se BESIP snažil využít zkušenosti od Švýcarů a Rakušanů. Dále jeho cílem bylo vybudovat systém dopravní výchovy, který by člověka provázel celý jeho život (BESIP).

Tehdejší šéf BESIPU Mgr. Jiří Nedvěd dodává: „*Podařilo se nám položit základ výchovného systému, který provází občana po celý život – od předškolní výchovy, přes dopravní výchovu školní, vícefázový výcvik řidičů až ke specifickým formám pozornosti, věnované zejména seniorům*“. (BESIP [online]. [cit. 2023-11-26]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/Historie-BESIP>)

I přes vývoj a přesun kompetencí z Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy BESIP stále fungoval a po celou dobu se zabýval a stále se zabývá hlavně dopravní výchovou a také působí na veřejnost přes sdělovací prostředky. BESIP se aktivně podílí na tvorbě programu „Zdraví 21“ a „Národní akční plán prevence dětských úrazů“. Také například spolupracuje se Světovou zdravotnickou organizací, která se zabývá prevencí dopravních úrazů u dětí a adolescentů. V současné době BESIP na základě zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích provádí zejména preventivní činnost a to v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Také úzce spolupracuje s ústředními orgány státní správy, které působí v oblasti prevence dopravních nehod a zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a v poslední řadě i v obcích.

BESIP vydává různé výukové materiály, a to nejen ve formě učebnic, ale také i ve formě edukačních pomůcek, pracovních listů, omalovánek atd. Dále pořádá celostátní „Dopravní soutěž mladých cyklistů“ a semináře dopravní výchovy pro pedagogy (BESIP).



Další společností, která se zabývá preventivními programy, aktivitami přispívajícími ke snížení výskytu závažných dopravních nehod je Tým silničních nehod a pod touto značkou vykonává své aktivity nezisková organizace s názvem Bezpečně na silnicích o.p.s. Tato organizace vznikla v roce 2010 (Tým silniční bezpečnosti).

## 6.2 Tým silniční bezpečnosti

Další společností, která se zabývá preventivními programy, aktivitami přispívajícími ke snížení výskytu závažných dopravních nehod, je Tým silničních nehod. Pod touto značkou vykonává své aktivity nezisková organizace s názvem Bezpečně na silnicích o.p.s. Tato organizace vznikla v roce 2010 (Tým silniční bezpečnosti).

Tým silniční bezpečnosti se zaměřuje svými aktivitami především na nejohroženější skupiny účastníků silničního provozu a to děti, chodce, cyklisty a motocyklisty. Tato společnost vytvořila několik projektů například:

- Na kole jen s přilbou – jeho cílem je snížit nehodovost a následky dopravních nehod u cyklistů,
- Markétina dopravní výchova – předává znalosti a dovednosti dětem prostřednictvím dopravní výchovy,
- Učíme se přežít – prostřednictvím praktických kurzů má zlepšit stav nehodovosti motocyklistů (Tým silniční bezpečnosti).

## 7 Dopravní hřiště

### 7.1 Význam dopravních hřišť

Dopravní hřiště dětem poskytují bezpečné místo pro nácvik chůze po chodníku, po pozemní komunikaci, přecházení přes komunikaci bez přechodu, s vyznačeným přechodem pro chodce nebo se světelnou signalizací (Šustrová aj. 2018, s. 24).

Na dopravních hřištích se děti učí také jízdu na kole, koloběžce atd. Od roku 2013 se dopravní výchova více začlenila do škol a jejich vzdělávacích programů. Školy tak dostaly za povinnost učit děti bezpečnému pohybu v provozu z důvodu zvyšování jejich bezpečnosti. Dopravní hřiště se stalo nejvhodnějším místem pro možnost praktikování dopravní výchovy. V České republice jich je v současné době více než 200. V Evropě tak máme jednu z nejrozvinutějších sítí dopravních hřišť. Formou zábavy se děti na dopravním hřišti učí, jak se mají správně pohybovat v běžném dopravním provozu, provádí se na něm testy znalostí a mohou zde získat i průkaz pro malé cyklisty. Nejprve se děti učí teoretickým základům, poznávají dopravní značky, a poté formou hry si v praktické části nacvičují dopravní provoz. Děti se na dopravním hřišti naučí, jak se má správně používat komunikace, jak se na nich mají chovat a hlavně jak zajistit nejen svojí bezpečnost na komunikacích. Dopravní hřiště je vhodné i pro mateřské školy a organizace, které pracují s dětmi v různém věku. Mohou se zde i uskutečňovat projekty, které slouží pro výuku dopravní výchovy v rodinách, a to nejen pro děti, ale i pro rodiče. Dopravní hřiště jsou vhodná i pro další volnočasové aktivity dětí a veřejnosti.

K získání *průkazu cyklisty* byl zpracován tematický plán pro žáky 4. tříd základních škol; je v něm zpracován minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel silničního provozu. Součástí tohoto plánu je závěrečné přezkoušení z pravidel provozu na pozemních komunikacích a to formou testů (BESIP).

Tab. 1: přehled DDH podle krajů k 1. 1. 2018

Kraj	Dětská dopravní hřiště			
	Stálá	Mobilní	MŠ	Ostatní
Jihočeský	9. 23	4	5	1
Jihomoravský	12	4		
Karlovarský	8	1		
Královéhradecký	11	1		
Liberecký	6	1	1	3
Moravskoslezský	18		7	
Olomoucký	14		2	
Pardubický	12	1		2
Plzeňský	9	3		
Středočeský	16	1		2
Ústecký	9			
Vysočina	14		1	1
Zlínský	8	1		1
Praha	11	1		
Celkem	171	18	16	10
	215			

Zdroj: BESIP [online]. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Detska-dopravni-hriste/Detska-dopravni-hriste>.

## 7.2 Nevýhody dětských dopravních hřišť

Dětské dopravní hřiště je na jedné straně velmi dobrý způsob, jak děti naučit bezpečnému chování v silničním provozu, ale na druhé straně přináší i řadu nevýhod. Jednou z nevýhod je, že dětské dopravní hřiště má omezený prostor, který je obvykle malý a pokud se na něm objeví větší množství dětí, může docházet ke kolizím mezi nimi, dále pak k pádům z kola a k dalším nebezpečným situacím, což často vede k úrazům. Další nevýhodou je malé množství typů dopravních situací. V reálném prostředí bohužel může nastat situace, se kterou si nebudou vědět rady, a povede to k negativnímu dopadu na skutečný provoz. Největším problémem jsou odlišnosti od reálného silničního provozu, které některá dětská dopravní hřiště mohou mít, což může vést k neschopnosti se přizpůsobit situacím v reálném silničním provozu (BESIP).

## 7.3 Dětské dopravní hřiště Česká Lípa

Na dětském dopravním hřišti v České Lípě byl realizován preventivní program pro děti mladšího školního věku. **V příloze č. 7 je uveden plánek tohoto hřiště.**

### 7.3.1 Základní informace

V září v roce 1973 poprvé mohly českolipské děti vyzkoušet dětské dopravní hřiště. Již padesát let hřiště slouží především základním školám. Probíhá zde dopravní výchova zejména pro 4. ročníky. Dětské dopravní hřiště využívají také mateřské školy, veřejnost a je zde i kroužek s názvem Mladý strážník. Hřiště v roce 2006 převzalo město Česká Lípa od Centra služeb pro silniční dopravu. Od té doby učebna a kanceláře prošli modernizací a postupně byly nově vybaveny.

### 7.3.2 Výuka na dětském dopravním hřišti

Výuka 4. tříd základních škol probíhá ve dvou částech, a to teoretické a praktické. Teoretická část se uskutečňuje ve zdejší učebně, kde je dětem pomocí instruktážních pořadů, pracovních listů a dopravních značek vysvětlena dopravní výchova. Vše je zakončeno závěrečným testem znalostí, který je vyhodnocen, a výsledky jsou sděleny dětem. Praktická část se uskutečňuje ve venkovním prostoru DDH. Tato část začne společnou prohlídkou hřiště a vysvětlením, ze strany instruktora, jak se mají na hřišti chovat, na co si mají dát pozor a jak

se mají pohybovat jako chodec nebo cyklista po dopravním hřišti. Během pohybu dětí po dopravním hřišti je instruktor neustále pozoruje a zapisuje si chyby, které děti v silničním provozu udělaly. Na závěr instruktor vyhodnotil praktickou část, a pokud dítě splnilo jak test z teoretické části, tak i část praktickou, dostalo průkaz cyklisty.

### 7.3.3 Další dětská dopravní hřiště

V dnešní době je možné, aby rodiče nebo učitelé s dětmi navštěvovali i jiná dětská dopravní hřiště, než je dopravní hřiště v České Lípě. V přijatelné dojezdové vzdálenosti se nachází několik dětských dopravních hřišť. Hřiště mají různou úroveň vybavenosti. Tato tabulka ukazuje vzdálenost obcí, které mají dětské dopravní hřiště, od obce Jestřebí.

Tab. 2: přehled DDH a jejich vzdálenost od obce Jestřebí

Obec	Vzdálenost od obce Jestřebí v km
Kravaře	16
Osečná	37
Liberec	56
Jablonec nad Nisou	65
Chrastava	45
Mělník	36
Roudnice nad Labem	40
Litoměřice	39
Děčín	42
Mladá Boleslav	35
Ústí nad Labem	49

Zdroj: BESIP [online]. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Detska-dopravni-hriste/Detska-dopravni-hriste>.

## Praktická část

### 8 Cíl práce

#### 8.1 Cíl práce

Vytvoření preventivního programu pro mladší školní věk a realizace na dopravním hřišti.

Dílčí cíle:

1. zjištění úrovně znalostí dětí z oblasti dopravní výchovy
2. možnosti využití dětských dopravních hřišť
3. evaluace vlastního programu

#### 8.2 Metody

Metody:

- pozorování při aktivitě na dopravním hřišti
- rozhovory
- znalostní test
- dotazník evaluace vlastního programu

#### 8.3 Soubor

Autorka pracuje jako vychovatelka ve družině na základní škole v Jestřebí. Družinu navštěvuje patnáct dětí. Dotazník pro děti autorka rozdala devíti dívkám a šesti chlapcům ve věku od devíti do dvanácti let. Od dětí bylo vyplněno a navráceno celkem patnáct dotazníků. Dotazník pro rodiče autorka rozdala patnácti rodičům dětí, které navštěvují družinu. Všechna patnáct rodičů vrátilo dotazník vyplněný. Na vybrané základní škole pracuje dvanáct učitelů. Dotazník pro učitele autorka rozdala všem dvanácti učitelům. Navráceno bylo celkem osm vyplněných dotazníků.

Tab. 3: přehled dětí podle věku

Přehled dětí podle věku		
Věk dětí	Dívky	Chlapci
9 let	1	1
10 let	4	4
11 let	2	1
12 let	2	0

## 9 Pracovní hypotézy

Bylo formulováno šest pracovních hypotéz s cílem zjistit a ověřit úroveň znalostí dětí mladšího školního věku.

PH1 – předpokládám, že úroveň znalostí dětí v provozu, jako cyklistů, bude na úrovni 60 %.

PH2 – předpokládám, že znalost dětí v dopravních značkách s ohledem na jejich věk bude na úrovni 60 %.

PH3 – předpokládám, že rodiče učí své děti bezpečnosti při pohybu v silničním provozu a pravidelně používají bezpečnostní prvky při jízdě na kole.

PH4 – předpokládám, že rodiče s dětmi jen ve výjimečných případech navštívili dopravní hřiště.

PH5 – předpokládám, že se učitelé výuce dopravní výchovy věnují málo hodin.

PH6 – předpokládám, že úroveň znalostí dětí v dopravní výchově bude učiteli hodnocena na předem stanovené stupnici od 1–5 (hodnocení stejné, jako ve škole) známkou 3.

PH1 a PH2 je důležitá pro zjištění znalostí chování cyklisty v provozu a následné vytvoření preventivního programu pro děti mladšího školního věku a realizaci na dětském dopravním hřišti. PH3 zjišťuje, jak jsou rodiče důslední při používání bezpečnostních prvků cyklisty. PH4 se zaměřuje na návštěvnost dětských dopravních hřišť z hlediska potřeby nácviku bezpečného pohybu ve skutečném dopravním provozu. Výsledek odhalí, kolik dětí již navštívilo dětské dopravní hřiště. PH5 ukáže, kolik hodin věnují učitelé výuce dopravní výchovy. V PH6 se zobrazí průměrná známka, která řekne, jak hodnotí učitelé úroveň znalostí dětí v dopravní výchově.

## 10 Autorské dotazníky a jejich vyhodnocení

### 10.1 Tvorba dotazníků

*Výzkumný a diagnostický prostředek ke shromažďování informací prostřednictvím dotazování osob. Podstatou je soubor otázek (výroků) zkonstruovaný podle kritérií vědecké metodologie, předkládaný v písemné formě. Objektivnost získaných výsledků závisí významně na formulaci otázek, výběru respondentů a způsobu zadávání dotazníků. (Průcha, Walterová, Mareš, 2003, s. 49).*

Autorka vytvořila dotazníky pro rodiče (**uveden v příloze č. 1**), pedagogy (**uveden v příloze č. 2**) a děti (**uveden v příloze č. 3**). Cílem bylo zjistit, jaké povědomí mají rodiče o dopravní výchově vzhledem k věku jejich dítěte. Zda se ve svém volném čase věnují i některým prvkům z dopravní výchovy a zda dbají o bezpečnost svých dětí při pohybu v dopravním provozu. Autorka se v dotazníku pro učitele zaměřila hlavně na množství hodin, které věnují učitelé dopravní výchově. Jaké výukové materiály a prostředky k tomu využívají a jak hodnotí úroveň znalostí dětí v dopravní výchově. U dětí se zaměřila na dopravní značky a základní věci, které by v mladším školním věku již měly znát, co se týče chodců a cyklistů v dopravním provozu.

Výhodou dotazníků je relativně krátký čas a schopnost oslovit velkou skupinu respondentů, kteří zároveň zůstávají v anonymitě. Dotazník pro děti je rozdělen do tří částí. V první části jsou základní údaje o dítěti, v druhé části se nacházejí otázky z oblasti chodce a cyklisty v silničním provozu a ve třetí části jsou otázky ze znalosti dopravních značek. Dotazník pro rodiče autorka rozdělila do tří základních částí a to na osobní údaje o respondentovi, dále co si rodiče představují pod pojmem dopravní výchova a poslední část je zaměřena na dopravní výchovu v praxi. Dotazník vytvořený pro učitele je rozdělen do dvou částí. První část zjišťuje, zda se učitelé věnují výuce dopravní výchovy a jaké výukové materiály k tomu používají. Druhá část zjišťuje, zda se například při výletech, využívá praktická výuka z dopravní výchovy.



