

Univerzita Palackého v Olomouci  
Fakulta tělesné kultury

DOPRAVNÍ VÝCHOVA DĚTÍ V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU  
Bakalářská práce

Autor: Renata Fialová, Ochrana obyvatelstva  
Vedoucí práce: doc. Ing. Jaromír Novák, CSc.  
Olomouc 2020

## **Bibliografická identifikace**

**Jméno a příjmení autora:** Renata Fialová

**Název bakalářské práce:** Dopravní výchova dětí v předškolním věku

**Pracoviště:** Katedra aplikovaných pohybových aktivit

**Vedoucí bakalářské práce:** doc. Ing. Jaromír Novák, CSc.

**Rok obhajoby bakalářské práce:** 2020

**Abstrakt:** Bakalářská práce se zaměřuje na dopravní výchovu dětí v předškolním věku, resp. na jejich poznatky z této problematiky. V jednotlivých kapitolách se zabývá vymezením vývojového období dítěte, důležitostí dopravní výchovy ve vzdělávacím sektoru a jeho zakotvení v legislativě. Pozornost je věnována také rodině a volnému času, popř. programům pomáhajícím zlepšit povědomí o dopravní výchově dětí. Za pomoci poznatků z praxe a dotazníkového šetření je snaha popsat poznatky dětí z dopravní výchovy a také jejich využití v praxi. Dále je zde zodpovězena otázka ohledně fungování dopravních hřišť v Olomouckém kraji a rozsahu dopravní výuky dětí předškolního věku.

**Klíčová slova:** provoz na pozemních komunikacích, předškolní vzdělávání, dítě, Prostějov, dětské dopravní hřiště

.

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

## **Bibliographical identification**

**Author's first name and surname:** Renata Fialová

**Title of the thesis:** Traffic education of preschool children

**Department:** Adapted physical activities

**Supervisor:** doc. Ing. Jaromír Novák, CSc

**The year of presentation:** 2020

**Abstract:** This bachelor thesis deals with traffic education of preschool children, resp. their knowledge of this topic. There are chapters following up describing child development stage, the importance of traffic education in the education sector and its enshrinement in legislation. The attention is also dedicated to family and free time, or programs to help raise awareness of children's traffic education. Thanks to knowledge from practice and a questionnaire survey, an effort is made to describe the knowledge of children from traffic education and also their use in practice. Furthermore, the question about the usability of children's traffic parks and the scope of traffic education for preschool children is answered here.

**Key words:** traffic on roads, preschool education, child, Prostějov, children's traffic park

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně pod vedením doc. Ing. Jaromíra Nováka, CSc., uvedla jsem všechny použité literární a odborné zdroje a řídila se zásadami vědecké etiky.

V Olomouci dne 20. dubna 2020

Podpis

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Jaromíru Novákovi, CSc. za odborné vedení, podnětné rady a motivaci. Mé díky patří i pracovníkům Dětského dopravního centra a Sportcentra – domu dětí a mládeže Prostějov, p. o. za jejich ochotnou spolupráci a vstřícnost, kterou mi projevili.

## Obsah

1 ÚVOD.....	8
2 PŘEHLED POZNATKŮ.....	10
2.1 POHLED NA DOPRAVNÍ VÝCHOVU Z HLEDISKA VÝVOJOVÉ PSYCHOLOGIE.....	10
2.1.1 Předškolní věk dítěte.....	10
2.1.2 Rodina a dopravní výchova.....	14
2.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA A JEJÍ ÚLOHA V MATEŘSKÉ ŠKOLE.....	15
2.2.1 Rámcový vzdělávací program.....	16
2.2.2 Školní vzdělávací program.....	17
2.3 BESIP.....	18
2.4.1 Dítě jako chodec, spolujezdec, cyklista.....	19
2.5 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V DĚTSKÉM DOPRAVNÍM CENTRU V PROSTĚJOVĚ.....	20
2.6 ZÁJMOVÉ VZDĚLÁVÁNÍ, JEHO REALIZACE V PROSTĚJOVĚ PROSTŘEDNICTVÍM SC- DDM.....	22
2.6.1 Bezpečná cesta do školy, Do školy na kole.....	24
2.7 DÍTĚ A NEHODOVOST.....	25
3 CÍLE.....	27
4 METODIKA.....	28
5 VÝSLEDKY.....	29
5.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ (DOTAZNÍK, OBRÁZKOVÝ TEST).....	29
5.2 ZÁZNAMOVÝ ARCH.....	33
5.3 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ (DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ V OLOMOUCKÉM KRAJI).....	37
6 DISKUZE.....	45
7 ZÁVĚRY.....	47
8 SOUHRN.....	48
9 SUMMARY.....	49
10 REFERENČNÍ SEZNAM.....	50
11 SEZNAM OBRÁZKŮ.....	53
12 SEZNAM GRAFŮ.....	54
13 PŘÍLOHY.....	55

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BESIP	bezpečnost silničního provozu
ČR	Česká republika
DDC	dětské dopravní hřiště
DDM	dům dětí a mládeže
MHD	městská hromadná doprava
PV	Prostějov
RVP	Rámcový vzdělávací program
RVP PV	Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání
SC-DDM	Sportcentrum – dům dětí a mládeže Prostějov, příspěvková organizace
SVČ	středisko volného času

## 1 ÚVOD

Mohou mít pojmy jako uhlíková stopa, Den bez aut, Bezpečná cesta do školy či Do práce na kole společného jmenovatele? Jistěže mohou, zdánlivě by tím mohla být doprava. Ale při hlubším zkoumání bychom narazili ještě na jednoho společného jmenovatele, a tím jsou děti. Není nic nového pod sluncem, že ochranu klimatu a snižování uhlíkové stopy mají ve svém hledáčku nejmladší generace již mnohá desetiletí. V našich končinách tak tomu bylo i před velkými společenskými změnami v roce 1989, neboť se mělo logicky za to, že nejmladší generace si přírodu chrání pro svou budoucnost. Současná doba z takových malých ochránců klimatu umí udělat i světové celebrity. Projekt Den bez aut se snaží upozornit, že i naše planeta by si mohla občas „odfrknout“ od přehlcené dopravy. Projekt Bezpečná cesta do školy měl za svůj cíl vysledovat, jaká cesta dětí do školy je ta nejbezpečnější. Oproti tomu dobrovolnická iniciativa na úrovni činu občanské společnosti, která nese název Do práce na kole, teprve svou verzi pro děti s názvem Do školy na kole vyprodukovala až po ozkoušení na dospělých uživateli alternativní přepravy do práce.

Téma této bakalářské práce zní Dopravní výchova dětí v předškolním věku a je zaměřené na získání poznatků o průběhu a výsledcích dopravní výchovy v mateřských školách. Výběr tohoto tématu ovlivnila skutečnost, že pracuji ve Sportcentru – domě dětí a mládeže v Prostějově a dříve jsem působila jako vedoucí na příměstských táborech, které se konaly na dětském dopravním hřišti v Prostějově, což posílilo můj vztah k tomuto místu a činnostem, které se na něm uskutečňují.

Jelikož můj studijní obor Ochrana obyvatelstva souvisí i s bezpečností, je pochopitelné, že dopravní výchova mě zajímá i z pohledu mé budoucí pracovní dráhy. Oblast dopravní výchovy bude jistě ještě téma, které vstoupí do odborné diskuze. Samotní realizátoři dopravní výchovy poukazují na potřebu dopravně vychovávat i děti starších ročníků, než se děje u 4. tříd základních škol, dokonce zaznívají myšlenky, že by se taková výchova měla spíš přesunout na druhý stupeň základních škol. Jistě v této oblasti by mohl ucelený obraz o dopravní výchově průřezově všemi stádii školního vzdělávání do adolescentního věku pomoci, k čemuž snad přispěje i tento text.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou základních částí. V teoretické části jsou prezentována teoretická východiska problematiky dopravní výchovy, a to jak z pohledu vývojově-psychologického směrem k cílové věkové skupině dopravní výchovy, o níž práce pojednává, ale též z pohledu právního ukotvení dopravní výchovy či toho, kdo



dopravní výchovu uskutečňuje. Čtenář této práce se dozví, proč se mému rodnému městu říká „hanácké Hanoj“ a jakou to má souvislost s tématem této bakalářské práce.

Empirickou část pak tvoří dva průzkumy, z nichž ten hlavní se uskutečnil prostřednictvím vyplňování obrázkového testu/dotazníku a metodou pozorování dětí mateřských škol a dílčí pak prostřednictvím elektronického dotazníku tak, aby ucelil problematiku a dokázal odpovědět i na některé nevyslovené otázky vyplývající z teoretické části.

## 2 PŘEHLED POZNATKŮ

### 2.1 Pohled na dopravní výchovu z hlediska vývojové psychologie

Nejobecnějším předmětem vývojové psychologie je studium změn prožívání a chování v časovém průběhu. Vývoj psychiky od narození do dospělosti je u člověka složitější než u jiného tvora. Metodu, jež vývojová psychologie využívá, je hlavně pozorování v přirozených nebo experimentálních podmínkách (Langmeier, 2006). Díky empirickým údajům získaným pozorováním ontogenetického vývoje dítěte začíná do psychologie dítěte postupovat experimentální výzkum (Petrovskij, Schmidtová & Tollingerová, 1977).

Vývoj je chápán jako vývoj psychofyzický, který je v podstatě procesem přizpůsobení se složitějším předpokladům životního prostředí (Novotná, Hříchová & Miňhová, 2004).

#### 2.1.1 Předškolní věk dítěte

„Předškolní období trvá od 3 do 6–7 let. Konec této fáze není určen jen fyzickým věkem, ale především sociálně, nástupem do školy“ (Vágnerová, 2000, 102). Dle Vašutové (2003) jde o jedno z nejkolidnějších období, které je označováno jako doba dětské kresby a věk iniciativy.

Jak uvádí Říčan (2014), dítě v předškolním věku rozumí matematickým základům. Ovšem nepozná, že se množství plastelíny nezmění, když z kuličky uděláme placku. Podle Vágnerové (2000) většina dětí věří, že změna tvaru vede současně ke změně množství. Dítě v tomto věku neumí vnímat souhrn podrobností jako celek a nedokáže odlišit primární vztahy mezi nimi. Odpovídá podle toho, jak věci vidí.

V řešení úkolů tohoto typu hraje značnou roli skutečnost, že předškolní dítě má sice vytvořen nějaký pojem trvalosti jednoho objektu v čase a prostoru, ale nemá vytvořen pojem trvalosti množiny předmětů. Většina pětiletých dětí věří tomu, že změna tvaru vede nezbytně ke změně množství, protože se jim to tak jeví. Pozornost dítěte je upoutávána tím, co je nejnápadnější. Vnímání dětí předškolního věku je charakteristické neschopností systematické aktivní explorační (tj. systematického prohlížení jedné části po druhé). Dítě ještě neumí

vnímat celek jako soubor detailů a nediferencuje příliš ani základní vztahy mezi nimi (Vágnerová, 2000, 104).

Jeden z projevů dětské potřeby jistoty je přesvědčení, že definitivní a jednoznačnou platnost musejí mít veškerá poznání, tj. absolutismus (Vágnerová, 2012). „Předškolní děti nejsou schopné uvažovat komplexněji, např. o více než jednom aspektu situace“ (Vágnerová, 2000, 105). Dle Vašutové (2003) se paměťové procesy realizují převážně mechanicky. Dítě má tendenci dle Trpišovské a Vacínové (2006) zapamatovávat si a vybavovat si věci na základě jeho barvy, polohy, zvuku, tvaru. Problém nespočívá v jeho logické paměti, ale spíše si věc co nejrychleji osvojit a porozumět jí. Jelikož ještě neumí proniknout do podstaty záležitosti, obvykle se proto spoléhá jeho každodenních zkušenostech na paměť mechanickou.

Vezměme si příklad, kdy je dítě na přechodu, je pro něj důležitá zelená na semaforu (zelená je jeho absolutní pravda), ale už se nepřesvědčí, zda všechna okolní vozidla zastavila, nedokáže tuto situaci vyhodnotit z komplexnějšího hlediska, nepředvídá, zda blížící se vozidlo bude brzdit. Dítě zřejmě nechápe, proč je při přecházení důležitá posloupnost rozhlédnout se doleva – doprava – znovu doleva, neboť to má souvislost s jízdou vpravo, proto se to naučí jen mechanicky.

Dalšími způsoby, jak děti informace zpracovávají a interpretují je, je fantazie, kterou si pomáhají při interpretaci dění v reálném světě, a animismus, resp. antropomorfismus, kdy přiřítají vlastnosti živých, resp. lidských bytostí i neživým objektům. I když už dávno odlišují živé bytosti od neživých objektů, stále tak přehlížejí tyto rozdíly. Lépe tak světu porozumí. (Vágnerová, 2012).