## 10.2 Výběr průzkumného vzorku

Pro dotazníkový průzkum autorka vybrala základní školu v Jestřebí u České Lípy, ve které pracuje jako vychovatelka. Dotazník pro rodiče byl předán rodičům prostřednictvím třídních učitelek. Dotazník určený pro děti a učitele autorka předala osobně.

## 10.3 Práce s dotazníkem

Otázky, které autorka do dotazníku zvolila, vycházejí zejména z cílů bakalářské práce a její teoretické části a dále z vlastních zkušeností a z prostudované literatury. Snahou bylo zjistit základní informace o průzkumném vzorku a jejich povědomí o dopravní výchově dětí na základní škole a jejich praktických znalostech.

## 10.4 Vyhodnocení dotazníků

### 10.4.1 Charakteristika průzkumného vzorku

Autorka pracuje jako vychovatelka na malé základní škole, kde byly dotazníky předloženy rodičům, dětem a učitelům. Osloveno bylo patnáct rodičů a dětí. Všech patnáct dětí a rodičů dotazníky vyplnilo a odevzdalo. Dotazníky pro učitele obdrželo dvanáct učitelů, vyplněno a vráceno bylo osm dotazníků.

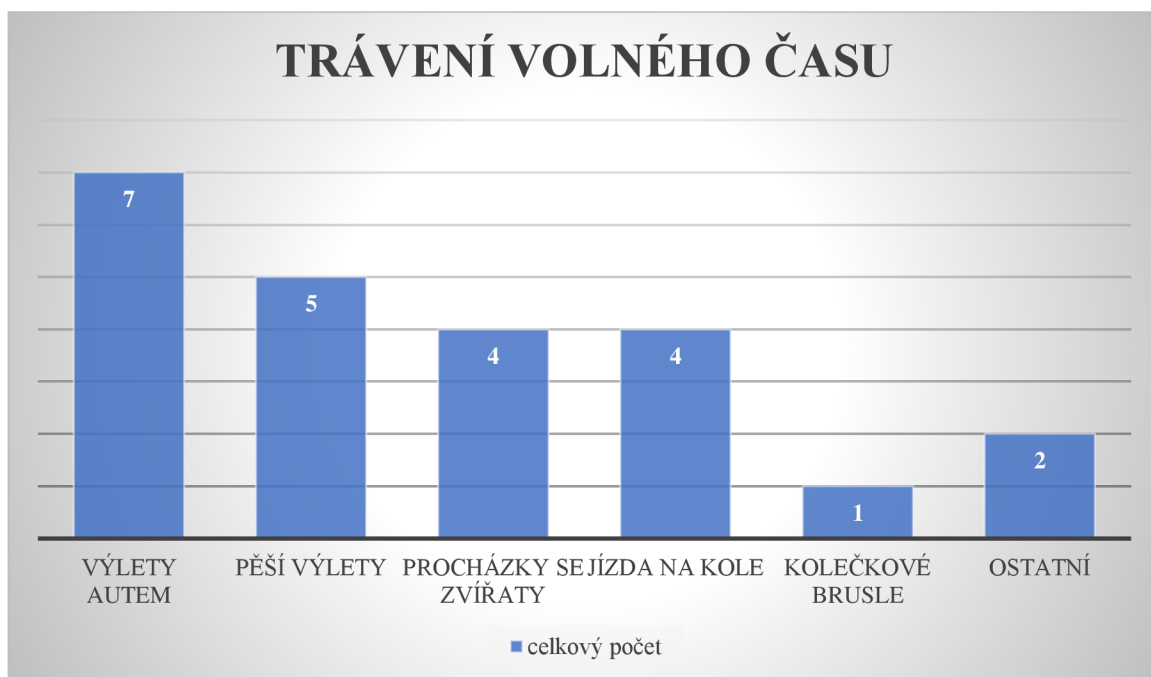
Tab. 4: průzkumný vzorek

Průzkumný vzorek		
Rodiče	Počet oslovených	Počet odevzdaných dotazníků
	15	15
Učitelé	Počet oslovených	Počet odevzdaných dotazníků
	12	8
Děti	Počet oslovených	Počet odevzdaných dotazníků
	15	15
Rozdělení vyplněných dotazníků dětí		
Děti	Počet dívek	Počet chlapců
Děti 9 let	1	1
Děti 10 let	4	4
Děti 11 let	2	1
Děti 12 let	2	0

## 10.4.2 Výsledky dotazníků pro rodiče

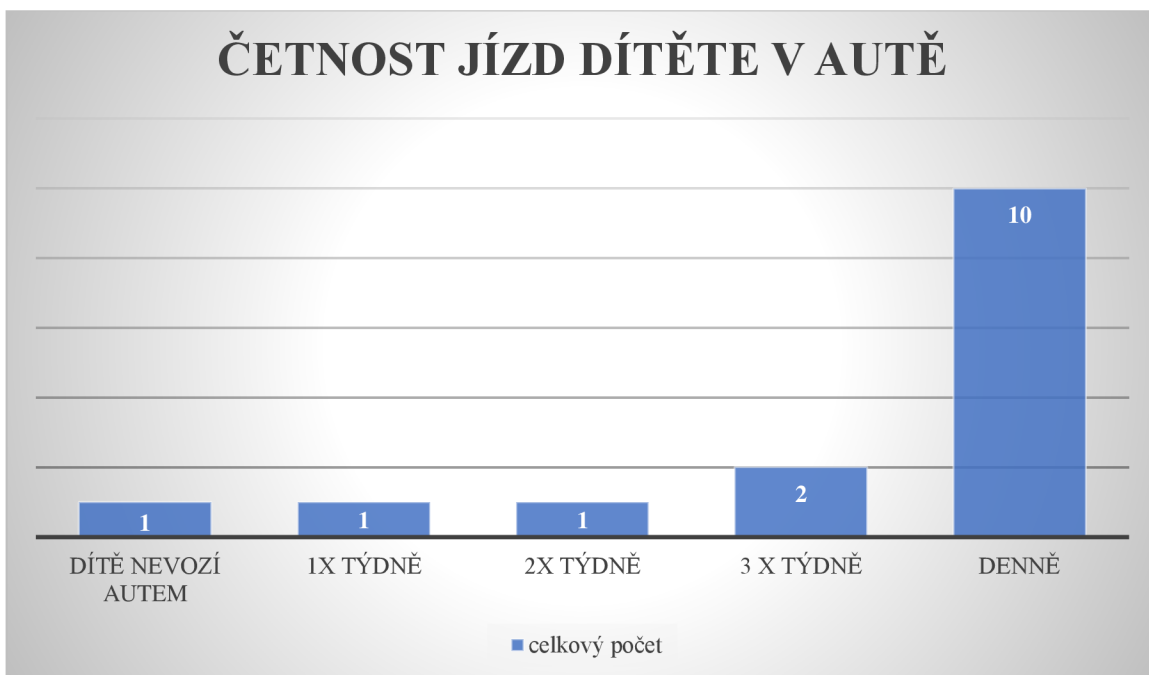
Z patnácti předaných dotazníků pro rodiče se jich vrátilo vyplněných patnáct.

Z otázky týkající se trávení volného času vyplývá, že rodiče s dětmi tráví volný čas ve většině případů v situacích, které mají co dočinění se silničním provozem. Pouze dvě rodiny netráví volný čas spojený s dopravním provozem.



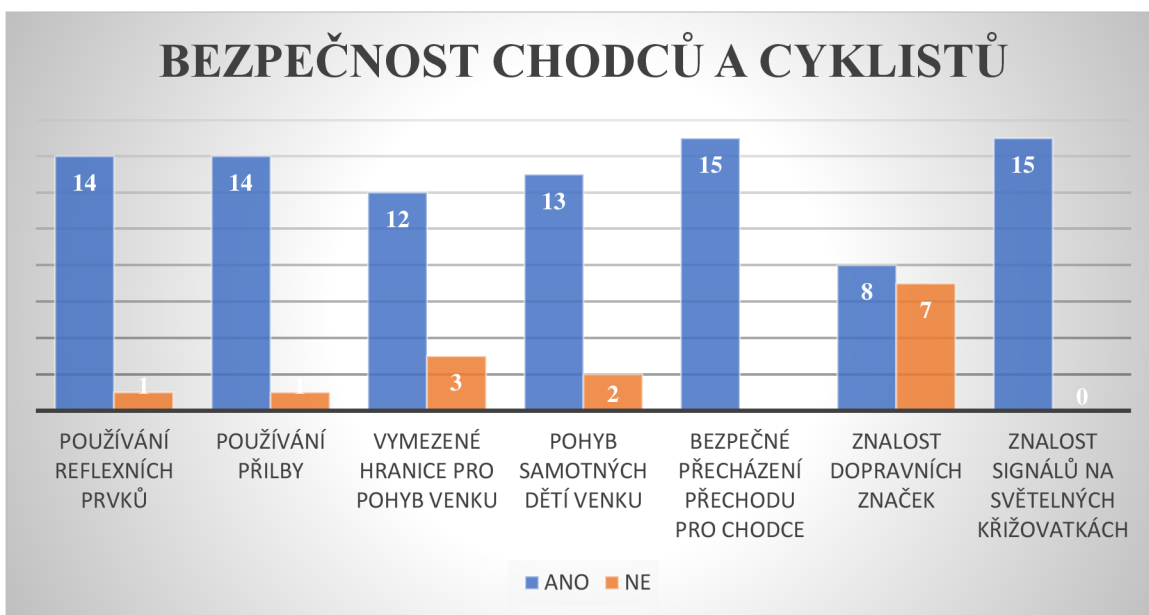
Graf 1: Trávení volného času

Z otázky, jak často vozíte své dítě v autě, vyplývá, že rodiče své děti vozi v automobilech často. Pouze jedna rodina nevozí své dítě v autě a to z důvodu, že i když má jeden z rodičů řidičské oprávnění, tak rodina motorové vozidlo nevlastní.



Graf 2: Četnost jízd dítěte v autě

Z otázek týkajících se bezpečnosti chodců a cyklistů vyplývá, že rodiče ve zvýšené míře dbají o bezpečnost svých dětí. Ve většině případů ví, kde se jejich dítě pohybuje, při pohybu venku používají oblečení s reflexními prvky, při jízdě na kole používají ochranou přilbu a znají základní poučky, jak se pohybovat na pozemní komunikaci. Jediný problém podle rodičů nastal v nedostatečné znalosti dopravních značek, kdy z patnácti respondentů odpovědělo sedm, že znalost je nedostatečná.

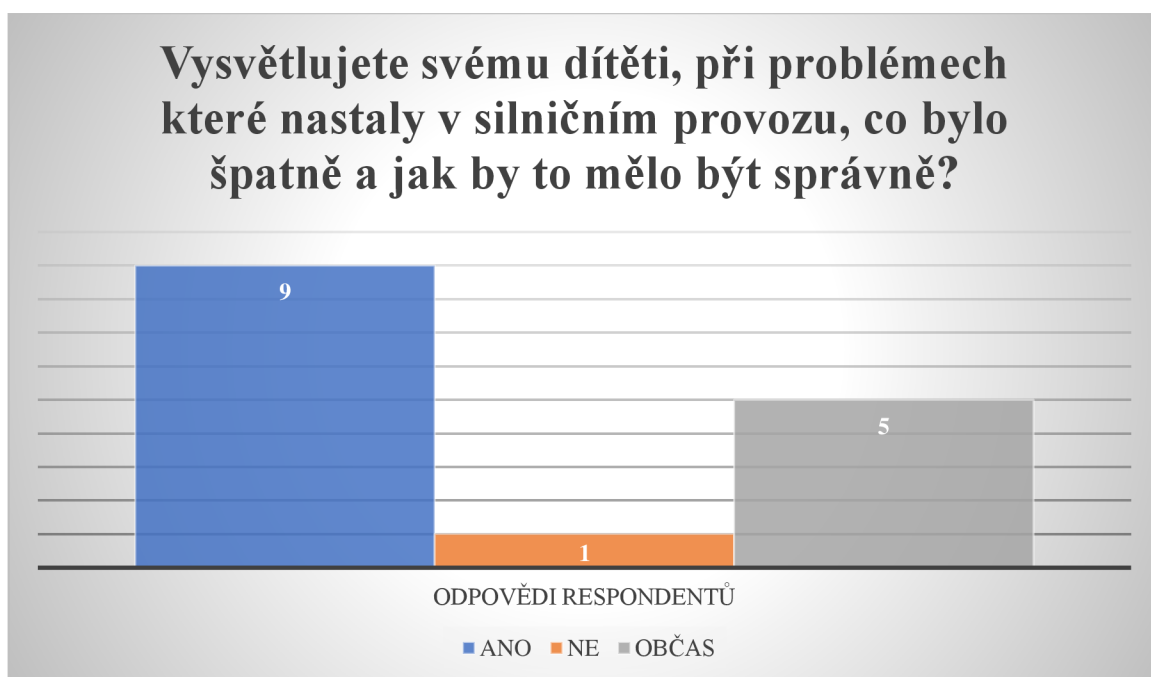


Graf 3: Bezpečnost chodců a cyklistů

Na otázku, navštívil/a jste s Vaším dítětem dopravní hřiště a kde, odpověděli rodiče ve třinácti případech ano a ve dvou ne. Dopravní hřiště, které navštívili, se nachází v obci Česká Lípa. Tento výsledek autorku velice mile překvapil, protože předpokládala, že návštěva rodičů s dětmi na dopravním hřišti bude nízká.

Na otázku, co si myslíte, že představuje pojem dopravní výchova, rodiče odpovídali, že chápou, co je dopravní výchova a dokáží ji dobře popsat. Jen v jednom případě byla odpověď strohá, ale v zásadě správná.

Odpověď na otázku vysvětlujete svému dítěti, při problémech které nastaly v silničním provozu, co bylo špatně a jak by to mělo být správně, se ukázalo, že rodiče upozorňují své děti na příkladech ze skutečného provozu, jak se mají správně chovat.



*Graf 4: Vysvětlujete svému dítěti, při problémech které nastaly v silničním provozu, co bylo špatně a jak by to mělo být správně?*

Na otázku myslíte si, že má Vaše dítě dostatečné znalosti z dopravní výchovy, odpovědělo jedenáct rodičů ano a čtyři ne.

Na otázku myslíte si, že škola, do které dochází Vaše dítě, poskytuje kvalitní úroveň vzdělávání v oblasti dopravní výchovy, jeden rodič neodpověděl, třináct odpovědělo ano

a jeden ne. Autorku mile překvapilo, že rodiče považují výuku dopravní výchovy ze strany školského zařízení za kvalitní.

Z odpovědí rodičů vyplývá, že děti jsou poměrně dobře připravené se pohybovat v silničním provozu. Rodiče dětí dbají, aby nosily reflexní prvky a pohybovaly se v bezpečných zónách. Dále je z odpovědí patrné, že se sami snaží své děti vzdělávat v dopravní výchově. Zdá se, že jedinou slabou stránkou je nedostatečná znalost dopravních značek.

### **10.4.3 Výsledky dotazníků pro učitele**

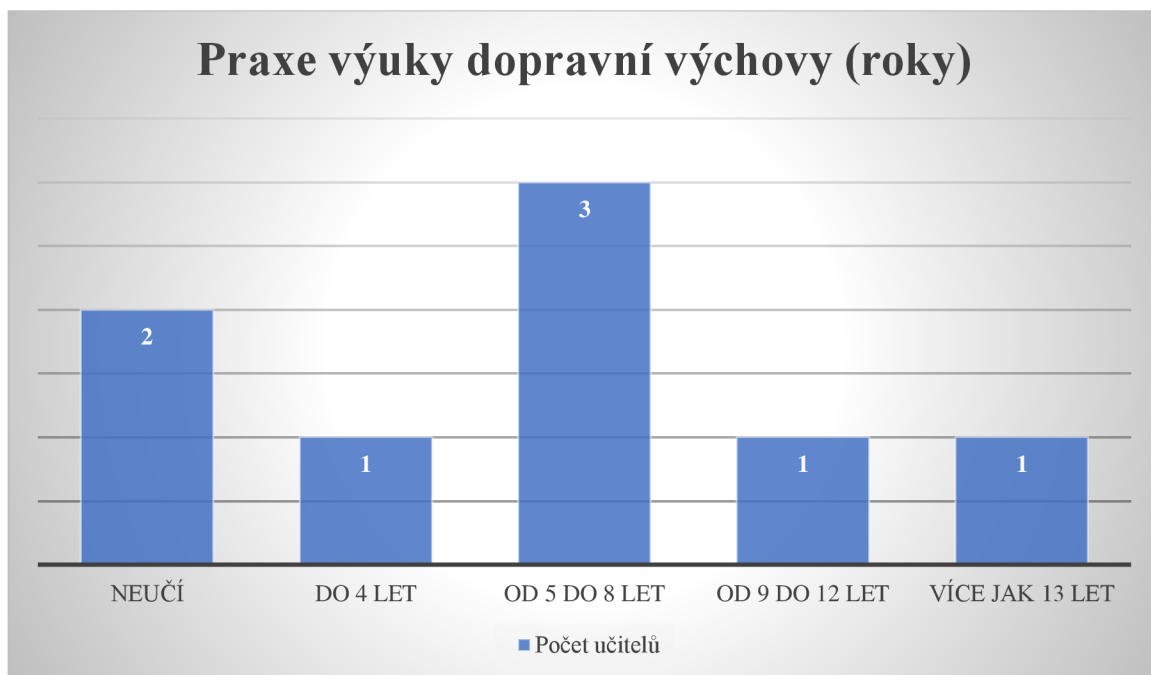
Na základní škole Jestřebí autorka předložila dvanáct dotazníků učitelům. Vráceno bylo celkem osm vyplněných dotazníků.

Z osmi respondentů vlastní sedm řidičské oprávnění.

Dětské dopravní hřiště navštívilo všech osm učitelů. Jednalo se o dětské dopravní hřiště v České Lípě. Dle vyjádření učitelů byla tato návštěva přínosná.

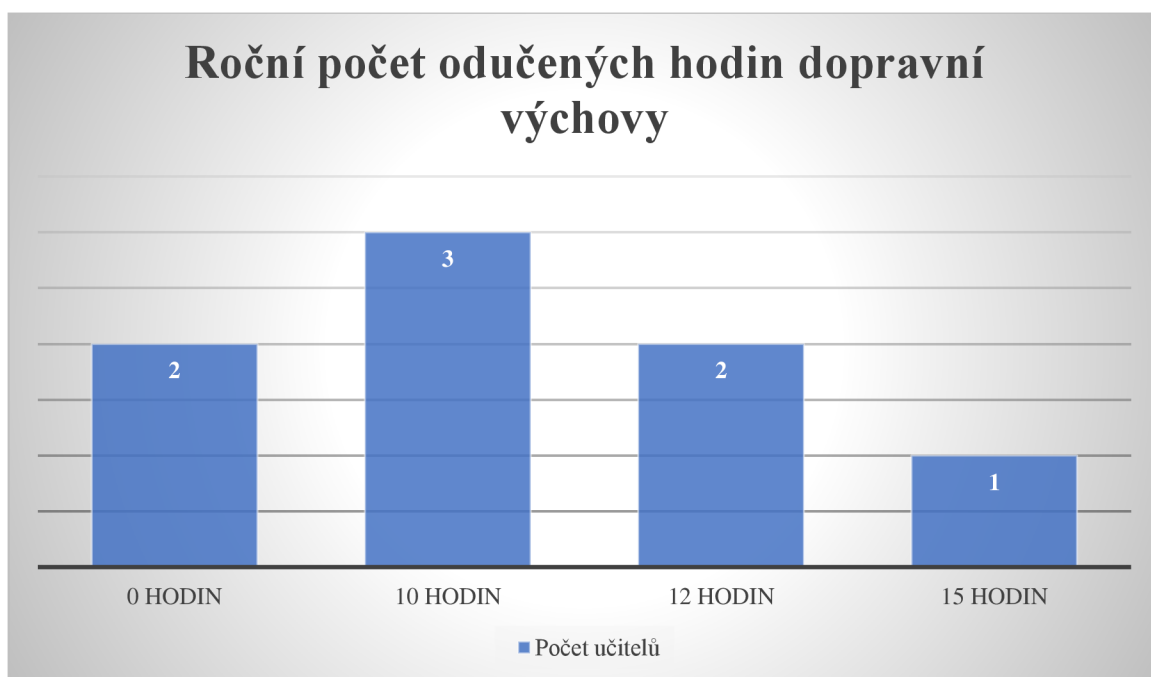
Všech osm učitelů je přesvědčeno, že je důležité se na školách zabývat výukou dopravní výchovy, ale tři z osmi respondentů uvedli, že na škole, kde učí, se neposkytuje kvalitní úroveň vzdělání v oblasti dopravní výchovy.

Jelikož je na vybrané základní škole věkový průměr učitelů nižší, tak se většina z nich věnuje výuce dopravní výchovy krátce.



Graf 5: Praxe výuky dopravní výchovy (roky)

K otázce kolik hodin se ročně věnujete výuce dopravní výchovy, předpokládám, že počet hodin je dostačující. V tomto případě byl předpoklad autorky mylný a předčil očekávání.



Graf 6: Roční počet odučených hodin dopravní výchovy

Na otázku jak hodnotíte úroveň znalostí dětí v dopravní výchově (hodnocení stejné, jako ve škole) pět učitelů dalo známku 2, dva učitelé dali známku 3 a jeden učitel známku 4. Průměrná známka za všechny respondenty je 2- a v tomto případě byl předpoklad autorky velmi blízko.

V otázkách výukových materiálů, pomůcek a metod při výuce dopravní výchovy odpověděli dva učitelé, že těchto materiálů mají nedostatek. Ostatní učitelé měli opačný názor.



Graf 7: Počet využívaných výukových materiálů a metod při výuce dopravní výchovy

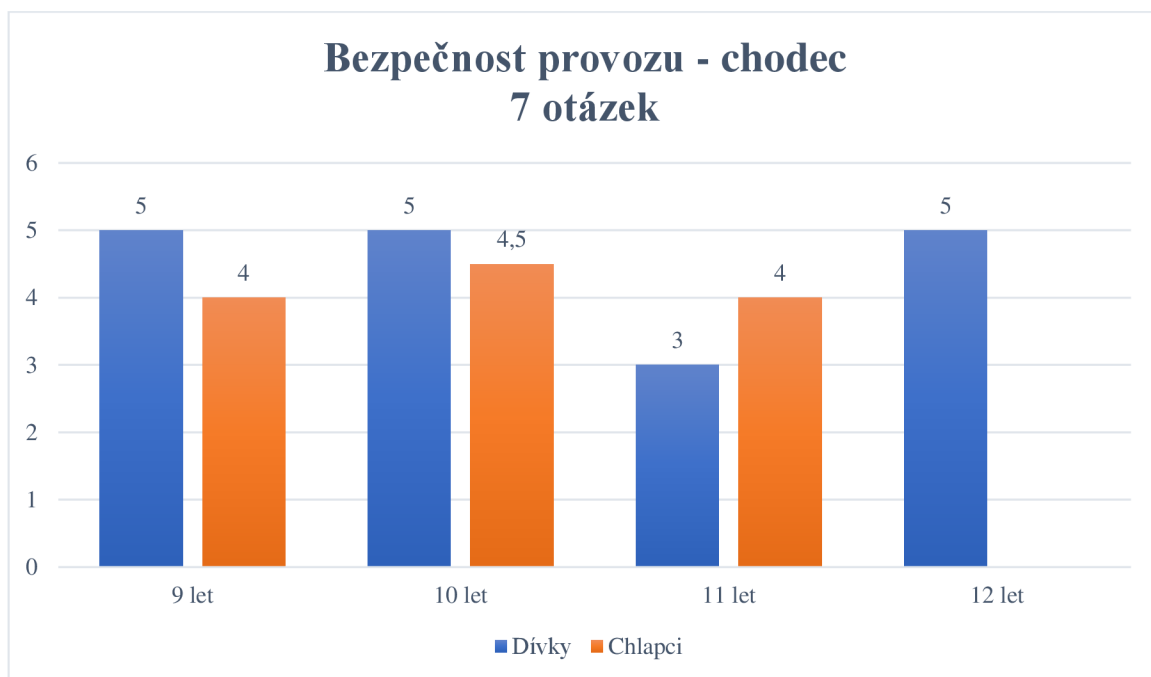
Z osmi dotazovaných se z veřejných dopravních prostředků společně s dětmi přepravovalo autobusem a vlakem všech osm učitelů. Jedna učitelka se navíc s dětmi přepravovala i tramvají a metrem.

Všech osm učitelů uvedlo, že chodí na pěší výlety a při nich používají praktickou výuku z dopravní výchovy. Cyklistických výletů se společně s dětmi účastnili pouze dva učitelé. Při výletech použili pouze čtyři učitelé reflexní vesty.

Z dotazníků vyplývá, že učitelé mají zájem o výuku dopravní výchovy a využívají k tomu dostatečné množství výukových materiálů a taktéž i čas věnovaný této problematice je dostačující. Praktickou výuku na dětském dopravním hřišti využili všichni dotazovaní, což je velice potěšující zpráva, neboť to dětem umožňuje nacvičit si některé dopravní situace, se kterými se setkávají v běžném životě. Dopravních prostředků využívají učitelé také v dostatečné míře. Dopravní výchova je velmi důležitá z hlediska bezpečnosti dětí, ale i pro budoucí přípravu například k úspěšnému zvládnutí řídičského oprávnění.

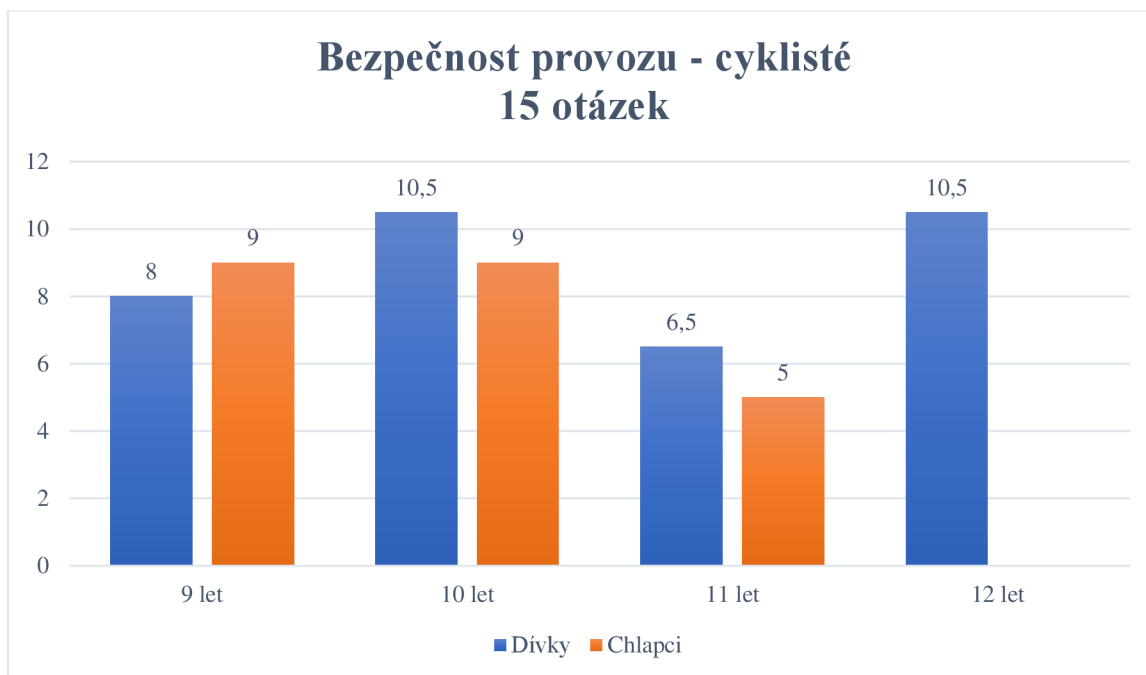
#### 10.4.4 Výsledky dotazníků pro děti

Dotazník pro děti byl vytvořen, aby si autorka ověřila několik základních znalostí, týkající se bezpečnosti chodců, cyklistů a dopravních značek. Na základě výsledků autorka sestavila preventivní program, který s dětmi zrealizuje na dětském dopravním hřišti v České Lípě. Dotazník pro děti vyplňovalo devět dívek a šest chlapců, celkem tedy patnáct dětí ve věku od devíti do dvanácti let.