Kresba, vyprávění nebo hra jsou nástroje, kterým si dítě pomáhá vyjadřovat svůj názor na svět. Celkový vývoj dětského poznávání je v tomto věku typický graduálním opouštěním subjektivního názoru a důrazu na viditelné projevy současné situace. Symbolickou hru děti využívají jako prostředek k vyrovnání se s reálným světem, který se pro ně zdá být problematický, protože jim dává svobodu s vypořádáním se s problematickou realitou, jak sami chtějí. Následkem fantazie mohou u dítěte v předškolním věku nastat pocity viny, protože jsou jeho výroky dospělými mylně považovány za lživé (Vašutová, 2003). Přirozená tendence k personifikaci vede dítě k tomu, že za určitými jevy vidí příčinu působení tajemných a nadpřirozených bytostí, jedná se tedy o věk magického myšlení (Trpišovská & Vacínová, 2006).

Auto se tak stává živou bytostí, která v jejich světě (zejm. hraček) není zlá. Rovněž většinou nemají ve své paměti žádné tragické události spojené s dopravním provozem, nečekají tak a priori (předem) nějaké nebezpečí z těchto předmětů (vozidel).

Typickým znakem myšlení předškolních dětí je jeho útržkovitost, nekoordinovanost a nepropojenost, chybí mu komplexní přístup. Děti sice už dovedou správně vyřešit mnohé úkoly dílčího charakteru, avšak nedovedou do svých úvah zahrnout více aspektů, znalostí či různorodé pohledy. Jejich uvažování je zúžené, zaměřené jen na jednu oblast. Například děti znají rozdíl mezi živými a neživými objekty, ale stejně občas uvažují animisticky (Vágnerová, 2000, 107).

Příkladem potřeby komplexního přístupu může být dopravní situace na přechodu. Vyzrálější jedinec na přechodu logicky vyvodí, že pokud má jako chodec zelenou, vozidla mají červenou, ale ještě předtím, než vstoupí na zebru, přesvědčí se, že mu nehrozí nebezpečí. Jako komplexnost je třeba vnímat i takovou situaci, že v době, kdy přecházíme přechod pro chodce, tak některá vozidla, která kříží naši cestu chodce, mohou mít zelenou.

Podle zákona č. 361/2000 Sb. (o provozu na pozemních komunikacích) řidič nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje.

Komplexnost správného vyhodnocení tak spočívá ve znalosti tohoto ustanovení, že vozidlo i když má zelenou, musí v určitých případech dát chodci přednost.

Obdobnou situací je i „ve světě dospělých“ často penalizovaná situace, kdy cyklista užívá silnice, i když vedle ní vede cyklistická stezka. Zákon č. 361/2000 Sb. (o provozu na pozemních komunikacích) říká: „Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.“ Takové komplexní pojetí situace je pro předškolní dítě určitou myšlenkovou komplikací, zvážíme-li, že toto ustanovení činí potíže i dospělým jedincům.

Vágnerová (2000) dále uvádí tendenci dítěte nadhodnocovat velikost objektů v jeho blízkosti, protože se mu jeví velké, a bagatelizovat vzdálenější, protože mu

připadají malé. Odlišit polohy nahoře a dole zvládá, ale ještě nedospělo ke schopnosti rozeznat vpravo a vlevo.

Tento poznatek je významný v případě chování předškolních dětí na pozemních komunikacích souvisejících s jejich nedostatečným odhadem vzdálených, avšak blízkých se vozidel. I na toto je třeba brát při dopravní výchově této skupiny dětí zřetel.

Dalším specifikem popisovaným vývojovými psychology, je učení se pravidlům. „Poznání pravidel vyhovuje dětské potřebě orientace, protože přináší jistotu a potvrzuje předvídatelnost situací. Nápodoba je častou variantou sociálního učení. Jejím základem je opakování projevů jiného člověka. Jedinec přejímá vzorce chování, které pozoruje u někoho jiného“ (Vágnerová, 2017, 144).

Typickou takovou situací, kdy se můžeme zamyslet nad učením nápodobou, je přiblížení se přechodu pro chodce, kdy je dítě doprovázeno jedním z rodičů. Pro automatizaci správného chování člověka na přechodu je v této situaci vnímání, co dělá rodič vedle dítěte, zcela zásadní. Dítě začne snáze provádět veškerou proceduru potřebnou pro bezpečný přechod pro chodce, ať je opatřený semaforem či nikoliv, pokud takové chování sleduje u svého doprovodu. V této souvislosti bychom mohli hovořit přímo o algoritmu úkonů, které pro potřebu bezpečného přechodu přes silnici musíme udělat. Tím prvotním je uvědomění si, že se mění dopravní situace, které jsme jako chodci účastni. Z bezpečné chůze po chodníku jsme vystaveni potenciálnímu nebezpečí střetu s vozidlem na silnici, kterou hodláme přejít, proto se před každým přechodem přirozeně zastavíme, abychom se rozhlédli a situaci vyhodnotili. V případě učení nápodobou má taková činnost velký význam, protože ji dítě, kterého doprovázíme za ruku, pocítuje přímo na „vlastní kůži“, neboť je námi a spolu s námi zastaveno. Dítě tak má možnost si přirozenou cestou osvojit tento základní řetězec chování.

Chodec rovněž nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec ani nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blízkým se vozidlem. Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících

vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy (zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích).

V této souvislosti ani nemusíme zmiňovat, jak nebezpečná pro budoucí vývoj dítěte by byla situace, kdyby takto popsany úkon rodič neprováděl či ještě v horším případě přecházel přechod na poslední chvíli či se snažil se přechodem pro chodce „prokličkovat“.

## **2.1.2 Rodina a dopravní výchova**

Rodina je nejvýznamnější sociální skupina, která je zdrojem základních zkušeností, jež ovlivňují chápání a reakci dítěte na různé informace (Vágnerová, 2005). V předškolním období se dítě rádo pohybuje mezi dospělými, ale začíná se projevovat potřeba navazovat vztahy i mezi svými vrstevníky. Dítě velmi senzitivně reaguje na urážku, proto by se do výchovy měla spíše zařazovat pochvala, dále by neměla být výchova příliš přísná a ani shovívavá. Spíše vlídná, a hlavně důsledná s vynecháním zákazů a příkazů (Vašutová, 2003). Dítě v tomto období vidí jen následky, nezná příčiny, nebo mu je rodiče nedokážou dostatečně vysvětlit (Trpišovská & Vacínová, 2006). Při nástupu do školy by dítě mělo porozumět základním hodnotám, normám společenského chování a také je řádně respektovat, to se naučí především v rodině (Trpišovská & Vacínová).

Rodiče si velice často neuvědomují, jak velký dopad mají na své děti v dopravní výchově, ať už je to doprovod do škol, při procházkách nebo výletech při společných cestách automobilem (Stojan, 2009). Což jsme již rozebírali v podkapitole výše.

Fakt, že se děti vozí do školy i kamkoliv jinam, má určitý dopad na jejich psychomotorický vývoj. Pěstují si závislost na svých rodičích, hůře se osamostatňují a často se těžko přizpůsobují novým zkušenostem. Trápí je nedostatek společenského života se svými vrstevníky, nemají tolik času navazovat s nimi citový vztah, objevovat okolí. Děti natěsnané v automobilu začínají být apatické a spoluprožívají stres, který pociťuje řidič, jsou vystavovány podnětům, které nedokážou zpracovat a mohou je frustrovat (Ministerstvo životního prostředí, 2003).

Podle zákona č. 89/2012 Sb. (občanský zákoník) zahrnuje rodičovská odpovědnost povinnosti a práva rodičů, spočívající v péči o dítě, jeho zdraví, tělesný, citový, rozumový a mravní vývoj, také jeho ochranu a zajištění výchovy a vzdělání.

Rodiče mohou pomoci dětem tak, že budou vždy dobrým příkladem a sami se budou řídit pravidly provozu na pozemních komunikacích. Navštěvovat s dětmi vhodné prostory, jako je např. dopravní hřiště, cvičit s nimi přecházení přes přechod, učit je základnímu chování v městské hromadné dopravě (dále jen MHD), učit je dopravním značkám (Votruba, 2001). „Vychovávat dítě znamená vhodně jej zaměstnávat a dávat mu možnost něco dělat a zkoušet“ (Damborská, 1969, 12).

## **2.2 Dopravní výchova a její úloha v mateřské škole**

Fenomén dopravy se např. vedle patologických závislostí řadí mezi prioritní pedagogický, psychologický a sociologický střed pozornosti, to se ovšem odvíjí od kvalitního vzdělávacího systému dané země. Pozemní doprava je nejrozšířenější formou mobility, která ovlivňuje život každého člověka. S nejrůznější formou silničního provozu se setkáváme už od dětství a musíme tak řešit nepřiměřené situace našemu věku, proto je důležité, aby se dopravní výchova stala součástí výchovně-vzdělávacího systému (STOJAN, 2008b). „Dopravní výchovou se zabývala expozice Autoklubu republiky Československé“ (Pospíšil, 2008, 83).

Kvalitní předškolní i školní vzdělávací programy by se měly zaměřovat na rozvoj konkrétních dovedností s pomocí pedagogických strategií, které využívají vývojový potenciál dítěte, nevyhýbat se klasickým výukovým technikám a zároveň klást důraz na růst osobnostních a socioemočních kompetencí, které jsou nedílnou součástí efektivního procesu učení, profesní kariéry a celkové úspěšnosti sociálního začlenění. V předškolním vzdělávání osvojené „soft skills“ ovlivňují pozdější vývoj člověka mnohem více než klasickým způsobem naučené konkrétní vědomosti a dovednosti. Celkový rámec kvality souvisí se zohledněním individuálních charakteristik každého dítěte (Thorová, 2015, 204).

Děti v mateřských školách získávají znalosti a návyky z dopravní výchovy pomocí her a dalších činností. V programech výchovné práce jsou dány okruhy, se kterými se v mateřských školách pracuje. Seznamují se s dopravními prostředky, světelnými signály, základními dopravními značkami. Dopravní výchova je vměstnána do různých předmětů. Pro podporu dopravní výchovy jsou vyhlašovány celorepublikové programy i pro předškolní děti (Děti, pozor, červená!), napomáhají také programy v dětských časopisech (program Dobrý chodec v časopisu Sluníčko), dále pomůcky, počítačové hry, učebnice, omalovánky atd. (Votruba, 2001).

Mladý člověk musí být nejen během povinné školní docházky, ale i v dalších letech vychováván pomocí dopravní výchovy k správnému, bezpečnému a obratnému chování v silničním provozu. Musí pochopit nejen řadu principů, které to umožňují, ale zejména si musí být vědom odpovědnosti za zdraví a život svůj i ostatních. Toho lze docílit jen tehdy, naučí-li se silniční provoz chápat na základě jeho dynamických prvků. Musí být schopen vystihnout spojitost věcí a činností v dopravním dění a jednat vždy s plným pochopením jejich podstaty. Pozorování a zkušenosti dětí a mládeže musejí být v tomto smyslu neustále doplňovány a objasňovány (Šrůtková, Votruba & Pompl, 1979, 9).

„Nejefektivnější způsob, jak seznámit pedagogické pracovníky s přehledem poznatků, dovedností a návyků, které si mají děti a mládež osvojit, je vytčení cílů dopravní výchovy podle věkových skupin“ (Šrůtková, et al., 1979, 10).

### **2.2.1 Rámcový vzdělávací program**

Od realizace kurikulární reformy ve školství zakotvil pojem rámcových vzdělávacích programů (dále jen RVP).

Rámcové vzdělávací programy stanoví zejména konkrétní cíle, formy, délku a povinný obsah vzdělávání, a to všeobecného a odborného podle zaměření daného oboru vzdělání, jeho organizační uspořádání, profesní profil, podmínky průběhu a ukončování vzdělávání a zásady pro tvorbu školních vzdělávacích programů, jakož i podmínky pro vzdělávání žáků se speciálními vzdělávacími potřebami a nezbytné materiální, personální a organizační podmínky a podmínky bezpečnosti a ochrany zdraví (§ 4 zákona č. 561/2004 Sb. školský zákon).

Rámcové vzdělávací programy a rámcové vzdělávací programy pro předškolní vzdělávání (dále jen RVP PV) dávají základní výstupy (cíle), jak bylo uvedeno výše, avšak udělují benevolenci školám v jejím provedení, což by se mělo projevit ve školním vzdělávacím programu (dále jen ŠVP).

Dle RVP PV (Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2018), jsou charakterizovány očekávané výstupy (co dítě na konci předškolního období zpravidla dokáže)



- vnímat a rozlišovat pomocí všech smyslů (sluchově rozlišovat zvuky a tóny, zrakově rozlišovat tvary předmětů a jiné specifické znaky, rozlišovat vůně, chutě, vnímat hmatem apod.)
- popsat situaci (skutečnou, podle obrázku)
- rozlišovat některé obrazné symboly (piktogramy, orientační a dopravní značky, označení nebezpečí apod.) a porozumět jejich významu i jejich komunikativní funkci
- poznat některá písmena a číslice, popř. slova
- chápat prostorové pojmy (vpravo, vlevo, dole, nahoře, uprostřed, za, pod, nad, u, vedle, mezi apod.), elementární časové pojmy (teď, dnes, včera, zítra, ráno, večer, jaro, léto, podzim, zima, rok), orientovat se v prostoru i v rovině, částečně se orientovat v čase
- dodržovat dohodnutá a pochopená pravidla vzájemného soužití a chování doma, v mateřské škole, na veřejnosti, dodržovat herní pravidla
- zvládat běžné činnosti a požadavky kladené na dítě i jednoduché praktické situace, které se doma a v mateřské škole opakují, chovat se přiměřeně a bezpečně doma i na veřejnosti (na ulici, na hřišti, v obchodě, u lékaře apod.)

Výstupy v RVP PV jsou formulovány pro dobu, kdy dítě předškolní vzdělávání ukončuje s tím, že jejich dosažení není pro dítě povinné. Učitel při své práci sleduje proces osvojování těchto způsobilostí a postupuje tak, aby děti získávaly co nejvíce. (MŠMT, 2018).

Metodickou oporou, jak tyto výstupy nejlépe aplikovat v dopravní výchově, jsou materiály BESIPu, kterému je v této práci věnována samostatná podkapitola na straně 18.

## **2.2.2 Školní vzdělávací program**

Vzdělávání v jednotlivé škole a školském zařízení se uskutečňuje podle ŠVP, které vycházejí z RVP, obsah vzdělávání může být uspořádán do předmětů nebo například modulů, stanoví konkrétní cíle vzdělávání, délku, formy, obsah a časový plán, podmínky přijímání uchazečů, průběh a ukončování vzdělávání, počítaje podmínky pro vzdělávání žáků se speciálními vzdělávacími potřebami. Stanovuje popis podmínek bezpečnosti práce a ochrany zdraví, dále materiální, personálních ekonomických

podmínek v konkrétní škole či školském zařízení. Je vydáván ředitelem školy nebo školského zařízení na veřejně přístupném místě ve škole nebo školském zařízení (§ 5 zákona č. 561/2004 Sb., školský zákon).

### 2.3 BESIP

Bezpečnost silničního provozu (dále jen BESIP) je koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v České republice (dále jen ČR), rovněž expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele a samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR. Garant realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která se zaměřuje na snížení počtu usmrcených nebo těžce zraněných osob, na dopravní výchovu dětí a mládeže, na vytváření akcí pro veřejnost a kampaní (Bezpečnost silničního provozu, 2020a).

Jak jsme zmiňovali v podkapitole zabývající se RVP, BESIP ve svých metodických materiálech pomáhá učitelům dopravní výchovy s praktickou podobou výstupů RVP.

Dopravní výchova (DV) – kompetence žáka v rámci základního vzdělávání  
Předškolní vzdělávání: Starší předškolní věk (5-6 let):

- Chodec – chůze po správné straně chodníku; správné rozhlédnutí se; oční kontakt; vymezení bezpečných a nebezpečných míst pro přecházení (se semaforem i bez); význam reflexních doplňků; význam základních dopravních značek pro chodce; pojem stezka pro chodce
- Cyklista – určení vhodných míst pro jízdu na kole, koloběžce, inline bruslích – vhodné oblečení + cyklistická přilba + reflexní a ochranné doplňky; cyklostezka a pravidla bezpečného pohybu na ní; základní pravidla pohybu ve skupině při jízdě po pozemní komunikaci; znamení o změně směru jízdy; význam základních dopravních značek pro cyklisty
- Spolujezdec v autě – používání vhodných zádržných systémů, správný způsob nastupování/vystupování; správný způsob komunikace se spolucestující a s řidičem; přeprava domácích mazlíčků; zásady používání doprovodných aktivit během jízdy – hry; konzumace jídla a pití – vyhazování odpadků z okna
- Cestující v prostředku MHD – správné chování před nástupem (ostrůvek, nástupiště, peron); nástup/výstup; bezpečné chování během jízdy – sedím

nebo se pevně držím; nenakláním se z okénka; ohleduplnost k ostatním cestujícím; správné chování po vystoupení z prostředku MHD – přecházení až po odjetí autobusu

- Volný čas – vymezení bezpečného prostoru pro hru – v létě i v zimě; pojem obytná zóna a pravidla chování v ní – pochopení rizik při pobytu v ní (BESIP, 2020b)

Veškeré materiály, uvedené na těchto webových stránkách jsou určeny k dopravní výchově na školách, dětských dopravních hřištích, domech dětí a mládeže apod. Tyto materiály lze využít pouze k nekomerčním účelům nebo k přednáškové činnosti. Výhradním vlastníkem autorských práv těchto materiálů je Ministerstvo dopravy – BESIP.

Z důvodu vyhlášeného nouzového stavu na jaře roku 2020 a s ním spojeného zavření školských zařízení připravil BESIP sérii online seminářů přibližující nové metodiky pro výuku dopravní výchovy (BESIP, 2020c).

#### **2.4.1 Dítě jako chodec, spolujezdec, cyklista**

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích nesmí ohrozit či omezit tzn. povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo nebo nevzniklo žádné nebezpečí (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích).

Z toho vyplývá, že dopravní výchova dětí v předškolním věku je velmi důležitá, i když se většinu času tráveném venku pohybují s dospělým, protože když například dospělému ujedou na koloběžce a dostanou se na konec cyklostezky, může jejich zaviněním (nezastavením) dojít k nehodě, která má vždy právními následky, při nichž zkoumáme míru zavinění i vyvození právní zodpovědnosti za takové jednání.

Podle zákona č. 361/2000 Sb. (o provozu na pozemních komunikacích) je řidič povinen dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu.

Pod pojmem „chodec“ jsou kromě osob využívajících k přemístění chůzi označovány taktéž osoby, které vezou dětský kočárek, tlačí vozík s nákladem do 60 cm šířky nebo vozík s nemocným či invalidou. Dále osoby vedoucí jízdní kolo či moped, osoby řídící invalidní vozík a osoby na kolečkových bruslích, koloběžkách, dětských kolech, skateboardech apod. (Stojan, 2009).

Pro děti např. v autobuse platí stejná pravidla jako pro ostatní osoby v MHD. Co se týče dítěte jako spolujezdce, do 12 let a s tělesnou výškou menší než 1,5 m jsou vyhrazena v osobním automobilu výhradně zadní sedadla s povinností použití bezpečnostních pásů, pokud patří mezi děti nejmenší, jsou pro ně vyhrazena místa na zadním sedadle v dětských sedačkách (Stojan, 2009).

Zde se dostáváme do sice trochu jiné věkové kategorie, než je věk předškolní, ale pro upřesnění dle § 58 zákona č. 361/2000 Sb. (o provozu na pozemních komunikacích) je cyklista mladší 18 let povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu a mít ji řádně připevněnou na hlavě. Dále tak dítě mladší 10 let smí jet na silnici a místní komunikaci na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let. Pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce nebo obytné a pěší zóně toto ustanovení neplatí.

Tyto skutečnosti uvádíme pro ucelenost specifikace dětí předškolního věku ve vazbě na jejich vývojové stádium, dopravní výchovu či právní aspekty spojené s přítomností dítěte na pozemních komunikacích.

## **2.5 Dopravní výchova v Dětském dopravním centru v Prostějově**

Dětské dopravní centrum (dále jen DDC) dříve spadalo po Autoklub Prostějov a zaměřovalo se pouze na výuku žáků 4. tříd základních tříd. V roce 2009 přešlo po Sportcentrum – dům dětí a mládeže Prostějov, příspěvková organizace (dále jen SC-DDM), které je zařazeno v rejstříku škol jako středisko volného času (Obrázek 1.) (Dětské dopravní centrum, 2015).

Realizuje úkoly školského zařízení pro aktivní a účelné využívání volné času dětí a mládeže. Pravidelný provoz pro veřejnost umožňuje rodičům s dětmi navštívit DDC za cenu 30,- Kč v odpoledních hodinách, děti jsou částečně pod pedagogickým dohledem. Děti tak nenásilnou formou zkušenostního učení získávají praktické dovednosti malého chodce i cyklisty a bez nebezpečí dopravních nehod se seznamují se základními pravidly bezpečného chování v provozu na pozemních komunikacích (DDC, 2015).

Je zde možnost využít občerstvení ve stánku „U Krtečka“ a s tím spojené posezení pod pergolou. Děti mají v ceně vstupného zahrnuté půjčení šlapacích kár, koloběžek, odrážedel, přileb. Přilba je nejen součástí ceny, ale i podmínku pro jízdu. K dispozici je i vybudované pískoviště se zastíněním, lanové hřiště, dvě trampolíny a horolezecká stěna (Obrázek 2., Obrázek 3.). Hřiště nabízí pro malé i větší ratolesti nejlepší trénink před vstupem do silničního provozu.

Mezi činnosti probíhající v areálu DDC patří od roku 2009 dopravní výchova pro základní školy v podzimním, zimním (nově od roku 2016) a jarním období. Dále dopravní soutěže mladých cyklistů, příměstské tábory a kroužky SC-DDM, víkendové akce pro školní a zájmové útvary, soutěžní odpoledne (prostějovské kulturní léto). DDC navštěvují v podzimním i jarním období také školní družiny i mateřské školy z okresu Prostějov (DDC, 2015).



Obrázek 1. DDC pod záštitou SC-DDM (zdroj: ddcpv.cz, 2010)



Obrázek 2. Otevření dětského lanového hřiště (zdroj: dddcpv.cz, 2013)



Obrázek 3. DDC Prostějov (zdroj: ddcpv.cz, 2013)

## 2.6 Zájmové vzdělávání, jeho realizace v Prostějově prostřednictvím SC-DDM

Dle vyhlášky č. 74/2005 Sb. (vyhláška o zájmovém vzdělávání) je SC-DDM školským zařízením pro zájmové vzdělávání středisko volného času, dům dětí a mládeže,

který vykonává svou činnost ve dnech školního vyučování i mimo ni, ale i během školních prázdnin.

V takovém typu zařízení jde primárně o organizovanou zájmovou činnost a posilování kolektivního cítění. Zabývá se nabídkou neorganizovaných spontánních aktivit, která je využívána individuálně nebo skupinami neorganizovaně podle jejich aktuálního zájmu (Pávková, 2001).

Ve volném čase by děti měly dělat to, co je baví a co je pro ně určitým způsobem prospěšné, ať už je to sport, tanec, divadlo, hra na hudební nástroj, šachy, cokoli výtvarného (jako je např. keramika, malování), společenské (deskové) hry, modelář letecký, v dnešní době dokonce i stavění dronů nebo IT kroužek. Jedná se o neformální vzdělávání, dítě by mělo být uvolněné, svobodně přicházející, navazovat nová přátelství, utvářet kolektiv. Aktivně využívat svůj čas k odreagování i formou aktivní pohybové aktivity, která v dospělosti může vyústit i v práci (vrcholový sportovec, trenér). Vede ke správnému využívání volného času jako prevence před patologickým chováním (alkohol, drogy aj.) Z pohledu výše zmíněného je patrné, že účastník dopravní výchovy, byť je nadále žákem po dobu školního vyučování, vnímá prostředí DDC pracujícího pod SVČ spíše neformálně, což má jistě kvalitativní dopad na edukační realitu.

Dle osobního sdělení ředitele SC-DDM získalo DDC svou současnou podobu až velkými změnami poté, co jej přestal spravovat prostějovský Automotoklub a předal jej zpět k užívání městu Prostějov. To pověřilo řízením DDC jím zřízenou příspěvkovou organizaci (SC-DDM), která jej začalo v roce 2009 spravovat. Od počátku se mu věnuje vystudovaný rekreolog, který dopravní hřiště přeměnil v moderní místo střetávání dětí a rodičů, neboť ke kurikulární dopravní výchově se přidaly aktivity pro veřejnost během odpoledních hodin a v případě letních prázdnin pak táborové činnosti. V roce 2013 v rámci spolupráce se soukromým subjektem došlo k vybudování lanové dráhy „lanáček“, které zaplnila volné ostrůvky mezi jednotlivými cestami a navýšila tak kapacitu areálu pro návštěvníky a rozšířila tak činnost, které DDC nabízí (J. Zatloukal, osobní sdělení, 16. dubna 2020).

## **Popis pracovníků DDC**

Jelikož je SC-DDM příspěvková organizace města, řídí se odměňování jeho zaměstnanců prostřednictvím tarifních složek, proto je každá zaměstnanecká pozice na DDC určena katalogem prací. Pracovní pozice, které se zde vyskytují, jsou:

- pedagog volného času,
- provozář,
- uklízeč(ka)
- dělník lázeňských a rekreačních zařízení.

Z tohoto výčtu zní netradičně pozice dělník lázeňských a rekreačních zařízení. Při bližším seznámení však zjistíme, že nařízení vlády č. 222/2010 Sb. (o katalogu prací ve veřejných službách a správě) přisuzuje této pracovní pozici takové činnosti, jako je kontrola vstupenek, vydávání sportovních potřeb, podávání základních informací o provozním řádu a zařízení a poskytovaných službách. Ve vyšší platové třídě pak vykonávání dozoru nad provozem hřišť, zajišťování dodržování pravidel bezpečnosti návštěvníků včetně běžné údržby využívaných zařízení.

### **2.6.1 Bezpečná cesta do školy, Do školy na kole**

V rámci SC-DDM vznikly v minulosti aktivity, které byly nad rámec dopravní výchovy spojené s bezpečností dětí na pozemních komunikacích.