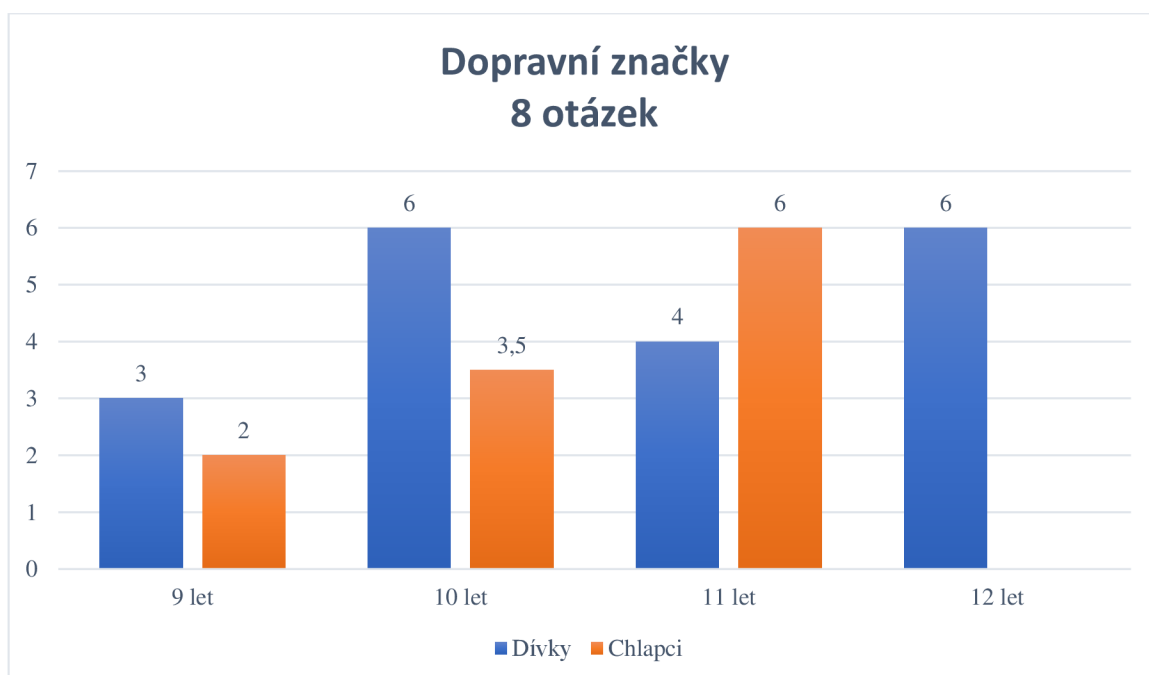


Graf 8: Bezpečnost provozu – chodec





Graf 9: Bezpečnost provozu - cyklisté



Graf 10: Dopravní značky

V předchozích grafech číslo 8 až 10 jsou zaznamenány počty správných odpovědí v daných tématech. U každého sloupce je znázorněno číslo udávající průměrný počet správných odpovědí za danou věkovou kategorii, a zda se jedná o dívky nebo chlapce.

Z výsledků dotazníků vyplývá, že autorky předpoklad úrovně znalostí v oblasti cyklistů a dopravních značek byl správný. Z grafů je zřejmé, že i když z počtem přibývajících let by

měla být úroveň znalostí z dopravní výchovy vyšší, tak u jedenáctiletých to tak není. To by mohlo souviset s epidemií COVID-19, protože děti se nemohly účastnit praktického nácviku na dětském dopravním hřišti a učitelé se při distanční výuce dopravní výchově nevěnovali.

## 11 Rozhovor a kresba dětí

### 11.1 Rozhovor

Rozhovor z pohledu didaktiky patří mezi nejstarší metody. Probíhá formou otázek a odpovědí, při kterém se předpokládá, že aktivita bude nejenom od učitelů, ale i od žáků, a to může být někdy problém. Je rozdíl, pokud rozhovor mezi sebou vede pouze jeden žák a učitel, anebo pokud je veden mezi učitelem a jedním s žáků v přeplněné třídě (Čapek, 2015, s. 277).

Rozhovor „vyžaduje od učitele dovednost formulovat otázky, tj. respektovat stručnost, srozumitelnost, jazykovou správnost, variabilnost; není vhodné, když jednoznačně převažují otázky směřující k mechanické reprodukci či jednoslovné odpovědi. Z didaktického hlediska je žádoucí, aby otázky záměrně sledovaly plnění stanoveného výukového cíle“ (Čapek, 2015, s. 277).

Volba otázek do rozhovoru byla zvolena na základě vytvořeného a předloženého dotazníku pro učitelky na vybrané základní škole. Otázkami autorka zjišťovala, jak vybraná paní učitelka vnímá dopravní výchovu a zároveň jaká je úroveň znalostí dětí v dopravní výchově. Na co by se při výuce mělo zaměřit a jaké jsou silné a slabé stránky výuky a v čem by se děti měly zdokonalovat, aby pro ně byla výuka přínosná.

#### 11.1.1 Rozhovor s učitelkou paní Bc. Annou Ernešovou

(třídní učitelka páté třídy na základní škole v Jestřebí)

Tato učitelka nastoupila na základní školu do Jestřebí před pěti lety a vyučuje pouze čtvrtou a pátou třídu. Ve čtvrté třídě je dopravní výchova vyučována s ohledem na přípravu a návštěvu dětského dopravního hřiště v České Lípě, kde děti absolvují profesionální výuku dopravní výchovy a skládají zkoušky.

Otázky k rozhovoru:

##### **Co si představujete pod pojmem dopravní výchova?**

Edukace k bezpečnému pohybu v silničním provozu v roli chodce a cyklisty, znalost dopravních značek a situací jako pregramotnost budoucích řidičů.

**Co všechno by se mělo podle Vás v rámci výuky dopravní výchovy probrat?**

Základní dopravní značky, výbava cyklisty, situace v provozu, pravidla pro chodce a cyklisty, bezpečnostní prvky a rizika.

**Co se ve skutečnosti ve škole s dětmi z dopravní výchovy probere?**

V rámci časových možností, co jsem uvedla u předešlé otázky.

**Jakou známkou byste ohodnotila dopravní výchovu na Vaší škole? Známkování jako ve škole na stupnici od 1 do 5.**

Hodnotím známkou tři.

**Proč hodnotíte právě touto známkou?**

Dopravní výchova probíhá především jako účast na dopravním hřišti. Ve výuce je dopravní výchova zařazována spíše v rámci mezipředmětových vztahů.

**Jaké jsou podle Vás silné stránky výuky na Vaší škole?**

Nadšení pedagogů, ochota spolupracovat napříč třídami, organizace výletů, při nichž děti poznatky uplatňují.

**Jaké jsou podle Vás slabé stránky výuky na Vaší škole?**

S ohledem na složení tříd (žáci se SVP, sociální zázemí) nezbývá moc prostoru pro zařazení všech vhodných aktivit.

**Které znalosti z dopravní výchovy podle Vás dětem chybí?**

Ty, které je nutné se mechanicky naučit (neochota) – značky, předpisy.

**Jaké materiály a formy při výuce dopravní výchovy používáte?**

Kritické myšlení, didaktické hry, práce s obrázky, diskuse, skupinová práce, hraní rolí a situační hry.

**Učíte děti dopravní výchovu teoreticky nebo spíše prakticky například během vycházky, výletu atd.?**

Využívám obě varianty, v době před návštěvou dopravního hřiště věnujeme několik vyučovacích hodin, nebo jejich částí diskusi a hram, opakování dopravních značek atd. Při výletech, exkursích či pobytu mimo školu si pravidla připomínáme, opakujeme dopravní značky, diskutujeme situace z různých pohledů (chodce, řidiče, cyklisty) a vyhodnocujeme rizika.

**Otázky, které si autorka připravila k rozhovoru, jsou uvedeny v příloze č. 4.**

## 11.2 Kresba dětí

Skutil uvádí: „V kresbě se odráží psychický proces, stavů i vlastností (kognitivní úroveň, senzomotorická koordinace, úroveň grafomotoriky, emoční prožívání, temperamentový typ, postoje a vztahy zkoumané osoby k tématům, o kterých se nechce nebo nemůže vyjadřovat.“ (Skutil, 2011, s. 106).

### 11.2.1 Kresby dětí ze základní školy Jestřebí

Samotné kresbě předcházely nejprve rozhovory s dětmi o tom, zda jezdí s rodiči na výlety a v jakých dopravních prostředcích, jaké značky při cestě vidí, co znamenají a zda jezdí s rodiči na kole, koloběžce, nebo jen chodí na pěší výlety. **V příloze č. 5 jsou uvedeny otázky pro kresbu dětí.** Do kresby se zapojilo celkem 15 dětí, a to ve složení 6 chlapců a 9 dívek ve věku od 9 do 12 let. Mezi dětmi jsou velké rozdíly v kresbách, ale všechny děti mají dobré povědomí o tom, co dopravní výchova obsahuje.

Ukázka kresby je 12 leté dívky Aničky, jak jede se svou rodinou na výlet a míjí nový kruhový objezd, který byl v Jestřebí postaven v loňském roce. Před kruhovým objezdem je další dopravní prvek a to dopravní značka, vypovídající o kruhovém objezdu. Posledním dopravním prvkem na obrázku je letadlo.

**Výběr dalších kreseb dětí se nachází v příloze č. 6.**



Obr. 3: Ukázka kresby (Anička, 2024)

## 12 Návrh programu

### 12.1 Návrh programu – podněty z dotazníkového šetření

Z dotazníků pro rodiče autorka zjistila, že se rodiče věnují ve svém volném čase dopravní výchově a mají zájem své děti připravovat na různé situace vyplývající ze silničního provozu. Také se domnívají, že jejich děti mají dobré znalosti a povědomí o dopravní výchově a jsou dobře připraveny na dopravní situace v terénu. Z důvodu dobré dostupnosti se výuka dopravní výchovy na DDH provádí pravidelně. Z údajů od učitelů vyplývá, že je potřeba se intenzivněji věnovat dopravní výchově, protože jsou ve výuce určité nedostatky. Učitelé se snaží, v rámci svých možností, věnovat výuce dopravní výchovy a používají k tomu různé didaktické pomůcky a materiály. Z dotazníků od dětí autorka zjistila, že je stále potřeba se dopravní výchově věnovat a prohlubovat jejich teoretické, ale i praktické dovednosti a dbát na bezpečnost dětí v dopravním provozu. V kresbách od dětí jsou obsaženy různé prvky z dopravní výchovy a autorka v nich nenalezla žádné velké nedostatky.

### 12.2 Výsledky pracovních hypotéz

Z PH1 se potvrdilo, že úroveň znalostí dětí v dopravní výchově se pohybuje na úrovni 60 %. Samozřejmě se vyskytly výjimky, ale to bylo dle názoru autorky způsobeno tím, že některé z dětí se nemohly, z důvodu COVIDU-19, účastnit praktického výcviku na dětském dopravním hřišti.

U PH2 se až na výjimky ověřilo, že přehled o názvech dopravních značek je na 60 %. Důvodem horších znalostí je stejně jako u předcházející hypotézy epidemie COVID-19.

Z PH3 se potvrdilo, že rodiče dětí dbají o bezpečnost svých dětí při provozu na pozemních komunikacích, a to jako chodci, tak i cyklisté.

Předpoklad u PH4 se nepotvrdil. Převážná většina rodičů navštívila se svými dětmi DDH.

PH5 se nepotvrdila, dle výsledků z dotazníků pro učitele vyplývá, že počet hodin věnovaných dopravní výchově je dostatečný. Odhad v tomto případě byl špatný a předčil autorčino očekávání.

PH6 se z větší části potvrdila. Učitelé v dotaznících ohodnotili úroveň znalostí dětí v dopravní výchově známkou 2-. Autorka odhadovala úroveň znalostí známkou 3.

## 12.3 Závěr z průzkumu k tvorbě preventivního programu

Z průzkumu vyplývá, že bude potřeba zaměřit se na oblast dopravních značek, pohyb cyklistů a chodců v dopravním provozu, a to jak po stránce teoretické, tak i praktické. Do programu je vhodné zapojit deskové hry s dopravní tematikou, besedu s dopravním policistou a vozičkáři.

## 13 Návrh preventivního programu pro děti mladšího školního věku

*Na základě výsledků dotazníkového šetření bylo navrženo deset lekcí.*

### 13.1 Návrh lekcí k preventivnímu programu

Před cestou na dopravní hřiště a realizací preventivního programu proběhne nejprve deset různých lekcí zaměřených na dopravní výchovu. Děti prožijí nenásilnou a zábavnou formu výuku dopravní výchovy, která bude zaměřená jak na teoretické, tak i na praktické cvičení. Naučí se roztrždit značky podle jejich významu a vytvořit si myšlenkovou mapu z dopravních značek. Účastní se besedy s vozíčkáři jako prevence úrazů a jejich následků. Také budou besedovat s dopravním policistou. Vyzkouší si stolní hry s dopravní tematikou (Vzhůru do provozu!, Markétino dopravní multi-trio). Dozvědí se o tom, jak postupovat při dopravní nehodě a jak poskytnout první pomoc. Dále se seznámí s reflexními prvky, pravidly chování v roli chodců a s bezpečnou jízdou na kole. Na závěr se přepraví autobusem na DDH.

Hlavním cílem programu je propojit teoretické a praktické znalosti a následně předvedení získaných znalostí na DDH.

#### 1. lekce

##### **Dopravní značky a jejich význam**

Cíl: Naučit děti, jak se rozdělují dopravní značky podle jejich významu, co mají značky ve skupinách společného a vytvoření myšlenkových map z dopravních značek.

Prostředky: Dopravní značky – výběr pro základní školy a dětská dopravní hřiště. Přehled dopravních značek a jejich dělení. Tvorba myšlenkové mapy z dopravních značek. Praktická vycházka v okolí školy, pozorování značek a jejich zapamatování.

#### 2. lekce

##### **Stolní hry s dopravní tematikou**

Cíl: Zábavou formou za pomoci společenských her rozšířit dětem znalosti a orientaci v oblasti dopravní výchovy, bezpečného chování v dopravním provozu a připomenout dětem důležitá pravidla na pozemních komunikacích.

Prostředky: Společenská hra – Vzhůru do provozu!, Markétino dopravní multi-trio.



### **3. lekce**

#### **Beseda s vozíčkáři**

Cíl: Prevence vzniku úrazů, nehod a jejich předcházení u dětí. Poukázat na život s trvalými následky po vážném úrazu a motivace k zodpovědnému chování vůči svému zdraví a zdraví lidí ve svém okolí.

Prostředky: Beseda s hendikepovanými pracovníky VZP ČR. Výuková videa, fotografie, názorné pomůcky.

### **4. lekce**

#### **Pravidla chování chodců**

Cíl: Naučit děti, jak se správně pohybovat na chodníku, na přechodu pro chodce, přecházení mimo přechod pro chodce a přecházení silnice mezi zaparkovanými auty.

Prostředky: Praktická vycházka v okolí školy a názorné ukázky v praxi.

### **5. lekce**

#### **Dopravní nehoda a první pomoc**

Cíl: Naučit děti, jak se zachovat při dopravní nehodě a jaké jsou zásady první pomoci.