Dle osobního sdělení ředitele SC-DDM Jana Zatloukala fungovalo pod SC-DDM Zastupitelstvo dětí a mládeže města Prostějova, které v roce 2009 zpracovávalo velké dotazníkové šetření s názvem „Bezpečná cesta do školy“. Jeho záměrem bylo zjištění, které ulice jsou pro přesun žáků do školy nejfrekventovanější, jaké dopravní prostředky za tímto účelem tito žáci užívají, příp. jaká místa na své cestě nepovažují za bezpečná (v současné době se užívá za tímto účelem termínu „pocitová mapa“). V roce 2020 pak vznikla v této organizaci aktivita, která nese pracovní název „Do školy na kole“, jež by měla motivovat žáky škol k užívání jiných způsobů přepravy, než je s rodiči autem (J. Zatloukal, osobní sdělení, 16. dubna 2020).

Aktivity, které jsou popsány výše, jsou vyústěním „městské legendy“ o tom, že Prostějov je označován jako „hanácké hanoj“, což má vtipně uvozovat tradici vysokého procenta osob, kteří se dopravují v tomto městě do práce na kole, obdobně jako je to v hlavním městě Vietnamu (Vysloužil, 2019).



Problematikou přepravy žáků do školy se zabývala i Komise pro IT a Smart city Rady města Prostějova na svém zasedání 5. března 2020 (PV, 2020).

Dle osobního sdělení předsedy této komise Tomáše Lázny byla důvodem této aktivity i snaha motivovat děti k aktivnímu pohybu a omezit dopravní zátěž. V současné době vlivem zavření SC-DDM z důvodu pandemie COVID.19 je však tato iniciativa přerušena a její realizace se v roce 2020 rozhodně nestihne (T. Lázna, osobní sdělení, 16. dubna 2020). Pravdou však zůstává, že takto organizovaná společná aktivita je možným završením dopravní výchovy aplikované v tomto městě.

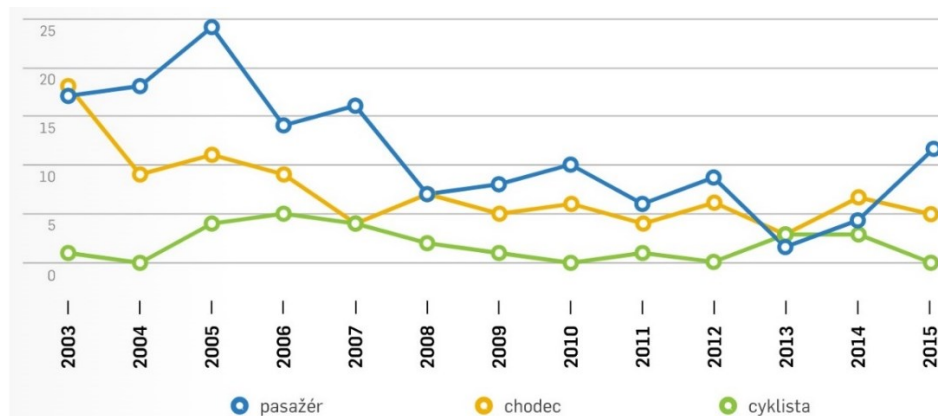
## 2.7 Dítě a nehodovost

Mezi nejtragičtější nehody patří ty, při níž je určitým způsobem postiženo dítě, nejen proto, že má před sebou celý život, ale také proto, že důvody takové nehody nebývají vždy zcela jasně objasněny. Bývají, ale také nehody, při níž je dítě jako spolujezdec, v tomto případě je však vždy vinen dospělý, řidič. Děti i když se pohybují přímo v provozu nebo poblíž něj, nedokážou většinou adekvátně reagovat na situaci na pozemních komunikacích, neuvědomují si svoji zodpovědnost např. při jízdě na kole (Votruba, 2001).

Graf 1 ukazuje smutnou realitu týkající se větší úmrtnosti dětí jako spolujezdec než jako chodec, oproti tomu počet usmrcených dětských cyklistů dosahuje v určitých letech nuly. Na Grafu 2 můžeme vidět počty těžce zraněných dětí v průběhu uplynulých let. I když oba grafy ukazují klesající tendenci, je tento počet dětských tragédií v každém případě nepřijatelný (Bezpečné cesty, 2019).

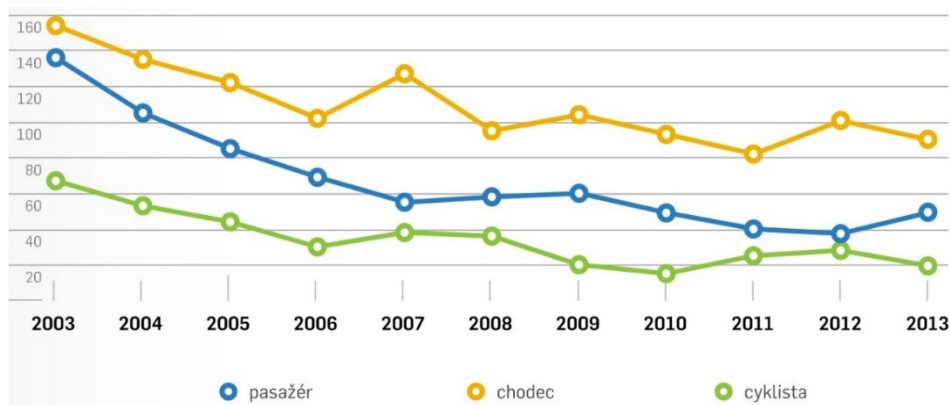
Graf 1

*Statistiky ČR – Počty usmrcených dětí (zdroj: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>, 2019)*



Graf 2

Statistiky ČR – Počty těžce zraněných dětí (zdroj: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>, 2019)



Malé děti mají díky své výšce úroveň vnímání okolí níž, proto nemají takový přehled a vidí toho méně, než dospělí, a i když nebývají většinou samy, jdou za ruku s rodičem, může se stát, že dítě se vytrhne a rozeběhne se náhle pryč. Bohužel si většina dospělých toto neuvědomuje a události pak končí zbytečně tragicky. „Na tuto skutečnost je potřeba populaci cílevědomě připravovat a výsledky dopravních kompetencí považovat za další novou gramotnost člověk“ (Stojan, 2008a).

Dle Stojana (2008b) je významnou složkou prevence nejčastějších a nejzávažnějších úrazů a situací ohrožujících zdraví a životy této věkové a sociální vrstvy dopravní výchova, jejíž současná úroveň je většinou dosud po stránce organizační, obsahové i metodické zcela nedostatečná.

### **3 CÍLE**

Tato práce má několik cílů. Prvním cílem je zjistit poznatky dětí z dopravní výchovy, stěžejní průzkum je zaměřen na pozorování dětí konkrétních mateřských škol, jak dokáží své teoretické znalosti uplatnit v praxi. Dalším cílem je zjistit detaily fungování ostatních dopravních hřišť v Olomouckém kraji a utvořit obrázek o rozsahu dopravní výchovy dětí předškolního věku. Dále pak pojednat o základních charakteristikách systémového okolí dopravní výchovy dětí.

## 4 METODIKA

Tato práce má rešeršní charakter. Jejím cílem je zhodnotit znalosti dětí v předškolním věku v dopravní výchově za pomoci obrázkového testu/dotazníku. S dotazníkem, který obsahoval celkem 5 úkolů a byl administrován dětem v předškolním věku do mateřských škol, které byly osloveny osobně, e-mailem, nebo telefonicky, nakonec souhlasilo 11 školek k okresu Prostějov. Po vzájemné komunikaci a domluvě konkrétního termínu došlo ke schůzce ve třídě s vytištěnými pracovními listy, které děti pod mým a pedagogickým dohledem vyplňovaly.

Praktické využití znalostí bylo zkoumáno na základě nejčastějších chyb dle pracovníků DDC v Prostějově, které byly sestaveny a zapisovány do záznamového archu. Praktická část se odehrávala na DDC v Prostějově, kde školy docházely v dohodnutý termín. Šlo o pozorování, zda to, co se děti naučily, umí použít v praxi. Teoretická, a i praktická část probíhaly v rámci prostějovských tříd a školek zvlášť, ovšem výsledky budou prezentovány souhrnně.

Dílčí výzkum byl řešen elektronickým dotazníkem zasláným vedoucím dětských dopravních hřišť v Olomouckém kraji a zkoumal možné využití těchto hřišť v širším pohledu a utvořil obrázek o rozsahu dopravní výchovy dětí předškolního věku. Do výzkumu se zapojilo 9 dopravních hřišť v Olomouckém kraji. Všechny odpovědi byly vyhodnoceny v programu Microsoft Excel, kde byly také vytvořeny příslušné sloupcové a výsečové grafy.

## 5 VÝSLEDKY

To, že děti mají dobrý teoretický přehled o zásadách silničního provozu, bohužel nezaručuje, že se tak budou správně chovat i v provozu nebo že včas zareagují. „Opakování je matka moudrosti“, nesmí se však děti nutit, musejí mít zájem a snahu spolupracovat. Zvládnutí jednoho prvku napoprvé však neznámá, že ho zvládne i v budoucnu, negativní činitelé působící na dítě, jako je např. únava, ale i velký zápal nebo radost, brání dítěti v soustředění se na danou situaci a vede ke špatně zvolenému kroku.

Dílčí výzkum dopravních hřišť poukazuje na různorodost fungování ostatních dopravních hřišť a čtenář si tak může utvořit obrázek o rozsahu dopravní výchovy dětí předškolního věku. Odkrývá rozdíl ve financování těchto subjektů, v nabídce jejich činností pro ZŠ a MŠ, školní družiny, zájmové útvary, popř. i veřejnost atp., v komunikaci mezi těmito subjekty či materiálním zajištění. V této části práce budou analyzována data z mého výzkumu, který jsem navrhla a vyhodnocovala.

### 5.1 Dotazníkové šetření (dotazník, obrázkový test)

Díky své profesi mám možnost setkat se s dětmi předškolního věku, na které je i tento výzkum cílený. Na základě tohoto průzkumného šetření bych chtěla poukázat, že znalost zásad provozu na komunikacích má své opodstatnění i v tomto věku, a poskytnout tak možné zaměření se na tuto problematiku i v širším pohledu, např. v rámci diplomové či rigorózní práce.

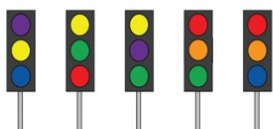
Pro zjištění znalostí z dopravní výchovy dětí v předškolním věku byl pro tuto bakalářskou práci zpracován obrázkový test/dotazník. Dotazníkové šetření bylo provedeno na jaře 2019 písemnou formou po předchozí dohodě s mateřskými školami telefonickou, e-mailovou nebo osobní formou. Podařilo se získat data od 211 respondentů v předškolním věku.

Pro ucelený přehled úkolů je přímo zde umístěný obrázkový test/dotazník (BESIP, 2020d).

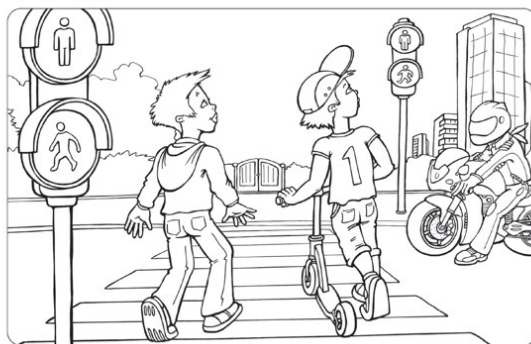
Zakroužkuj 5 značek, které jsou na obrázcích znázorněny dobře.



Poznáš, který semafor ukazuje správné barvy? Zakroužkuj ho.



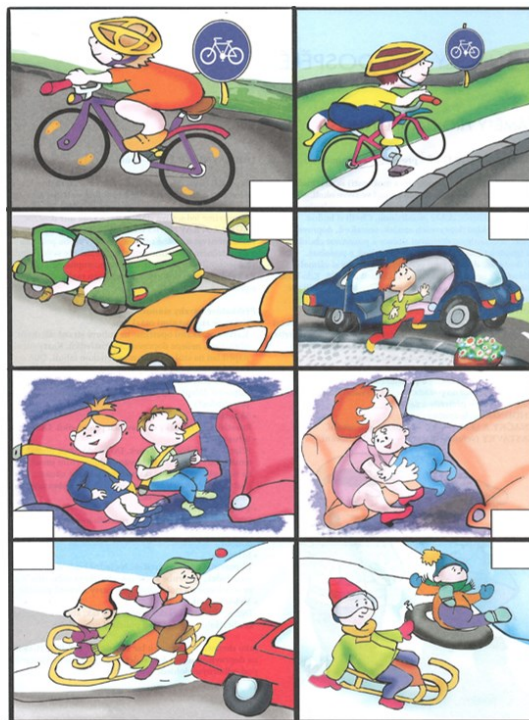
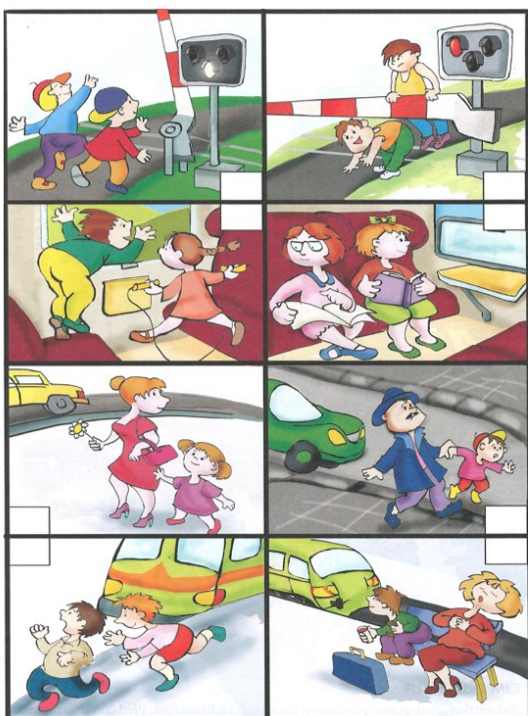
Jaká barva musí svítit na semaforu, abychom mohli přejít přes přechod? Vymaluj panáčka na semaforu správnou barvou.



Zakroužkuj povinnou výbavu cyklisty i jeho kola.



Okénka u obrázků s nebezpečným chováním vybarvi červeně, se správným zeleně.

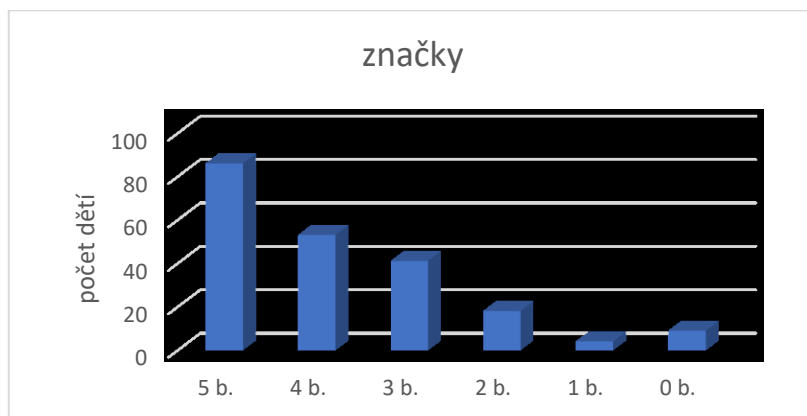


### Úkol č.1: Zakroužkuj 5 značek, které jsou na obrázcích znázorněny dobře.

V tomto úkolu z celkových 211 respondentů zakroužkovalo správných 5 značek 86 respondentů, 4 z 5 správných značek zakroužkovalo 53 respondentů, 3 z 5 41 respondentů, 2 z 5 18 respondentů, 1 z 5 4 respondenti a 9 respondentů nedokázalo zakroužkovat žádnou správnou značku nebo zakroužkovali všechny vybrané značky, proto byla jejich odpověď považována za nesprávnou (Graf 3).

Graf 3

*Znalost dopravních značek dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*

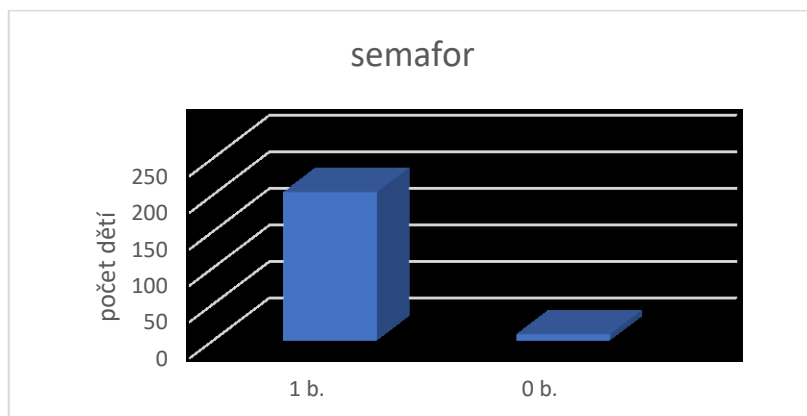


### Úkol č. 2: Poznáš, který semafor ukazuje správné barvy? Zakroužkuj ho.

U tohoto úkolu byla jen jedna správná odpověď, kterou správně vyhodnotilo 203 respondentů, zbývajících 8 nepochopilo zadání nebo uvedlo více odpovědí, tudíž se jejich odpověď považovala za nesprávnou (Graf 4).

Graf 4

*Znalost dopravního semaforu dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*



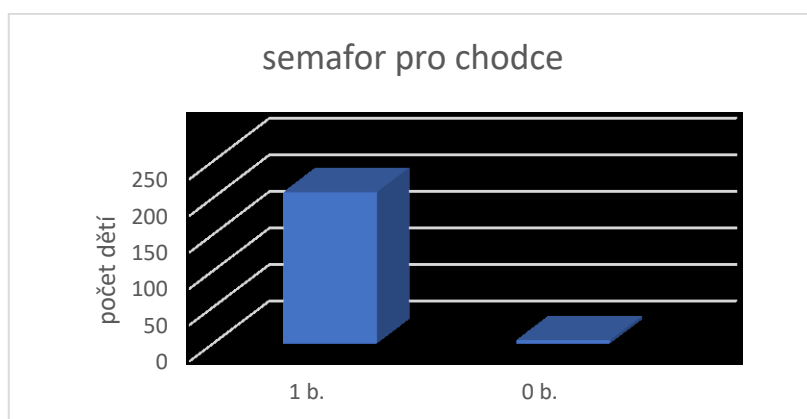
### Úkol č. 3: Jaká barva musí svítit na semaforu, abychom mohli přejít přes přechod?

#### Vymaluj panáčka na semaforu správnou barvou.

Semafor správně vybarvilo 207 respondentů, zbývajících 4 respondenti úkol buď nechtěli splnit, nebo vybarvili celý obrázek až na semafor, anebo vybarvili celý semafor zelenou barvou (i stojícího panáčka, který svítí červeně) a jejich odpověď se tak nemohla považovat za správnou (Graf 5).

Graf 5

*Znalost semaforu pro chodce dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*



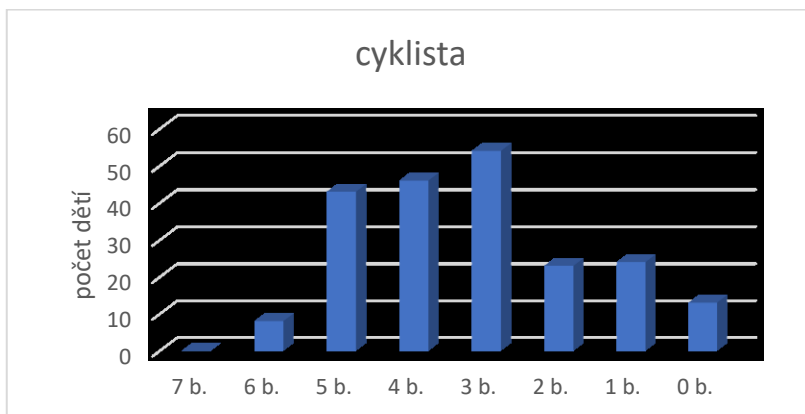
### Úkol č. 4: Zakroužkuj povinnou výbavu cyklisty i jeho kola.

Nebyl zde stanovený maximální počet odpovědí. Největší počet 6 částí povinné výbavy cyklisty vědělo 8 respondentů, 5 částí vědělo 43 respondentů, 4 části 46 respondentů, 3 části vědělo nejvíce respondentů 54. Dále 2 části vědělo 23 respondentů, 1 část 24 respondentů a 13 respondentů z důvodu vynechání úkolu nebo ze zakroužkování celého obrázku (kde se nedalo přesně určit, jaké části povinné výbavy měli na mysli) bylo hodnoceno 0 (Graf 6).



Graf 6

*Znalost povinné výbavy na kole dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*

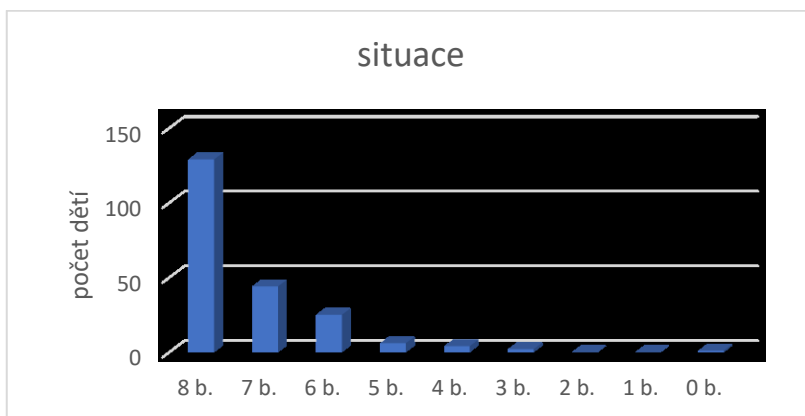


**Úkol č. 5: Okénka u obrázků s nebezpečným chováním vybarvi červeně, se správným zeleně.**

Maximálního počtu 8 dosáhlo 129 respondentů, 7 dosáhlo 44 respondentů, 6 dosáhlo 25 respondentů, 5 dosáhlo 6 respondentů, 4 dosáhlo 4 respondentů, 3 dosáhlo 2 respondentů, 2 a 1 neměl nikdo, 0 dosáhl 1 respondent (Graf 7).

Graf 7

*Znalost zásad správného chování dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*



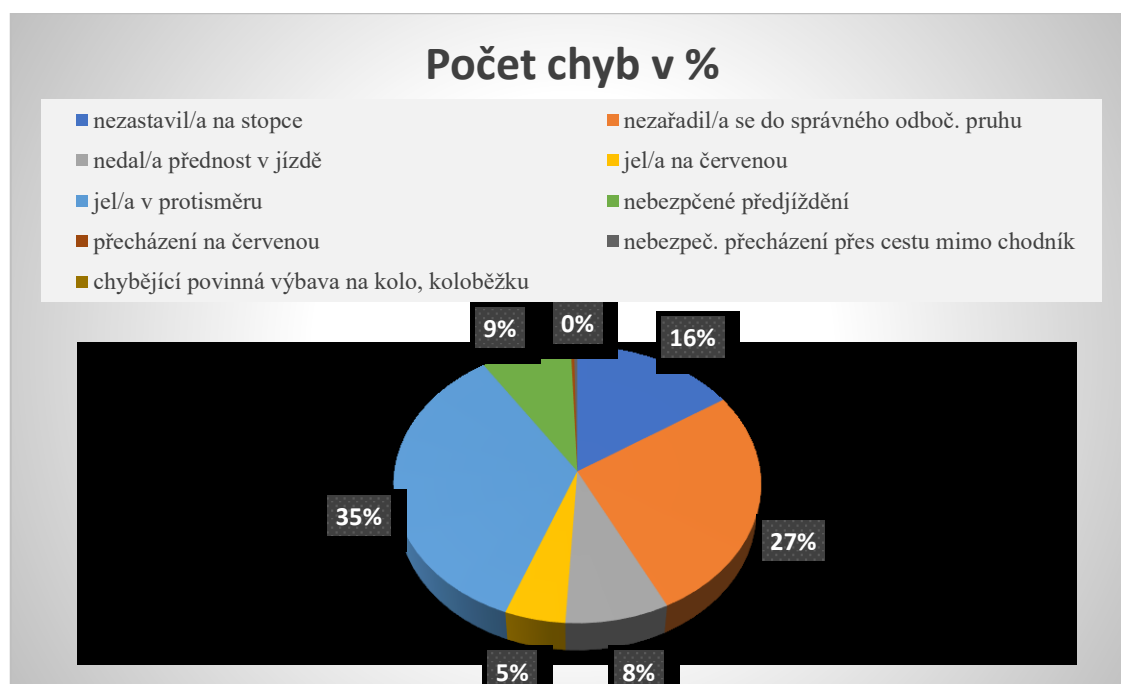
## 5.2 Záznamový arch

Pro praktickou část byl vyhotoven záznamový arch s výčtem nejčastějších chyb, kterých se respondenti dopouštějí. Vybrané chyby byly konzultovány s pracovníky DDC v Prostějově.

Bylo pozorováno 205 respondentů, ti nejčastěji chybovali v jízdě v protisměru (35 %), dále v zařazení se do nesprávného odbočovacího pruhu (27 %), potom nezastavení na stopce (16 %), také v nebezpečném předjíždění (9 %) a nedání přednosti v jízdě (8 %) a velmi malé procento v jízdě na červenou (5 %) (Graf 8). Co se týká ostatních chyb s 0 %, záznamový arch byl také sestavován na základě mého předpokladu o formě výuky DDC, proto došlo k mylnému předpokladu na mé straně, že se budou děti dopouštět chyb, které jsem očekávala, např. k chybě „chybějící povinná výbava na kolo, koloběžku“ nemohlo dojít, jelikož pedagogové striktně dohlíželi nad jejich nasazením před tím, než je pustí jezdit. Když respondenty nebavilo ježdění, což se moc často nestávalo, svačili pod pergolou nebo lezli po „lanáčku“. Nemuseli tak křížit cestu mimo chodník, čímž se vyvarovali chyb „přecházení na červenou a „nebezpečné přecházení přes cestu mimo chodník“. Pokud se přesto takový adept našel, nedošlo z jeho strany k pochybení.