Prostředky: Zahrajeme si na svědky dopravní nehody a při ní se naučíme, jaké základní kroky a jednoduché úkony jsou potřeba udělat. Na základě obrázku z autonehody si s dětmi řekneme, jak správně postupovat a pokud to umožňuje situace, tak i vzájemně spolupracovat. Důležitá telefonní čísla linek tísňového volání si vyřešíme pomocí početní úlohy. Teoreticky si provedeme nácvik telefonování na tísňové linky (děti a pedagog).

### **6. lekce**

#### **Povinná výbava jízdního kola a povinnosti cyklisty**

Cíl: Upevnit si znalosti povinné výbavy jízdního kola a naučit se, jak má být správně nasazena cyklistická přilba.

Prostředky: Za pomoci obrázku jízdního kola si s dětmi vyjmenujeme všechny součásti povinné výbavy jízdního kola a také výbavy za snížené viditelnosti. Ukážeme si doporučenou výbavu jízdního kola. Děti si na obrázcích kol s nedoplněnou povinnou výbavou dokreslí chybějící části povinné výbavy. Řekneme si, jaký má být cyklista a za co nese odpovědnost. Naučíme se, jak si správně nasadit cyklistickou přilbu a jaké oblečení je nejvhodnější při jízdě na jízdním kole. Ukážeme si, co udělat při odbočování na jízdním kole a vysvětlíme si, jak se chovat na kruhovém objezdu a před přejetím železničního přejezdu.

## 7. lekce

### Reflexní prvky

Cíl: Naučit se, proč je důležité používat reflexní prvky. Podstata reflexních prvků.

Prostředky: Názorná ukázka různých druhů reflexních doplňků a na jaká místa je lze umístit. Praktické vyzkoušení za denního světla, šera a tmy. Pracovní listy z BESIPU pro výuku z dopravní výchovy, vybarvování oblečení (kdo je na silnici lépe vidět).

## 8. lekce

### Beseda s dopravním policistou

Cíl: Zvýšit bezpečnost dětí při pohybu na pozemních komunikacích.

Prostředky: Návštěva dopravního policisty.

## 9. lekce

### Výuková videa „Markétina dopravní výchova“

Cíl: Uvědomit si následky při nedodržování pravidel v silničním provozu, názorně ukázat, čeho se musíme vyvarovat a jak se nemáme chovat, abychom si nezpůsobili úraz.

Prostředky: „Markétina dopravní výchova“ – výuková videa pro bezpečné chování (Přecházej pozorně! Buď vidět! Vždy se připoutej! Dávej pozor na cestu! Na kole jen s přilbou! Pozor na skejtu! Pozor na zastávce!).

## 10. lekce

### Závěrečný program na DDH

Cíl: Uplatnit získané znalosti a dovednosti v bezpečném prostředí na DDH.

Prostředky: Program na DDH se semaforem, křižovatkami, železničním přejezdem, kruhovým objezdem a předvedením, jak se chovat na ulici, jak bezpečně objíždět překážky a přecházet komunikaci. Děti v roli chodců a praktická jízda na kole po DDH.

## 13.2 Realizace jednotlivých lekcí

### 1. Dopravní značky a jejich význam

Na první lekci děti seznámím s průběhem všech deseti aktivit, které budou postupně absolvovat.

Děti se posadí na koberec do kruhu a nejprve si připomenou, jak se rozdělují dopravní značky. Následně rozmístím doprostřed kruhu značky a děti je roztrídí podle jejich významu. Po splnění úkolu následuje společná kontrola, zda jsou všechny dopravní značky roztríděné



V této lekci děti nejvíce ocenily myšlenkovou mapu, protože tato aktivita byla pro ně úplně nová a zajímavá. Při vycházce v okolí školy a vnímání značek děti měly nutkání neustále vykřikovat, jakou vidí značku a na závěr byly překvapené, kolik značek se zde vyskytuje.

## **2. Stolní hry s dopravní tematikou**

Druhá lekce je zaměřená na rozšiřování znalostí z dopravní výchovy ve formě stolních zábavních her.

Nejprve si děti vytvoří dvě skupinky a každá dostane jednu z her. Po odehrání si je děti mezi sebou vymění. Před začátkem her vysvětlím jejich pravidla.

První hra se jmenuje Vzhůru do provozu, která je určená pro 1. stupeň ZŠ a přináší dětem základní otázky z dopravní výchovy, a to zábavnou formou. Principem této hry je, aby děti prošly se svou figurkou celý herní plán. Hra obsahuje 325 otázek a odpovědí a dvě verze pravidel (vzdělávání i zábava). Dále obsahuje nejběžnější dopravní značky a kartičky z kategorie chodec, cyklista, první pomoc a ostatní (prostředky MHD, jízda automobilem atd.) Po cestě na děti čeká celá řada otázek na téma bezpečného chování v dopravním provozu. Dozví se spoustu užitečných znalostí, které se jim budou při skutečné cestě do školy hodit. Děti si nejprve rozdělí barevné figurky, rozprostřou si herní plán, umístí na domeček (start) své figurky a připraví si kartičky s otázkami. Nejmladší z hráčů začíná házet kostkou. Podle čísla, které padne na kostce, se posune na políčko se symbolem a podle něj si přečte otázku, na kterou musí odpovědět. Na kartičkách jsou vždy uvedeny tři varianty odpovědi a děti musí zvolit tu správnou. Správná odpověď je uvedena na druhé straně karty. Při správné odpovědi se dítě posune o políčko vpřed. Takto se postupně děti mezi sebou střídají a vyhrává ten, kdo je první ve škole (v cíli).

Druhá skupinka dětí hraje deskovou hru Markétino dopravní multi-trio. Opět se jedná o hru související s bezpečností v dopravní výchově. Desková hra obsahuje plánek města a hráči se po něm pohybují za pomoci figurek. Děti si při ní vyzkouší role chodce, cyklisty a motoristy v běžných dopravních situacích. Pomocí karet s dopravními značkami a figurkami řeší například, kdo projede křižovatkou jako první, kdo bude mít přednost a zda se pohybuje po správné straně silnice. Hra se snaží doplňovat a rozvíjet dopravní výchovu a připravovat děti na role zodpovědnějších chodců, cyklistů, budoucích řidičů a spolujezdců. Desková hra byla vytvořena díky projektu „Markétina dopravní výchova“.

Aktivity spojené formou deskových her byly pro děti zajímavé a hrály je s nadšením. Bylo vidět, že rády mezi sebou soupeří o co nejlepší umístění. Při deskové hře Vzhůru do provozu! si pečlivě rozmýšlely odpovědi, aby neudělaly chybu. U druhé deskové hry je zaujal plánec s městečkem a cestování po něm.

### **3. Beseda s vozičkáři**

Ve středu 7. 2. 2024 se na naší škole uskutečnila beseda s vozičkáři. Děti se seznámily s příběhy dvou vozičkářů, kteří si svá zranění způsobili svou neopatrností. Při besedě měly děti možnost shlédnout obrázky a videa, která upozorňovala na nebezpečná chování, při kterých dochází k vážným úrazům. V průběhu besedy se mohly ptát na různé dotazy a říci na toto téma i své příběhy ze svého okolí. Na závěr jsme od vozičkářů obdržely výukové pexeso a omalovánky.

Děti beseda zaujala a byly při ní velice zvědavé. Výukové pexeso nyní hrajeme společně ve družině a připomínáme si jednotlivá nebezpečná jednání a rizika, při kterých se můžeme vážně zranit. Je to dobrá prevence, jak formou hry zamezit a předcházet úrazům.

### **4. Pravidla chování chodců**

Ve čtvrté lekci vyrazíme na vycházku v okolí školy, na které si děti prakticky nacvičují pravidla chování a to nejprve pohyb na chodníku. Při chůzi na chodníku děti názorně předvádí, co se dělat má a nemá. Po krátkých scénkách následuje malý kvíz s otázkami, na které děti odpovídají ano nebo ne.

*Které věty jsou pravdivé?*

- *Na chodníku chodíme vždy vpravo.*
- *Při chůzi musím mít na hlavě přilbu.*
- *Na chodníku si mohu hrát.*
- *Kolo musím po chodníku vést.*
- *Když je chodník široký, můžeme jít 2 vedle sebe.*
- *Na chodníku mohou parkovat auta.*
- *Na chodníku mohu s kolečkovými bruslemi a do 10 let věku s koloběžkou a kolem, ale musím brát ohled na ostatní chodce.*
- *Na chodníku je zakázáno chodit v řadě vedle sebe.*

- *Když jedu na bruslích, vedu kolo, tlačím kočárek nebo táhnu například sáňky, jsem chodec.*
- *Větší chodec má před menším přednost.* (Brom, 2015, s. 30).

Dále si děti procvičují základní pravidla při přecházení na přechodu pro chodce a jeho používání. *Na přechodu pro chodce chodíme vždy vpravo. Pokud přijíždí dopravní prostředek, dáme řidiči znamení, že chceme přecházet. Díváme se na řidiče, aby nás vnímal, a my jsme si byli jistí, že o nás ví. Dobře se rozhlédneme, i když dopravní prostředek před přechodem zastaví. Za ním se může blížit jiný dopravní prostředek, který ho začne bezohledně předjíždět. Tím závažně ohrozí chodce. Po přechodu chod' rychle. Jít rychle je něco jiného než běžet! Pokud přechází více chodců, přecházejí ve skupině. Na přechodu pro chodce jsme ohleduplní k ostatním chodcům.* (Brom, 2015, s. 34).

Následuje přecházení mimo přechod pro chodce na různých místech v okolí školy. Praktická ukázka, kde je přecházení silnice bezpečné a kde ne. Vybereme vhodná místa a připomeneme si, že musíme přecházet přímo a co nejrychleji, ale neutíkáme a stále pozorujeme silnici kolem sebe.

Poté si děti na školním parkovišti mezi zaparkovanými auty procvičují bezpečné přecházení silnice. Z chodníku vejdou mezi zaparkovaná auta, na okraji aut se pečlivě rozhlédnou na obě strany. Pokud žádné nejede, rychle přechází vozovku. Následně dětem vysvětlují i pohyb na velkých parkovištích. Nebezpečí nám tam hrozí hlavně od couvajících vozidel, kde řidič nemusí vidět osobu pohybující se za jeho vozidlem.

## **5. Dopravní nehoda a první pomoc**

V páté lekci si děti zkouší, jaké to je být svědkem dopravní nehody, jaké jsou zásady při poskytování první pomoci a zopakují si důležitá telefonní čísla. Následuje teoretická zkouška hovoru na tísňovou linku.

V této části lekce se děti posadí do kruhu na koberec a říkáme si, jak se zachováme při dopravní nehodě, a jaké kroky musíme podnikat, pokud bychom se staly svědky dopravní nehody. Dětem pokládám otázku:

*Může se stát, že se staneš svědkem dopravní nehody. Je proto důležité, abys věděl/a, co máš v takové situaci dělat. Z následujících tvrzení vyber ta, která určitě dělat nemáš.*

1. *Zastavíme a zjistíme, jestli můžeme pomoci.*
2. *Přivoláme pomoc.*

3. *Z místa nehody rychle utečeme.*
4. *Začneme křičet a brečet, aby si nás všimli.*
5. *Pomáháme zraněným.*
6. *Zavoláme policii.* (Žižková, 2017, s. 24)

Děti zvedají ruce v případě, když si myslí, že je toto tvrzení pravdivé. Poté si jdeme vyzkoušet situaci simulované dopravní nehody. Rozdělují dětem jednotlivé role. Některé děti představují zraněné, jiné svědky dopravní nehody, další záchranný sbor a jedno z dětí volá na tísňovou linku. Postupně si děti všechny role vyzkouší.

Následuje další aktivita, při které si děti vyřeší pomocí početních příkladů, na jaké telefonní číslo tísňové linky se dovolají. Děti dostávají papíry, tužky a já jim diktuji příklady  $3 \times 30 + 22 = ?$  (tísňová linka),  $30 + 3 \times 40 = ?$  (hasiči),  $2 \times 70 + 15 = ?$  (zdravotnická záchranná služba),  $8 + 5 \times 30 = ?$  (policie). Když mají vypočítáno, vše zkontrolujeme.

Poslední aktivita je prohlížení obrázku s dopravní nehodou, při které si vyhodnocujeme: Jak mohlo podle dětí dojít k dopravní nehodě? Jak si mohou kamarádi rozdělit mezi sebou úkoly? O co se mohou postarat? Jak budou postupovat?

Jednotlivé aktivity byly od dětí zvládnuté celkem bez velkých obtíží. Nejvíce byly nadšené ze simulované dopravní nehody, při které si vyzkoušely být v různých rolích. Mladší děti byly trochu zmatené a zvolily postup záchrany v jiném pořadí, než by mělo být.

## **6. Povinná výbava jízdního kola a povinnosti cyklisty**

V této lekci si s dětmi nejprve říkáme, co náleží do povinné výbavy jízdního kola, jaká je výbava za snížené viditelnosti a která je doporučená. Následuje rozdání obrázků s jízdním kolem, kde si děti domalovávají jeho povinnou výbavu. Po splnění úkolu si provádíme kontrolu.

V další části probíhá praktická ukázka, jak si správně nasadit cyklistickou přilbu, aby splňovala svůj účel a zabránila úrazům při pádu z kola. Děti si jeden po druhém nasazují cyklistickou přilbu a ostatní vždy hodnotí, zda je nebo není správně nasazená a upevněná.

Dále si ukazujeme fotografie a obrázky, jak se správně odbočuje vpravo a vlevo na křižovatkách, jak se chovat před příjezdem na kruhový objezd a na něm, jak se chovat před železničním přejezdem a na něm. Vše probíhá formou kvízu.