Graf 8

#### *Výčet nejčastějších chyb*



#### **Jízda v protisměru**

Respondenti se často v zápalu hry nebo na základě prosté nepozornosti dopouštěli chyby jízdy v protisměru.

## Zařazení do nesprávného odbočovacího pruhu

Respondenti zapomínali dávat pozor nebo nerespektovali značení na komunikacích, proto se dopustili špatného odbočení.

## Nezastavení na stopce

Tuto chybu, krom skutečnosti zmíněné v teoretické části, kdy dítě předškolního věku nevyhodnocuje situace ještě komplexně, tedy v tomto případě vnímání umístění značení jak vertikální, tak i horizontální, mohlo zapříčinit i to, v jakém místě a výšce je zde umístěna značka „STOP“ (Obrázek 4). Respondent mířící směrem ke značce „STOP“, nevidí kvůli konstrukci „lanačka“ značku z dálky, v její blízkosti už není v jejich zorném poli. Tuto skutečnost jsme rozebírali v teoretické části v oblasti vývojové psychologie a pohledu na proporcionalitu okolních předmětů (co dítě vnímá jako velké, co jako malé, v jaké je předmět vzdálenosti, příp. výšce).



Obrázek 4. Dětské dopravní centrum Prostějov (zdroj: <https://www.google.com>)

## Nebezpečné předjíždění

Během „honičky“ respondenti riskovali předjíždění, které ojediněle končilo srážkou s jiným vozidlem.

## Nedání přednosti v jízdě

Tato chyba se často uskutečňovala na místě (viz obrázek 5., obrázek 6.), kdy respondent odbočující vlevo (Obrázek 6.) má zelenou, a respondent, který jede směrem rovně (Obrázek 5.), má ve stejné chvíli také zelenou a má přednost před odbočujícím vozidlem vlevo (Obrázek 6.). Opět se zde odkazujeme na poznatky z teoretické části, ve které jsme poukazovali absenci komplexních řešení. Děti srozumitelné značení pomocí semaforů je nyní zkomplikováno pravidlem, když před odbočováním doleva je povinnost dát přednost protijedoucímu vozidlu.



Obrázek 5. DDC Prostějov (zdroj: <http://www.zsroznavska.cz/ms-radova/fotogalerie/detske-dopravni-centrum-v-prostejove-berusky>)



Obrázek 6. DDC Prostějov (zdroj: <http://spacireksdetmi.cz/detske-dopravni-centrum>)

### **Jízda na červenou**

Této chyby se respondenti dopouštěli dle mého pozorování na základě své nepozornosti, která ale neskončila naštěstí ani v jedno případě srážkou.

### **5.3 Dotazníkové šetření (dopravní hřiště v Olomouckém kraji)**

Základem tohoto dotazníku bylo zjistit rozsah fungování ostatních dopravních hřišť v Olomouckém kraji a rozsah dopravní výuky dětí předškolního věku. Výsledky šetření mohou čtenáři této práce pomoci udělat si obrázek o stavu a vybavenosti dopravních hřišť v regionu.

#### **Otázka č. 1: Obec, ve které se dětské dopravní hřiště nachází?**

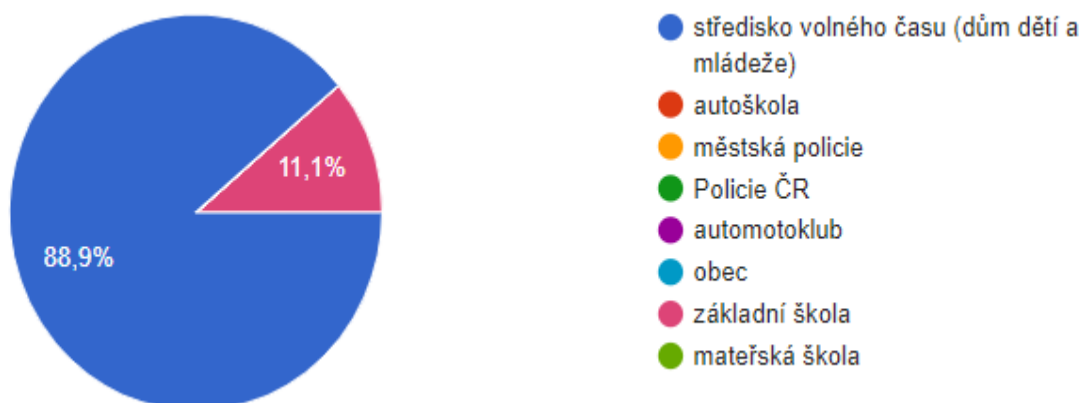
Dotazník vyplnilo celkem 9 měst: Lipník nad Bečvou, Jeseník, Kojetín, Mohelnice, Šternberk, Přerov, Litovel, Hranice na Moravě a Prostějov.

## Otázka č. 2: Kdo je provozovatelem Vašeho hřiště?

Nejčastějším provozovatelem dopravních hřišť je středisko volného času (dům dětí a mládeže). Zbývající dopravní hřiště je provozováno základní školou (Graf 9).

Graf 9

*Provozovatelé dopravních hřišť v Olomouckém kraji dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

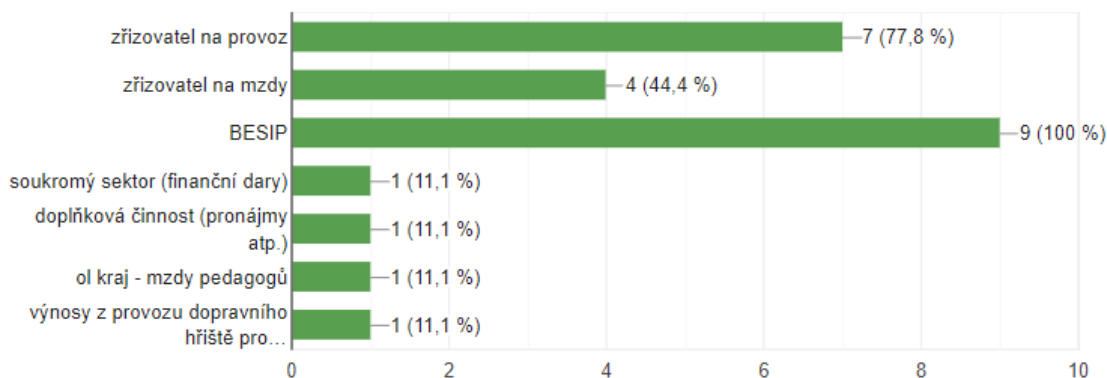


## Otázka č. 3: Jaké jsou zdroje financování Vašeho dopravního hřiště?

U této otázky bylo více možných odpovědí. Dle grafu 10 můžeme vidět, že nejčastější odpovědí na zdroj financování je BESIP, druhým nejčastějším zdrojem financování je zřizovatel na provoz, dále pak zřizovatel na mzdy. Zbývající zdroje financování jsou uvedeny pouze jedenkrát.

Graf 10

*Zdroje financování dopravních hřišť v Olomouckém kraji dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

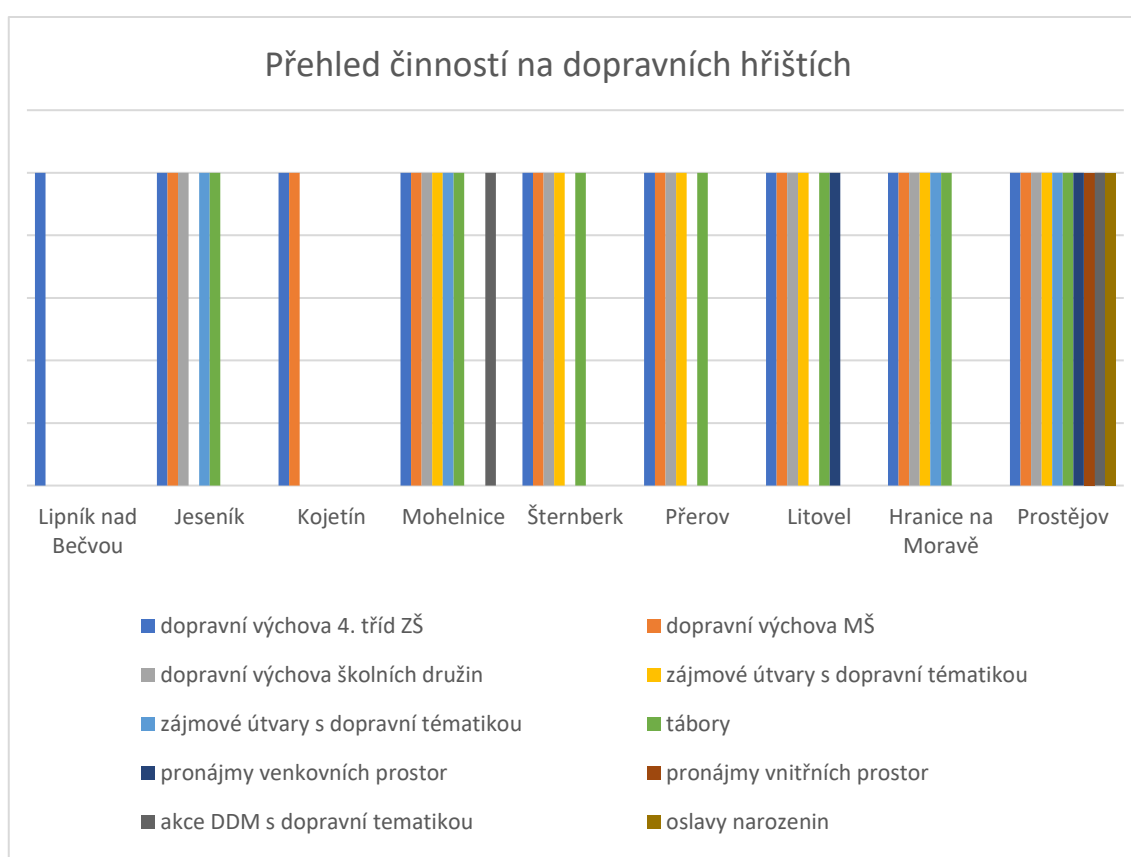


#### Otázka č. 4: Jaké oblasti na dopravním hřišti realizujete?

Zde byla možnost více odpovědí a můžeme vidět (viz graf 11), kolik oblastí které dopravní hřiště zajišťuje. DDC v Prostějově zajišťuje všechny oblasti nabízené v odpovědích, dopravní hřiště v Mohelnici zajišťuje 7 oblastí, dopravní hřiště v Litovli a Hranicích na Moravě zajišťují 6 oblastí, dopravní hřiště v Jeseníku, Šternberku a Přerově 5 oblastí, dopravní hřiště v Kojetíně 2 oblasti a dopravní hřiště v Lipníku nad Bečvou pouze 1 oblast.

Graf 11

*Přehled činností na dopravních hřištích dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

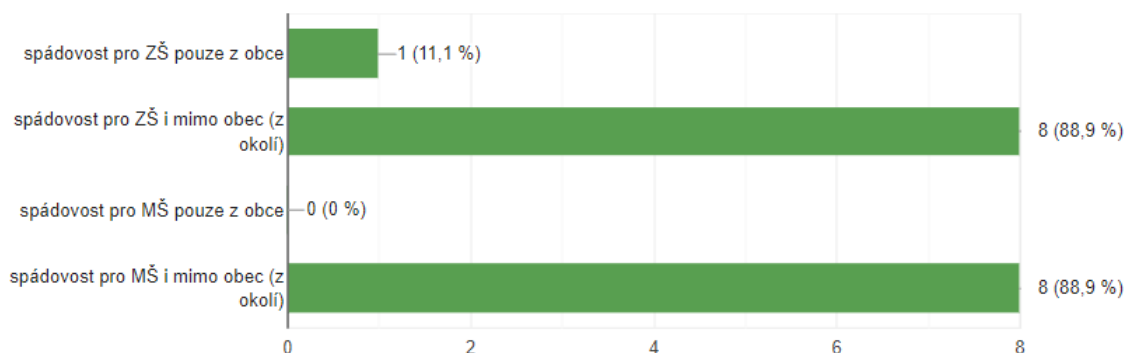


#### Otázka č. 5: V případě dopravní výchovy zajišťujete...

V této otázce bylo nejčastější odpovědí spádovost pro ZŠ i mimo obec (z okolí) a spádovost pro MŠ i mimo obec (z okolí). Pouze 1 z celkových 9 dopravních hřišť zajišťuje spádovost pro ZŠ pouze z obce (Graf 12).