Na první fotografii je znázorněno odbočování vpravo. Děti dostávají otázky a odpovídají na ně buď pravda, nebo lež:

- 1) *Odbočování vpravo je jednodušší. Cyklisté jezdí po pravé straně silnice, takže se jim vpravo odbočuje lépe.*
- 2) *Levou rukou dáme znamení (upažíme) a můžeme odbočit vpravo.*
- 3) *Na křižovatce s dopravním značením Dej přednost v jízdě musí cyklista zastavit a se-sednout z kola. (Žižková, 2017, s. 8)*

Další otázky se týkají odbočování vlevo a děti si prohlíží daný obrázek k odbočování vlevo a postupují stejně, jako u předešlé otázky:

- 1) *Odbočení vlevo přináší možná nebezpečí v porovnání s odbočováním vpravo. Cyklistu může srazit auto za ním, nebo jedoucí v protisměru.*
- 2) *Před odbočením vlevo opět zpomalíme a opatrně se ohlédneme dozadu, jestli za námi nejede auto, motorka či jiné kolo.*
- 3) *Pokud za námi někdo jede, vjedeme mu do cesty a pak upažíme levou rukou. (Žižková, 2017, s. 8)*

Další obrázek je s kruhovým objezdem a děti opět postupují stejně jako v předešlých otázkách. Použity byly tyto otázky:

- 1) *Před vjezdem na kruhový objezd zpomalíme či zastavíme úplně a dáme přednost ostatním dopravním prostředkům přijíždějícím zleva. U této křižovatky neukazujeme rukou, když do ní vjíždíme.*
- 2) *Na okruhu jezdíme ve směru hodinových ručiček. Když na okruh najíždíme, jedeme vlevo.*
- 3) *Na okruhu jezdíme proti směru hodinových ručiček, ukazujeme rukou, když chceme z kruhového objezdu vyjet ven. (Žižková, 2017, s. 9)*

Poslední fotografie se týká železničního přejezdu, děti po jejím zhlédnutí odpovídají na poslední sadu otázek:

- 1) *Před železničním přejezdem cyklista vždy zrychlí, aby koleje přešel co nejrychleji. Zejména když prší.*
- 2) *Pokud u železničního přejezdu blikají červená světla, na přejezd nikdy nevjíždíme.*
- 3) *Přes železniční přejezd, kde jsou závory nahoře, ale blikají červená světla, může cyklista koleje bezpečně přejet. (Žižková, 2017, s. 9)*

Povinná výbava jízdního kola a její dokreslení do obrázku dopadlo dobře až na tři děti, které udělaly malou chybičku. Při nasazování cyklistické přilby dětem dělal velký problém



správně si ji upevnit tak, aby nebyla přilba příliš volná a naopak. Otázky směřované ke křižovatkám, kruhovému přejezdu a železničnímu přejezdu byly zvládnuty bez velkých obtíží.

## 7. Reflexní prvky

Tuto lekci začínáme četbou výukového listu od BESIPU, ze kterého se nejprve dozvíme důležité informace o reflexních prvcích. Například z čeho jsou reflexní prvky vyrobeny, na jakou vzdálenost jsou vidět a na jaké místo je dobré je umístit. Dále si zjišťujeme, co patří mezi reflexní prvky a názorně si je ukazujeme. Následuje jejich připevňování na školní tašky a důležitá místa na našem těle. Na závěr si děti zkouší, jaká je jejich viditelnost ve tmě, za šera a za denního světla.

Poté rozdávám pracovní listy (BESIP) s obrázkem kluka, který je černobílý a děti ho mají za úkol vybarvit tak, aby ho žádný řidič nepřehlédl. Po dokončení obrázků si zhodnotíme, jaké oblečení je správně vybarvené a které méně.

Při této aktivitě mě překvapilo, že některé děti nevěděly o existenci reflexních prvků na svých taškách, a že se vyrábí oblečení, na kterém jsou již našité. Názorná ukázka a jejich viditelnost byla pro děti zajímavá a poučná, neboť si ji podle jejich slov nikdy nevyzkoušely. Při vybarvování černobílého kluka jsem si ověřila, jak děti dávaly pozor. Pouze čtyři děti nezapomněly vybarvit klukovy boty tak, aby byly dostatečně vidět. V celku byly obrázky vybarvené správně.



Obr. 5: Pracovní list – reflexní prvky (Tadeáš, 2024)

## **8. Beseda s dopravním policistou**

Ve školní družině se konala velmi zajímavá beseda se zástupcem Policie České republiky. Policista děti informoval o pravidlech bezpečné cesty do školy, pravidlech týkajících se přechodů pro chodce, pravidlech při jízdě na cyklostezkách a na pozemních komunikacích, a to nejen na kole, ale i na koloběžkách a kolečkových bruslích. Pomocí testu si ověřil, zda děti dobře znají povinnou výbavu kola a cyklisty. Dále nám zopakoval pravidla silničního provozu a základní dopravní značky. Policista neustále komunikoval s dětmi, dával jim různé otázky, odpovídal na jejich dotazy a vysvětloval různé situace, se kterými bychom se mohli setkat v silničním provozu. Například nám vysvětlil, proč chodec nemá ani na přechodu absolutní přednost, nebo proč při chůzi po silnici chodíme po levé krajnici vozovky. Žádné dítě neznalo odpověď, proč se chodí po levé krajnici, a tak jim policista vysvětlil, že je to z důvodu přímé viditelnosti na blížící se vozidlo. V případě, že by vozidlo z nějakého důvodu mířilo na ně, tak by měli čas zareagovat a případně uskočit, aby zabránili kolizi.

Policista také zdůrazňoval, že je důležité být na silnici dobře vidět. K tomuto účelu si sebou přinesl prospekty, na kterých nám ukázal, jaký je rozdíl ve viditelnosti chodce v černém oblečení a v oblečení s reflexními prvky.

Dalším tématem bylo cestování ve vozidlech i autobusu, které obsahovalo nejen správné nastupování a vystupování, ale i používání bezpečnostních pásů.

Na závěr dětem zopakoval všechna důležitá telefonní čísla složek záchranného systému a nechal děti prohlédnout policejní auto včetně jeho vybavení.

## **9. Výuková videa „Markétina dopravní výchova“**

V této lekci dětem pouštím výuková videa z „Markétiny dopravní výchovy“. Děti zhlédnou sedm videí s různou tematikou pod názvy: Přecházej pozorně! Buď vidět! Vždy se připej! Dávej pozor na cestu! Na kole jen s přilbou! Pozor na skejtu! Pozor na zastávce! Každé z těchto videí směřuje na jinou oblast v dopravě. Děti díky těmto videím mají možnost uvědomit si rizika špatného chování a jejich následky, které mohou nastat.

Děti si na závěr mezi sebou sdělovaly, která pravidla dodržují a která ne. Bylo zajímavé pozorovat jejich názory a myšlenkové pochody.

## 10. Realizace závěrečného programu na dětském dopravním hřišti

Na začátku, před zahájením závěrečného programu, jsem děti důkladně seznámila s DDH a to formou procházky a názorného obeznámení všech možných dopravních situací. Při procházce s dětmi jsme si zopakovali základní pravidla silničního provozu a poukázali na nebezpečné úseky na DDH, se kterými se děti mohou setkat na silnici a chodnicích. Při prohlídce DDH jsme si postupně připomněli všechny dopravní značky, které jsou na něm umístěné a hlavně, o jaký druh značky se jedná, co znamená a jak se zachováme, pokud v daném úseku pojedeme na kole nebo půjdeme jako chodci.

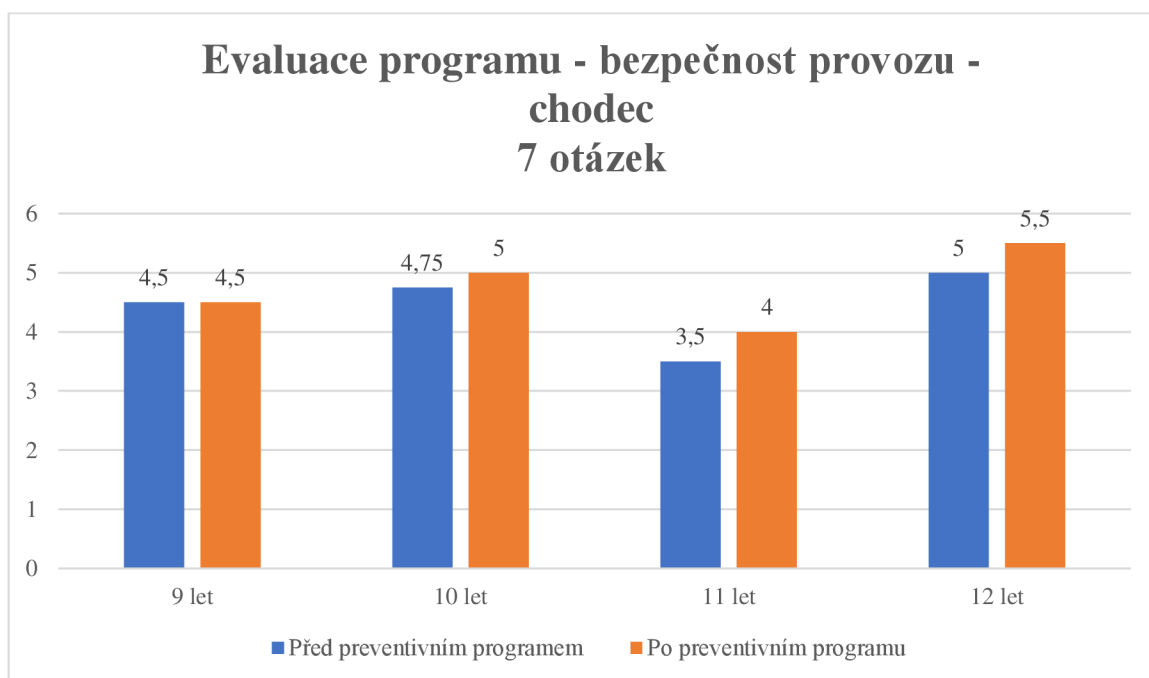
Před samotnou realizací programu jsem děti rozdělila do dvou skupin. První skupina chodci dostávají oranžovou rozlišovací vestičku. Druhá skupina cyklisté žlutou rozlišovací vestičku. Na první pohled je jasné, jakou úlohu děti zastávají. Skupiny se v průběhu programu střídají a vyzkouší si tak obě varianty. Děti dostávají instrukci o tom, že budou po celou dobu programu sledováni, jak reagují na různé značky a situace v dopravě na DDH. Upozorním děti, že všechny chyby, prohřešky a přestupky, kterých se v průběhu programu dopustí, jim zapíši na kartičky, které jsem si předem vyrobila a nazvala je „Pokutovník“. Na konci programu, po vystřídání skupin, se údaje na kartičkách vyhodnotí a určí se nejlepší chodec a cyklista. Pro první tři nejlepší jsem připravila drobnou cenu a diplom s medailí. Před začátkem programu provádím dětem kontrolu jízdního kola a správné nasazení cyklistické přilby.

Program začíná po zaznění zvukového signálu. Chodci se pohybují na chodnicích, přechodech a krajnicí vozovky a cyklisté jezdí na silnici. Po 20 minutách a zaznění signálu se skupinky dostaví na předem určené místo, kde si prohodí role. Celou tuto dobu sleduji všechny účastníky a zapisuji jim do kartiček všechny chyby. Děti v roli chodců během programu procvičují přecházení na přechodu pro chodce bez semaforu a se semaforem, přecházení silnice v místě, kde se nevyskytuje přechod pro chodce, chůze po chodníku a krajnici silnice. Děti v roli cyklistů procvičují jízdu po silnici, zastavení a rozjíždění se na ní, dále objíždění překážek, odbočování na světelných křižovatkách, jízdu křižovatkou bez semaforu, vjíždění na kruhový objezd a vyjíždění z něj, předjíždění jiných cyklistů a v neposlední řadě, jak se chovat před železničním přejezdem a na něm. Pro ztížení dopravní situace se během programu po hřišti pohybuje kolegyně, která umísťuje různé nevhodné předměty, uzavírá cesty a záměrně nerespektuje pravidla silničního provozu, vyvolávala zmatek, aby

děti donutila reagovat na krizové situace, které vznikají. Na to děti před samotným programem upozorňují, aby s těmito situacemi počítaly a zbytečně nepanikařily. Děti se tak učí, že ne vždy vše funguje bez problémů a obtíží. Dnes a denně se s tímto problémem účastníci silničního provozu setkávají a musí vědět, jak na tyto situace zareagovat. Důležité je při tom nikoho neohrožit nebo nezranit.

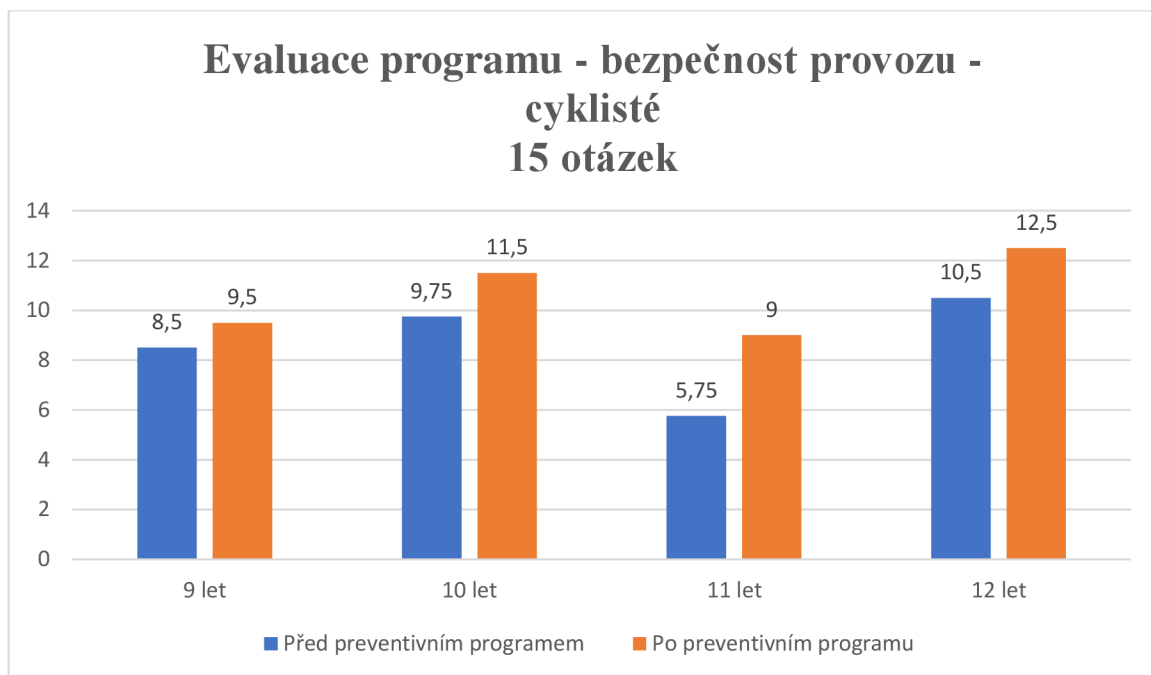
## 14 Vyhodnocení – evaluace programu

K evaluaci programu byly použity stejné dotazníky, které již autorla rozdala dětem ke zjištění úrovně znalostí dětí v oblasti dopravní výchovy před samotným návrhem programu. Na základě porovnání těchto dotazníků byly sestaveny grafy, na kterých je vyhodnoceno, zda došlo k zlepšení vědomostí v dopravní výchově, nebo ne.