Graf 12

*Spádovost dopravní výchovy dle typu škol dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

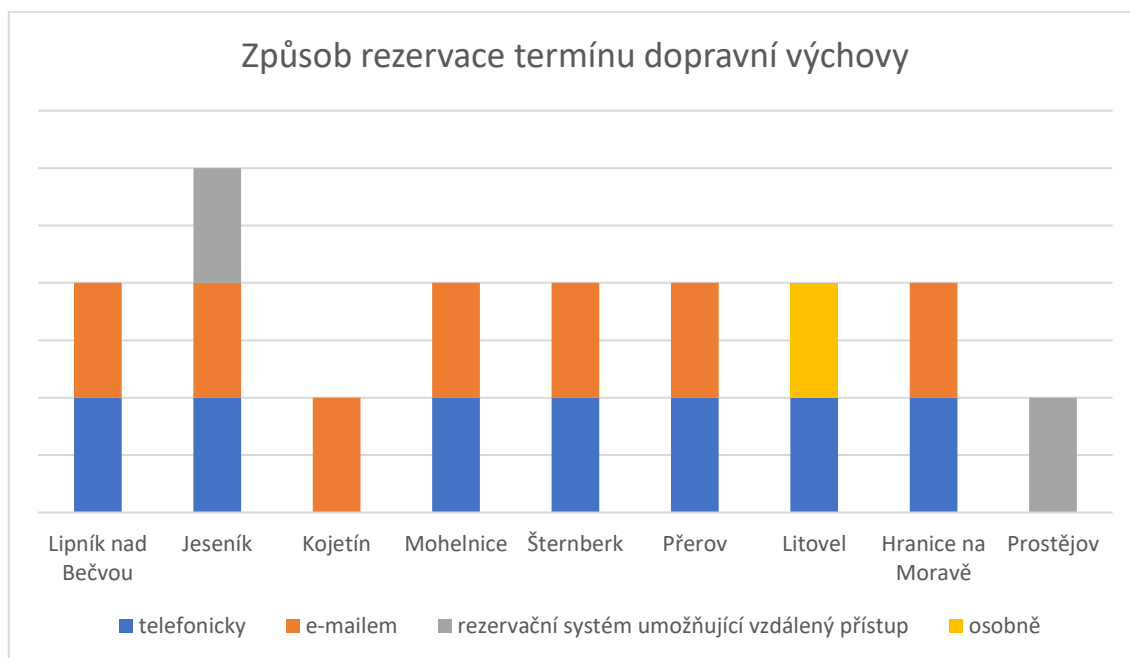


### Otázka č. 6: Jakým způsobem domlouváte termín výuky?

V této otázce jsme zjistili způsob rezervace termínů na dopravních hřištích. Dopravní hřiště v Jeseníku využívá až tři způsobů, dopravní hřiště v Lipníku nad Bečvou, Mohelnici, Šternberku, Přerovu, Litovli a Hranicích na Moravě využívají dvou způsobů a zbývající dopravní hřiště v Kojetíně a Prostějově využívají pouze jeden.

Graf 13

*Způsob rezervace termínů dopravní výchovy dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*





### Otázka č. 7: Kolik výukových skupin kombinujete během výuky?

Na grafu 14 můžeme vidět, kolik výukových skupin zvládnou jednotlivá dopravní hřiště kombinovat. Nejvíce zvládne dopravní hřiště v Mohelnici, 2 skupiny zvládnou dopravní hřiště v Prostějově, Hranicích na Moravě, Litovli, Přerově a Kojetíně. 1 skupinu pak v Jeseníku, Lipníku nad Bečvou a Šternberku.

Graf 14

*Počet výukových skupin kombinovaných během výuky dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

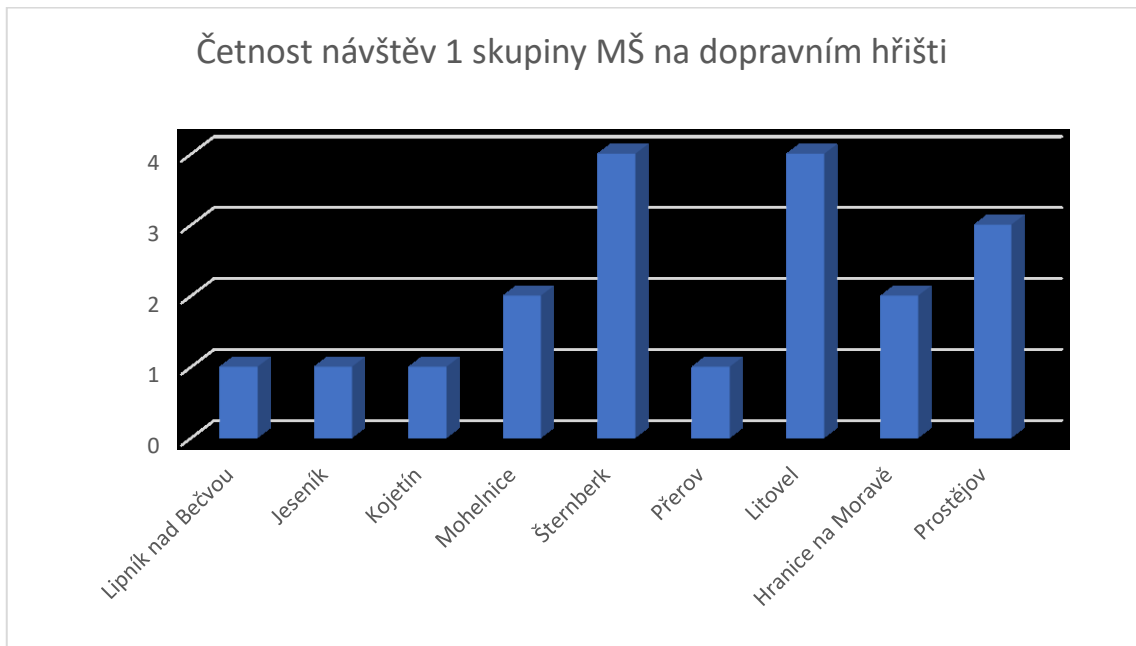


### Otázka č. 8: Kolikrát ročně se k Vám dostane jedna skupinka mateřské školy?

Jak můžeme vidět na grafu 15, během roku se nejčastěji dostane 1 skupinka MŠ na dopravní hřiště v Litovli a Šternberku, dále pak 3x ročně v Prostějově, 2x ročně v Mohelnici a v Hranicích na Moravě a u zbývajících dopravních hřišť 1x ročně.

Graf 15

Četnost návštěv 1 skupiny mateřské školy dle dotazníkového šetření dopravních hřišť

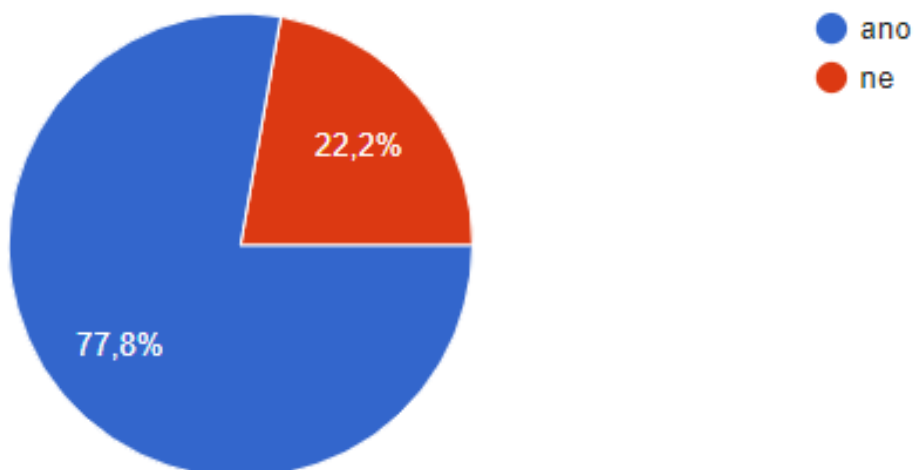


**Otázka č. 9: Realizujete zimní dopravní výchovu (i v případě jiného prostoru)?**

Zimní dopravní výchovu realizuje 77,8 %, tj. 7 dopravních hřišť z celkových 9.

Graf 16

Realizace zimní dopravní výchovy dle dotazníkového šetření dopravních hřišť

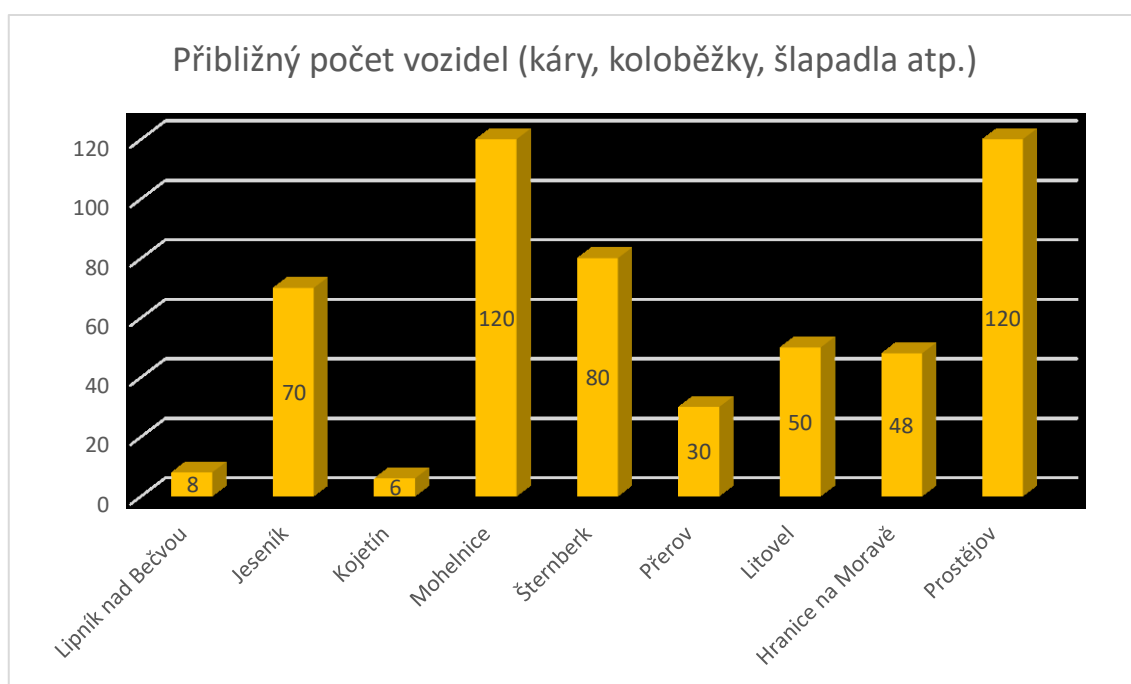


**Otázka č. 10: Kolik přibližně vozidel (káry, koloběžky, šlapadla atp.) používáte?**

V této otázce jsme zjistili, že dopravní hřiště v Mohelnici a Prostějově disponují přibližně 120 vozidly, dopravní hřiště ve Šternberku 80 vozidly, dopravní hřiště v Jeseníku 70 vozidly, dopravní hřiště v Litovli 50 vozidly, dopravní hřiště v Hranicích na Moravě 48 vozidly, dopravní hřiště v Přerově 30 vozidly, dopravní hřiště v Lipníku nad Bečvou 8 vozidly a dopravní hřiště v Kojetíně 6 vozidly.

Graf 17

*Přibližný počet vozidel (káry, koloběžky, šlapadla atp.) v jednotlivých dopravních hřištích dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

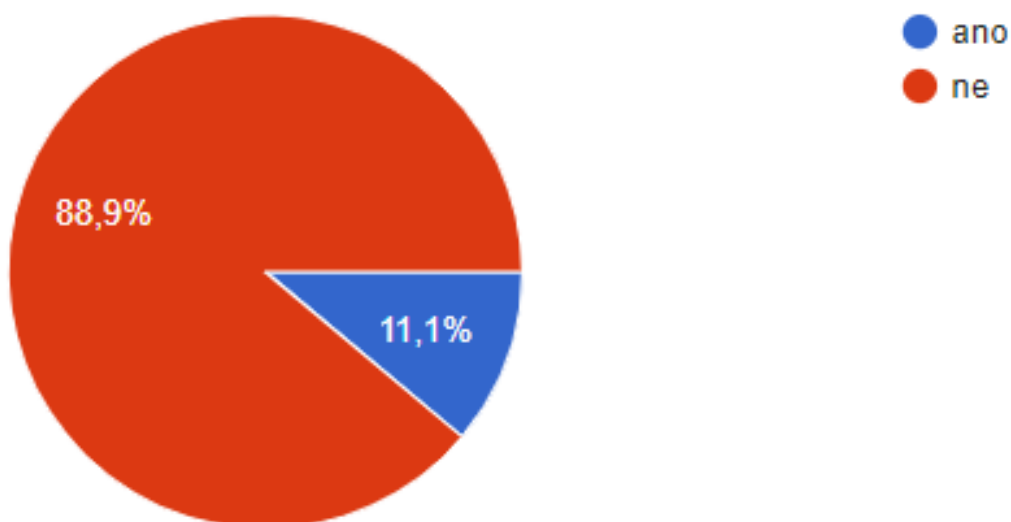


**Otázka č. 11: Disponuje Vaše hřiště i občerstvením s možností posezení?**

Z odpovědí na tuto otázku vyplývá, že pouze jedno dopravní hřiště poskytuje služby občerstvení s posezením z celkových 9 (Graf 18).