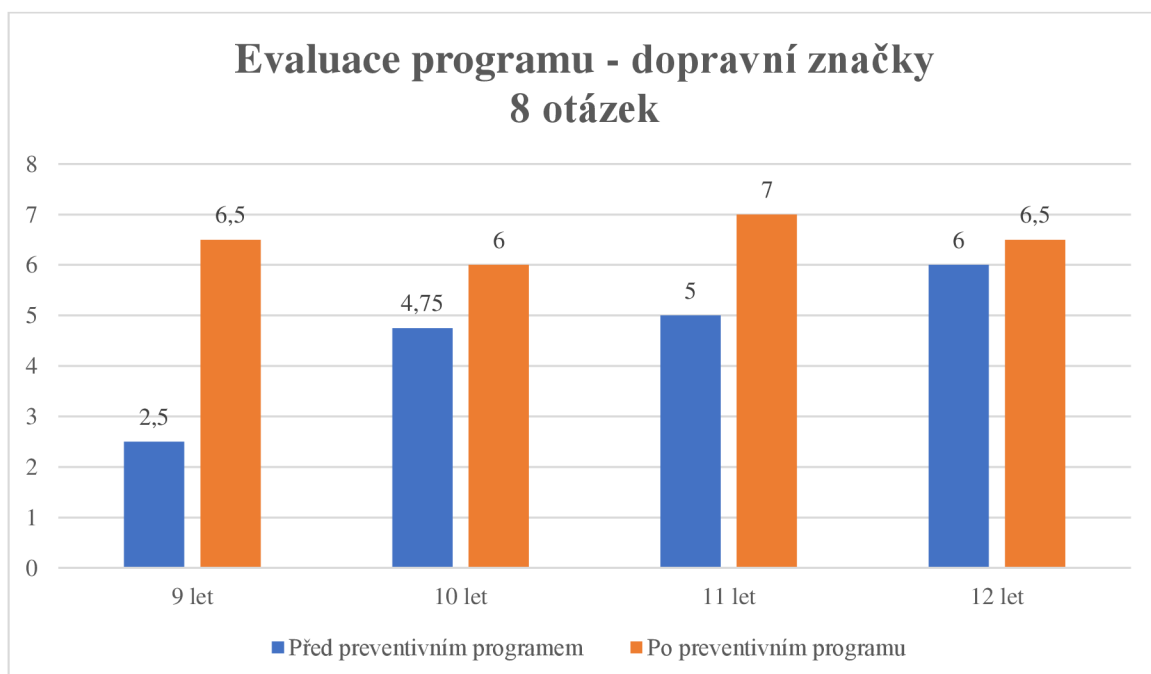
Graf 11: Evaluace programu – bezpečnost provozu – chodec

V otázkách bezpečnosti provozu chodců nedošlo u dětí ve věku devíti let k žádnému zlepšení vědomostí. K nepatrnému zlepšení došlo u dětí desetiletých, jedenáctiletých a dvanáctiletých.



Graf 12: Evaluace programu – bezpečnost provozu – cyklisté

U otázek týkajících se bezpečnosti provozu cyklistů došlo k nepatrnému zlepšení u devítiletých dětí. U desetiletých a dvanáctiletých bylo malé zlepšení. Jedenáctileté děti se v této oblasti zlepšily nejvíce.



Graf 13: Evaluace programu – dopravní značky

V otázkách týkajících se dopravních značek došlo k velkému zlepšení u devítiletých dětí. U desetiletých a jedenáctiletých nastalo malé a u dvanáctiletých nepatrné zlepšení.

Vyhodnocením obou dotazníků pro děti se ukázalo celkové zlepšení znalostí z dopravní výchovy. Zjištěná úroveň znalostí nebyla stoprocentní, ale to se dalo předpokládat, jelikož se jedná o děti mladšího školního věku.

## 15 Diskuse

Na základní škole, kde pracuji, jsem zjišťovala úroveň znalostí v dopravní výchově u dětí mladšího školního věku, jak se k této problematice staví jejich rodiče a zda mají povědomí o znalostech svých dětí v této oblasti. Dále jsem zjišťovala, kolik času věnují učitelé dopravní výchově a jaké výukové materiály k tomu používají. Tuto úroveň znalostí jsem si ověřovala pomocí dotazníků pro rodiče, učitele a děti. Nakonec jsem provedla rozhovory a to nejprve s paní učitelkou a následně s dětmi před jejich samotnou kresbou.

Na základě výsledků výzkumu jsem navrhla program o deseti lekcích. Jednotlivé lekce byly sestavené tak, aby byly pro děti zábavné, praktické, poučné, dokázaly je zaujmout a vyvolat v nich soutěživost. Přitom jsem je pozorovala, jak spolupracují, reagují a plní zadané úkoly. Podle zpětné vazby se mi potvrdilo, že tento formát výuky jsem zvolila dobře. Velkým překvapením pro děti bylo zjištění, kolik dopravních značek se vyskytuje v nejbližším okolí školy. Do této doby si dopravních značek moc nevěšimaly a nevěnovaly jim takovou pozornost. Při tvorbě myšlenkové mapy zjistily, že se značky dělí podle jejich významu do několika kategorií. I když se všem dětem úplně nepovedla, byly na sebe hrdé, že je zvládly vytvořit. Deskové hry u nich vyvolaly soutěživost, kde se hrou a nenásilnou formou dostaly k důležitým poznatkům, které jsou součástí dopravní výchovy. Obě besedy, jak s vozíčkáři, tak i s policistou, byly pro děti přínosné a dopomohly jim si uvědomit, jak je důležité si vše dobře promyslet, než se vydají do silničního provozu. Myslím si, že z besedy s vozíčkáři si děti odnesly velké ponaučení, jak se může radikálně změnit život člověka při jednom špatném rozhodnutí nebo nevhodném chování. Spousty praktických dovedností si děti odnesly z lekce zaměřené na chování chodců v silničním provozu. Nejvíce se povedl nácvik přecházení silnice mezi zaparkovanými auty. V tomto případě si některé děti nevěděly rady a proto si, po důkladné ukázce, vše několikrát vyzkoušely. Popsat povinnou výbavu kola nečinilo dětem žádný velký problém, ale při ukázkách, jak si správně nasadit cyklistickou přilbu, mě překvapilo, kolik z nich si ji neumělo správně nasadit. V tomto případě si myslím, že jde o neznalost rodičů, kteří jsou přesvědčeni, že stačí mít přilbu „nějak“ nasazenou na hlavě a neřeší jakým způsobem. Tento problém jsem vyřešila názornou ukázkou a praktickou zkouškou. Při nácviku jak postupovat u dopravní nehody si mladší děti moc nevěděly rady a nejsem si jistá, zda by se ve skutečnosti chovaly správně. V lekci s reflexními prvky se mi podařilo u dětí docílit toho, že si uvědomily, jak je důležité je mít za tmy a šera na sobě a kde se všude mohou vyskytovat.



Závěrečný program na DDH měl pro mě velký význam, neboť mi měl ukázat, zda si děti z předchozích lekcí odnesly co nejvíce znalostí a poté je dokáží zúročit. Bohužel ne u všech se tak úplně stalo. Mladší děti vykazovaly určité nedostatky při správném vyhodnocení situací v provozu, například na kruhovém objezdu a nechráněném železničním přejezdu. Příčinou je, že v tomto věku se s těmito situacemi setkávají výjimečně a proto si s nimi nevědí rady. Lépe si vedly ve všech směrech dívky. Byly více opatrné a rozvážné. Děly mnohem méně chyb než chlapci a proto se také v závěrečném vyhodnocení umístily na prvních třech místech. Dle mého názoru je zapotřebí se ve školách věnovat ve větší míře dopravní výchově, a to hlavně po praktické stránce. Proto bych doporučila častější návštěvy DDH, neboť to je nejlepší a zároveň i nejefektivnější způsob, jak si děti mohou vrýt do paměti své získané znalosti z teoretické přípravy. Myslím si, že z preventivního hlediska je DDH velmi dobrou variantou, jak zlepšit bezpečnost dětí jako účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích. Je to ideální místo, kde se děti v bezpečí naučí, jak se mají správně chovat a při tom neohrožovat nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu.

Cílem všech těchto lekcí bylo zábavnou formou děti více vtáhnout do oblasti dopravní výchovy a tím u nich rozšířit a upevnit jejich dosud nabyté znalosti. Tento způsob výuky jsem vybrala dle mého názoru dobře. Děti pracovaly se zaujetím a zlepšily si své znalosti v dopravní výchově. Toto se mi potvrdilo i podle výsledků evaluačních dotazníků.

## Závěr

Cílem mé práce bylo zjistit úroveň znalostí dětí mladšího školního věku z oblasti dopravní výchovy a následně vytvořit preventivní program z realizací na DDH. Dalším cílem bylo zjistit možnosti využití těchto hřišť. Domnívám se, že cíle mé bakalářské práce byly naplněny. Tyto nabyté zkušenosti budu dále uplatňovat ve své profesi vychovatelky.

V teoretické části jsem rozebrala tematiku dopravní výchovy z pohledu dítěte na základě vývojové psychologie, jaké dovednosti a znalosti děti v mladším školním věku by již měly mít v rolích cyklistů a chodců. Také jsem se ve své práci věnovala organizacím, které se zabývají dopravní výchovou z hlediska bezpečnosti, a jaký význam tyto organizace mají. Zmínila jsem se i o DDH, jejich výhodách a nevýhodách. Oblasti jsem nastudovala nejen z odborné literatury, ale i z internetových zdrojů, a to proto, abych si zajistila potřebné informace pro můj program v praktické části a mohla ho zrealizovat na DDH.

V praktické části jsem provedla výzkum, který byl zaměřen na znalosti z dopravní výchovy. Z výsledků jsem sestavila závěrečný program, kde děti zúročily své nabyté znalosti a dovednosti v roli chodců a cyklistů na DDH.

## Použitá literatura

### Použitá literatura

- BESIP, *Pracovní listy dopravní výchova*, Karlovy Vary: Asociace Záchranný kruh, z. s. 2018
- BROM, Z., *Dopravní výchova – učebnice pro 1.-5. ročník základní školy*, 1. vyd., Plzeň: Fraus. 2015 ISBN 978-80-7489-036-9
- ČAPEK, R., *Moderní didaktika*, 1. vyd. Praha: Grada. 2015 ISBN 978-80-247-3450-7
- FRANCE, D., *Učení zážitkem a hrou*, vyd. 1., Praha: Computer Press. 2007 ISBN 978-80-251-1701-9
- JANÍK, T., RABUŠICOVÁ, M., *Pedagogická encyklopedie*, J. Průcha, ed., Praha: Portál. 2009 ISBN 978-80-736-7546-2
- KASPER, T., KASPEROVÁ, D., *Dějiny pedagogiky*, Praha: Grada. 2008 ISBN 978-80-247-2429-4
- KNOTKOVÁ, A., *Pedagogika volného času*, Univerzita Hradec Králové. 2022 ISBN 978-80-7435-867-8
- LANGMEIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D., *Vývojová psychologie 2.* aktualiz. vyd., Praha: Grada. 2006 ISBN 978-80-247-1284-0
- MERTIN, V., *Škola pro děti (z pohledu dětského psychologa)*, Praha: Wolters Kluwer, 2019 ISBN 978-80-7598-500-2
- PÁVKOVÁ, J., *Pedagogika volného času: teorie, praxe a perspektivy mimoškolní výchovy a zařízení volného času*, Praha: Portál. 1999 ISBN 80-7178-295-5.
- PRŮCHA, J., *Moderní pedagogika 6.*, aktualiz. a dopl. vyd., Praha: Portál, 2017 ISBN 978-80-262-1228-7
- PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J., *Pedagogický slovník 3.*, rozš. a aktualiz. vyd., Praha: Portál. 2001 ISBN 80-7178-579-2
- PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J., *Pedagogický slovník 4.*, aktualiz. vyd. Praha: Portál. 2003 ISBN 80-7178-772-8
- SKUTIL, M. *Základy pedagogicko-psychologického výzkumu pro studenty učitelství*. Praha: Portál. 2011 ISBN 978-80-7367-778-7
- STOJAN, M., *Dopravní výchova pro učitele 1. stupě ZŠ*, 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity. 2007 ISBN 978-80210-4251-3
- ŠUSTROVÁ, T., PAŘÍZKOVÁ, I., *Centrum dopravního výzkumu*, Brno: Besip. 2018

TOMEŠOVÁ, L., *Následky dle věkových kategorií – děti*, Centrum dopravního výzkumu. 2021

VÁGNEROVÁ, M., *Vývojová psychologie*. Praha: Portál. 1999 ISBN 80-7178-308-0.

VOTRUBA, J., *Dopravní výchova I. Díl chodec*, Praha: Nakladatelství Fortuna. 1992 ISBN 80-852 98-98-8.

VOTRUBA, J., *Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy II. Díl cyklista*, 2. vyd. Praha: Nakladatelství Fortuna. 2003 ISBN 80-7168-247-0.

ŽIŽKOVÁ, P., *Dopravní výchova pro 3. a 4. ročník ZŠ*, 1. vyd. Praha: Fragment ve společnosti Albatros Media. 2017 ISBN 978-80-253-3102-6.

## Internetové zdroje

BESIP - Základní informace [online]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Deti-skol-niho-veku/Testove-otazky-z-oblasti-dopravni-vychovy>. [cit. 2023-12-27].

BESIP - Základní informace [online]. Dostupné z: <https://besip.cz/Vzdelavani/Detska-dopravni-hriste/Detska-dopravni-hriste>. [cit. 2023-11-12].

BESIP - Základní informace [online]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/Historie-BESIP>. [cit. 2023-11-26].

Dětské dopravní hřiště [online]. Bezpečné cesty. 2014. Dostupné z: <https://www.bezpecne-cesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/pro-ucitele/detske-dopravni-hriste>. [cit. 2023-11-24].

Dopravní značení [online]. Dostupné z: <http://www.doznac.cz/dopravni-znacen/sdz-svisle-dopravni-znacen/prehled-svislych-dopravnich-znacek>. [cit. 2023-12-27].

E-learning TUL [online]. TUL. 2023. Dostupné z: <https://elearning.tul.cz/mod/book/view.php?id=397852&chapterid=11268>. [cit. 2023-11-12].

KNOTKOVÁ, Alena. *Pedagogická volného času* [online]. Univerzita Hradec Králové. 2022. Dostupné z: <https://www.uhk.cz/file/edee/pedagogicka-fakulta/pdf/pracoviste-fakulty/ustav-socialnich-studii/dokumenty/publikace-ke-stazeni/pedagogika-volneho-casu.pdf>. [cit. 2023-11-12].

Markétina dopravní výchova [online]. Markétiny spoty. Dostupné z: <https://www.dopravni-vychova.cz/> [cit. 2024-02-22].

Městská policie Česká Lípa [online]. Dětské dopravní hřiště. Dostupné z: <https://www.mpcl.cz/detske-dopravni-hriste/ds-1004> [cit. 2024-01-15].

*Městská policie Česká Lípa* [online]. Plán dětského dopravního hřiště. Dostupné z: <https://www.mpcl.cz/mapy%2Dddh%2Dceska%2Dlipa/ms-1085/p1=1085> [cit. 2024-01-15].

PLUHAŘOVÁ, Veronika. *Funkce rodiny* [online]. Základní škola Chrudim. 2012. Dostupné z: [https://www.zspeska.cz/e\\_download.php?file=data/editor/127cs\\_17.pdf&original=VY\\_32\\_INOVACE\\_51p.pdf](https://www.zspeska.cz/e_download.php?file=data/editor/127cs_17.pdf&original=VY_32_INOVACE_51p.pdf). [cit. 2023-12-11].

Prázdninová škola Lipnice – *Základní informace* [online]. Dostupné z: <https://psl.cz>. [cit. 2023-12-12].

Psychologie, pedagogika. *Výchovná funkce rodiny* [online]. Dostupné z: <https://psychologie-pedagogika.studentske.cz/2008/07/vchovn-funkce-rodiny.html>. [cit. 2023-12-11].

*Psychologie pro každého* [online]. Dostupné z: <https://psychologieprokazdeho.cz/ucte-se-prozitekem/>. [cit. 2023-12-28].

*Tým silniční bezpečnosti* [online]. Bezpečná cyklistika. 2010. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/120/bezpecna-cyklistika.html>. [cit. 2023-11-24].

*Tým silniční bezpečnosti* [online]. Projekty. 2010. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/projekty>. [cit. 2023-12-29].

*Tým silniční bezpečnosti* [online]. Story. 2010. Dostupné z: <http://story.tymbezpecnosti.cz/stranky/25/o-nas.html>. [cit. 2023-12-29].

Zákon č. 561/2004 Sb. Zákon o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). *Zákony pro lidi* [online]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-561?citace=1#Top>. [cit. 2023-10-22].

# Přílohy

## Příloha č. 1

### Dotazník – pro rodiče

Vážený rodiče,

chtěla bych Vás požádat o vyplnění krátkého dotazníku. Studuji na TU v Liberci obor Pedagogická studia a jsem studentkou 3. ročníku. V současné době píši bakalářskou práci na téma „Dětské dopravní hřiště jako jedna z možností volnočasových aktivit s prvky dopravní výchovy dětí“.

Dotazník je zcela anonymní a proto se nepodepisujte. Prosím o stručné, čitelné a pravdivé odpovědi.

Velice Vám děkuji za Váš čas.

Gabriela Klivická

1. Jste: MUŽ - ŽENA
2. Kolik máte dětí? \_\_\_\_\_
3. Kolik roků je Vašemu dítěti? \_\_\_\_\_
4. Kde bydlíte? (název obce) \_\_\_\_\_
5. Jak trávíte volný čas? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
6. Vlastníte řidičský průkaz? ANO - NE
7. Máte v rodině motorové vozidlo? ANO - NE
8. Pouštíte své dítě ven samotné? ANO - NE
9. Pokud je Vaše dítě venku samo, má vymezené hranice kde se smí pohybovat?  
ANO - NE
10. Dbáte na to, aby Vaše dítě při pohybu za tmy a šera mělo na sobě reflexní prvky?  
ANO - NE
11. Vysvětlujete svému dítěti, při problémech které nastaly v silničním provozu, co  
bylo špatně a jak by to mělo být správně? ANO - NE - OBČAS
12. Jak často vozíte své dítě v autě? \_\_\_\_\_
13. Co si myslíte, že představuje pojem dopravní výchova? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
14. Učil/a jste Vaše dítě, jak se má chovat v silničním provozu? ANO - NE
15. Myslíte si, že má Vaše dítě dostatečné znalosti z dopravní výchovy? ANO - NE
16. Ví Vaše dítě, co která dopravní značka znamená? ANO - NE
17. Umí Vaše dítě bezpečně přecházet po přechodu pro chodce? ANO - NE
18. Umí správně Vaše dítě reagovat na signály na světelné křižovatce? ANO - NE
19. Myslíte si, že škola, do které dochází Vaše dítě, poskytuje kvalitní úroveň vzdělání  
v oblasti dopravní výchovy? ANO - NE
20. Umí Vaše dítě jezdit na kole? ANO - NE
21. Pokud jste odpověděl/a na otázku č. 20 **ano**, používá Vaše dítě vždy při jízdě na  
kole cyklistickou přilbu? ANO - NE
22. Pokud jste odpověděl/a na otázku č. 20 **ano**, ví Vaše dítě, jaká je povinná výbava  
jízdniho kola? ANO - NE

23. Navštívil/a jste s Vaším dítětem dopravní hřiště? ANO - NE

24. V jakém městě jste navštívil/a Vy nebo Vaše dítě dopravní hřiště? \_\_\_\_\_



## Příloha č. 2

### Dotazník – pro učitele - učitelky

Dobrý den,

chtěla bych Vás požádat o vyplnění krátkého dotazníku. Studuji na TU v Liberci obor Pedagogická studia a jsem studentkou 3. ročníku. V současné době píši bakalářskou práci na téma „Dětské dopravní hřiště jako jedna z možností volnočasových aktivit s prvky dopravní výchovy dětí“.

Dotazník je zcela anonymní a proto se nepodepisujte. Prosím o stručné, čitelné a pravdivé odpovědi.

Velice Vám děkuji za Váš čas.

Gabriela Klivická

1. Jste: MUŽ - ŽENA
2. Vlastníte řidičský průkaz? ANO - NE
3. Navštívil/a jste někdy s dětmi dopravní hřiště? ANO - NE
4. Ve kterém městě jste navštívil/a dopravní hřiště? \_\_\_\_\_
5. Pokud jste dopravní hřiště nenavštívil/a, proč jste tak neučinil/a?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
6. Pokud jste dopravní hřiště navštívil/a, bylo to pro Vás a děti přínosné?  
ANO - NE
7. Myslíte si, že je důležité se zabývat výukou dopravní výchovy na školách?  
ANO - NE
8. Kolik let učíte dopravní výchovu? \_\_\_\_\_
9. Pokud učíte dopravní výchovu, tak kolik hodin ročně se jí věnujete? \_\_\_\_\_
10. Pokud učíte dopravní výchovu, tak jaké výukové materiály a metody používáte při její výuce?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
11. Máte dostatek výukových materiálů a pomůcek k výuce dopravní výchovy?  
ANO - NE
12. Jak hodnotíte úroveň znalostí dětí v dopravní výchově? (hodnocení stejné, jako ve škole)  
1 2 3 4 5
13. Myslíte si, že Vaše škola, ve které pracujete, poskytuje kvalitní úroveň vzdělání v oblasti dopravní výchovy?  
ANO - NE
14. Jakými veřejnými dopravními prostředky jste již s dětmi cestoval/a?  
\_\_\_\_\_
15. Jak často používáte veřejné dopravní prostředky? \_\_\_\_\_
16. Chodíte s dětmi na pěší výlety? ANO - NE
17. Jezdíte s dětmi na cyklistické výlety? ANO - NE
18. Pokud jste odpověděl/a na otázku číslo 16 nebo 17 **ano**, používáte při těchto výletech reflexní vesty? ANO - NE
19. Používáte praktickou výuku z dopravní výchovy při výletech a různých aktivitách?  
ANO - NE

## Příloha č. 3

### Dotazník – pro děti

Jsi: dívka – chlapec

Kolik ti je let: \_\_\_\_\_

Do jakého ročníku chodíš: \_\_\_\_\_

Umíš jezdit na kole: ANO - NE

#### 1. Tam, kde není krajnice nebo je neschůdná vozovka

- A) chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky
- B) chodí se co nejdále při pravém okraji vozovky
- C) chodí se v pravém jízdním pruhu

#### 2. Volné konce trubky řídítek

- A) nemusí být zaslepeny
- B) musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojetmi apod.)
- C) nesmí být zaslepeny

#### 3. Pro jízdu na kole zvolíme

- A) rušnou silnici s hustým provozem
- B) stezku pro cyklisty, silnice s minimálním provozem
- C) silnici I. třídy

#### 4. Zadní odrazkou červené barvy

- A) nemusí být jízdní kolo vybaveno
- B) může být jízdní kolo vybaveno jen pro jízdu za snížené viditelnosti
- C) musí být jízdní kolo vybaveno

#### 5. Jízdní kolo musí být vybaveno

- A) přední oranžovou odrazkou
- B) přední odrazkou bílé barvy
- C) přední odrazkou červené barvy

**6. Znamení o změně směru jízdy cyklista dává**

- A) po celou dobu jízdního úkonu
- B) před započítím jízdního úkonu
- C) pouze za snížené viditelnosti

**7. Na mokré vozovce**

- A) mohou cyklisté jezdit stejně jako na suché vozovce
- B) musí cyklisté přizpůsobit jízdu ztíženým podmínkám
- C) nesmějí cyklisté jezdit

**8. Pro jízdu za snížené viditelnosti musí být jízdní kolo vybaveno**

- A) světlometem svítícím oranžovým světlem
- B) světlometem červené barvy
- C) světlometem svítícím dopředu bílým světlem

**9. Cyklista při jízdě**

- A) může vést psa nebo jiné zvíře
- B) může vést druhé jízdní kolo
- C) nesmí vést psa nebo jiné zvíře ani vést druhé jízdní kolo

**10. Odbočování vlevo v hustém provozu**

- A) může být nebezpečné a proto kolo raději vedeme a přecházíme vozovku kolmo
- B) je stejně snadné jako odbočení vpravo
- C) je pro cyklisty zakázané

**11. Pokud na světelném signálu svítí červená a ve volném směru nejede žádné vozidlo**

- A) může cyklista jet
- B) nesmí cyklista pokračovat v jízdě
- C) smí cyklista pokračovat v jízdě jen mimo obec

**12. Při objždění překážky**

- A) cyklista dává znamení o změně směru jízdy
- B) cyklista nemusí dávat znamení o změně směru jízdy
- C) cyklista může, ale nemusí dávat znamení o změně směru jízdy

### **13. Před železničním přejezdem**

- A) si musí chodec počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může bezpečně přejít
- B) si musí chodec počínat opatrně pouze na vícekolejném přejezdu
- C) si musí chodec počínat opatrně; to neplatí pro jednokolejné přejezdy

### **14. Tam, kde není chodník ani krajnice, se chodí**

- A) při levém nebo pravém okraji vozovky
- B) při pravém okraji vozovky
- C) při levém okraji vozovky

### **15. Při chůzi po silnici smějí jít vedle sebe**

- A) čtyři i více chodců
- B) nejvýše tři chodci
- C) nejvýše dva chodci

### **16. Chodci jsou povinni přecházet vozovku především**

- A) na křižovatkách s řízeným provozem, na přechodech pro chodce, nadchodem nebo podchodem
- B) tam, kde jezdí málo vozidel
- C) na širokých silnicích a ulicích

### **17. Každý přechod pro chodce je vyznačen**

- A) svislou dopravní značkou „Přechod pro chodce“
- B) vodorovnou dopravní značkou „Přechod pro chodce“
- C) svislou i vodorovnou dopravní značkou „Přechod pro chodce“

### **18. Před vstupem do vozovky**

- A) se chodec musí přesvědčit, zda je to bezpečné
- B) musí chodec dát znamení paží o tom, že chce přecházet
- C) se chodec musí vždy zastavit

**19. Přijíždí-li vozidlo z právem přednostní jízdy (např. sanitka, nebo vozidlo policie, které dává typické zvukové a světelné znamení) musí chodci při přecházení**

- A) zůstat okamžitě stát
- B) dbát zvýšené opatrnosti
- C) co nejrychleji opustit vozovku

**20. Cyklista přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci musí dát přednost v jízdě**

- A) všem vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici
- B) všem vozidlům přijíždějícím zprava
- C) jen motorovým vozidlům

**21. Cyklista přijíždějící na křižovatku pozemních komunikací nerozlišených dopravními značkami musí dát přednost v jízdě**

- A) všem motorovým vozidlům
- B) vozidlům přijíždějícím zleva
- C) vozidlům přijíždějícím zprava

**22. Na příkaz signálu s červeným světlem „Stůj!“ je cyklista povinen**

- A) zpomalit jízdu a dbát zvýšené opatrnosti
- B) zastavit před příčnou čarou souvislou a v místě, kde tato čára není, před semaforem
- C) zastavit vždy na místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled



**23. Jak se jmenuje tato značka**

---



**24. Jak se jmenuje tato značka**

---

25. Jak se jmenuje tato značka



---

26. Jak se jmenuje tato značka



---

27. Jak se jmenuje tato značka



---

28. Jak se jmenuje tato značka



---

**29. Jak se jmenuje tato značka**



---

**30. Jak se jmenuje tato značka**



---



## Příloha č. 4

### Otázky k rozhovoru s učitelkou

Co si představujete pod pojmem dopravní výchova?

Co všechno by se mělo podle Vás v rámci výuky dopravní výchovy probrat?

Co se ve skutečnosti ve škole s dětmi z dopravní výchovy probere?

Jakou známkou byste ohodnotila dopravní výchovu na Vaší škole? Známkování jako ve škole na stupnici od 1 do 5.

Proč hodnotíte právě touto známkou?

Jaké jsou podle Vás silné stránky výuky na Vaší škole?

Jaké jsou podle Vás slabé stránky výuky na Vaší škole?

Které znalosti z dopravní výchovy podle Vás dětem chybí?

Jaké materiály a formy při výuce dopravní výchovy používáte?

Učíte děti dopravní výchovu teoreticky nebo spíše prakticky například během vycházky, výletu atd.?

## Příloha č. 5

### **Náměty na dětskou kresbu**

Jezdíte s rodiči na výlety autem nebo na kole?

Nakreslete, jak jedete se svými rodiči na výlet.

Nakreslete dopravní značky, které po cestě vidíte.

# Příloha č. 6

## Kresby dětí ze ZŠ Jestřebí



## Příloha č. 7

### Plánek DDH Česká Lípa



Zdroj: Městská policie Česká Lípa [online]. [cit. 2024-01-15]. Dostupné z: <https://www.mpcl.cz/mapy%2Dddh%2Dceska%2Dlipa/ms-1085/p1=1085>