Graf 18

*Poskytované služby občerstvení s posezením na dopravních hřištích dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*



**Otázka č. 12: Máte-li zájem o výsledek průzkumu v Olomouckém kraji, napište prosím svou e-mailovou adresu.**

Všichni respondenti projevili zájem o výsledek tohoto výzkumu.

## 6 DISKUZE

Dosavadní výuka dopravní výchovy v mateřských školách je sice zařazena v RVP PV a dále pak ve ŠVP každé školy, ovšem míra, jakou se jí děti budou ve školách věnovat, už je převážně na každé učitelce zvlášť. Jelikož výstupy uvedené v RVP PV jsou jen doporučené, nejsou nutné k ukončení předškolního vzdělávání a nástupu do základního vzdělávání. Při dotazníkovém šetření (dotazník, obrázkový test) ve třídách mateřských škol jsem nasbírala další zkušenosti s prací s dětmi v předškolním věku. Ovšem bylo pro mě milé překvapení, že i zkušená pedagožka s několikaletou praxí díky mému dotazníkovému šetření (dotazník, obrázkový test) zjistila chybu ve svém přístupu k dětem, který ale slíbila změnit. Třída dětí nebyla schopna samostatné práce, protože dosavadní přístup zvolený pedagogem byl tzv. „za ručičku“. V ostatních třídách mateřských škol jsem však na takový problém už nenarazila.

Některé situace, zejm. situace se správným a špatným chováním v dotazníkovém šetření (dotazník, obrázkový test), někdy dělaly problém i samotným učitelkám, avšak děti s nimi moc problémů neměly, ale našly se i výjimky, kdy děti nechtěly dodržet dané dvě barvy k určení správné a špatné odpovědi (zelená, červená).

V praktické části napomohlo k četnosti určitých chyb nezodpovědné chování některých dětí i přes napomenutí, ovšem i ta musela být započítána, jelikož si děti musejí být vědomy svých chyb a měly by být nabádány k jejich vyvarování v budoucnu a zároveň k uvědomění si vážnosti svých nezodpovědných činů s možným následkem. Také zápal a radost ze hry mezi dětmi měl vliv na jejich chybovost, jelikož adrenalin při jejich „honičce“ někdy způsobil pozdější reakci nebo nesprávný úkon.

V tomto hlavním výzkumu lze poukázat i na určité nedostatky týkající se např. úzkého počtu respondentů na celkový možný počet, krátký a méně propracovaný způsob zkoumání dětí a jejich poznatků z dopravní výchovy, včetně praktického využití. Proto se nemohou výsledky označovat jako „reprezentativní“, nýbrž jen objektivní.

Z dotazníkového šetření dětských dopravních hřišť v Olomouckém kraji vyplývají okolnosti týkající se jejich fungování, možnosti jednotlivých dopravních hřišť ve vazbě na statut a rozlohu města, a i na jejich počet obyvatel. Dále na zdrojích financování a zájmu okolních obcí i subjektů (ZŠ, MŠ atp.) o dopravní výchovu dětí. Čtenář si rovněž může udělat obrázek o nabídce a činnostech jednotlivých dopravních hřišť, což mu umožní lépe vplout do problematiky.

Jelikož byla poskytnuta možnost seznámit s výsledky této práce i samotné respondenty na základě jejich zájmu (týká se dílčího výzkumu dopravních hřišť v Olomouckém kraji), mohou tak tyto výsledky sloužit jako přehled o fungování ostatních dopravních hřišť a být tak zároveň vhodnou inspirací pro zlepšení svých dosavadních činností, zdrojů financování a celkového růstu daného subjektu.

## 7 ZÁVĚRY

Podarilo se zjistit teoretické poznatky dětí z dopravní výchovy prostřednictvím dotazníkového šetření a zhodnotit i jejich využití v praxi. Dále byla zodpovězena otázka ohledně fungování ostatních dopravních hřišť v Olomouckém kraji a rozsahu dopravní výchovy dětí předškolního věku.

Na základě dílčího výzkumu můžeme navrhnout zlepšení vybavenosti dopravních hřišť, rozšíření jejich nabídky. Dopravní hřiště by se měla stát větší součástí komunity, kde se vyskytují, jako můžeme pozorovat v Prostějově, kde jsou pracovníci DDC zapojeni do Dne bez aut. Pořádají závod Prostějovská koloběžka, příp. sami organizují večerní vyjížděku na kolečkových bruslích BladeNights (Obrázek 7.), kde je základní podmínkou vybavení účastníků, zejm. přilba, blikačky a chrániče. Samotnou akci dozoruje Městská policie v Prostějově tím, že pomocí svých vozů a s užitím výstražných majáků doprovází stovky účastníků. Dochází tak k interakci mezi občany města, pracovníky DDC i Městskou policií, což má pozitivní vliv na zdravé vztahy v tomto městě.

Není zanedbatelná ani skutečnost, že díky hodinám pro veřejnost dochází k setkávání různých osob, skupin obyvatelstva a navazování nových vztahů.

### *BladeNights* PROSTĚJOV

Nočním Prostějovem na **kolečkových bruslích** za doprovodu hudby a policejních vozů....

**20.9.2019**



Sraz ve **20.00 hod** na **Dětském dopravním hřišti**.

Čas startu: **20.30 hod.**

Trasa cca 10 km. S sebou: kolečkové brusle, přilbu, chrániče, blikačky a světýlka.



Obrázek 7. BladeNights Prostějov (zdroj: <https://www.prostejov.eu/redakce>)

## 8 SOUHRN

V úvodní části se bakalářská práce zabývá vývojem dětí v předškolním věku. Dále popisuje dopravní výchovu předškolního vzdělávání, její výstupy dle RVP PV a také BESIPu. Na konci úvodu se pak můžeme seznámit se vztahem rodiny a dopravní výchovy.

V hlavní části se zaměřuje na činnost DDC a zájmového vzdělávání v Prostějově, a s ním pak vzniklé možné projekty na podporu dopravní výchovy i mimo školu. Malá část pak poukazuje na statistiky nehod při, kterých došlo ke zranění nebo usmrcení dítěte. V hlavní části také proběhlo zásadní dotazníkové šetření spolu s pozorováním dětí v předškolním věku, s cílem ukázat jaké teoretické poznatky z dopravní výchovy děti mají a jak je dokáží využít v praxi. Dále proběhlo vedlejší dotazníkové šetření zabývající se využitelností a fungováním dopravních hřišť v Olomouckém kraji.

V diskuzi je rozebírán vztah dopravní výchovy, její zakotvení v RVP a ŠVP, vyplývající z teoretické části, avšak vzhledem k opravdové edukační realitě. Dále je popsána má osobní zkušenost s prací s dětmi v souvislosti s výzkumem, kde je poukázáno i na jeho přijatelné chyby jak v teoretické, tak i praktické části.

Na konci této bakalářské práce se čtenář dozví, co vyplývá z této bakalářské práce. Jsou zde nastíněné návrhy reálného či nereálného zlepšení v oblasti dopravních hřišť v Olomouckém kraji.



## **9 SUMMARY**

In the introductory part, the bachelor thesis deals with the development of preschool children. It also describes the traffic education of preschool education, its outputs according to the Curriculum framework of preschool education and also BESIP. At the end of the introduction, we can get acquainted with the relationship between family and traffic education.

The main part focuses on the activities of the children's traffic park and extracurricular education in Prostějov, and with it the possible projects to support traffic education outside the school. A small part points to the statistics of accidents in which a child was injured or killed. In the main part, a fundamental questionnaire survey was conducted together with the observation of preschool children, in order to show what theoretical knowledge of traffic education children have and how they can use it in practice. There was also a secondary questionnaire survey dealing with the usability and operation of children's traffic parks in the Olomouc region.

The discussion focuses on the relationship between traffic education, its anchoring in the Curriculum framework and scholar educational program, resulting from the theoretical part, but with regard to the real educational reality. Furthermore, my personal experience with working with children in connection with research is described, where its acceptable errors are pointed out in both the theoretical and practical part.

At the end the reader will learn what follows from this bachelor's thesis. There are outlined proposals for real or unrealistic improvement in the field of traffic education and also traffic playgrounds in the Olomouc region.

## 10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Damborská, M., & Koch, J. (1969). *Psychologie a pedagogika dítěte* (2nd ed.). Praha: Státní zdravotnické nakladatelství.
- Langmeier, J., & Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada.
- Děti na cestách: bezpečně po městě*. (2003). V Praze: Ministerstvo životního prostředí.
- Novotná, L., Hříchová, M., & Miňhová J. (2004). *Vývojová psychologie*. Plzeň: Západočeská univerzita, Fakulta pedagogická.
- Pávková, J. (2001). *Pedagogika volného času: teorie, praxe a perspektivy mimoškolní výchovy a zařízení volného času*. Praha: Portál.
- Petrovskij, A. V. (1977). *Vývojová a pedagogická psychologie*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Pospíšil, K. (2008). *Udržitelná doprava – šance pro budoucnost: úspory energie a ochrana životního prostředí v dopravě*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- Říčan, P. (2014). *Cesta životem: vývojová psychologie* (3rd ed.). Praha: Portál.
- Stojan, M. et al. (2008a). *Škola a zdraví 21: dopravní výchova v RVP pro 1. stupeň ZŠ: analyticko-syntetická sonda*. Brno: MSD.
- Stojan, M. et al. (2008b). *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD.
- Stojan, M. et al. (2009). *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD.
- Šrůtková, H., Votruba, J., & Pompl, V. (1979). *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže: metodická příručka pro školy a výchovné zařízení 1. a 2. cyklu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Thorová, K. (2015). *Vývojová psychologie: proměny lidské psychiky od početí po smrt*. Praha: Portál.
- Trpišovská, D., & Vacínová, M. (2006). *Ontogenetická psychologie*. Ústí nad Labem: Univerzita J.E. Purkyně.
- Vágnerová, M. (2000). *Vývojová psychologie: dětství, dospělost, stáří*. Praha: Portál.

- Vágnerová, M. (2005). *Vývojová psychologie I: dětství a dospívání*. Praha: Karolinum.
- Vágnerová, M. (2012). *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. Praha: Karolinum.
- Vágnerová, M. (2017). *Obecná psychologie*. Praha: Karolinum.
- Vašutová, M. (2003). *Vývojová psychologie: pro učitele odborných předmětů*. Ostrava: Ostravská univerzita.
- Votruba, J. (2001). *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna.

### **Internetové zdroje**

- Bezpečné cesty, (2019). Statistiky – ČR. Retrieved 15.04.2020 from the World Wide Web: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>
- Bezpečnost silničního provozu, (2020a). Kdo jsme. Retrieved 15.04.2020 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>
- Bezpečnost silničního provozu, (2020b). Předškolní děti. BESIP Retrieved 13.04.2020 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-ychova-deti/Predskolni-deti>
- Bezpečnost silničního provozu, (2020c). BESIP s partnery spustil online výuku dopravní výchovy. 03.04.2020 Retrieved 13.04.2020 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/BESIP-s-partnery-spustil-online-vyuku-dopravni-vc>
- Bezpečnost silničního provozu, (2020d). Učebnice a pomůcky. Retrieved 19.04.2020 from the World Wide Web: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-ychova-deti/Predskolni-deti/Ucebnice,-pomucky>
- Dětské dopravní centrum, (2015). Dětské dopravní centrum. Retrieved 16.04.2020 from the World Wide Web: <http://ddcpv.cz>
- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, (2018). Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze. Retrieved 12.04.2020 from the World Wide Web: <http://www.msmt.cz/file/45304/>
- Prostějov, (2020). Komise pro IT a Smart city. Retrieved 16.04.2020 from the World Wide Web: <https://www.prostejov.eu/cs/samosprava/rada-mesta/komise->

rady/komise-pro-it-a-smart-city.html?fbclid=IwAR2DEY0wHBO0nyqY68zFuz9bKVXZSE3aAtUCIe9NiQLm3xPYUe3ZnU7-U4Y

Vysloužil, Z. (2019). *Stavba severního obchvatu zavře cyklostezku na Smržice i na Kostelec*. Retrieved 16.04.2020 from the World Wide Web: [https://prostejovsky.denik.cz/zpravy\\_region/stavba-severniho-obchvatu-zavre-cyklostezku-na-smrzice-20190903.html](https://prostejovsky.denik.cz/zpravy_region/stavba-severniho-obchvatu-zavre-cyklostezku-na-smrzice-20190903.html)

### **Zákony a metodické pokyny**

Vyhláška č. 74/2005 Sb., o zájmovém vzdělávání. Retrieved from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-74>

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Retrieved from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>

Nářízení vlády č. 222/2010 Sb., o katalogu prací ve veřejných službách a správě. Retrieved from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-222>

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů Retrieved from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). Retrieved from <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-561>

## 11 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. DDC pod záštitou SC-DDM Prostějov (zdroj: ddcpv.cz, 2010)

Obrázek 2. Otevření dětského lanového hřiště (zdroj: dddcpv.cz, 2013)

Obrázek 3. DDC Prostějov (zdroj: ddcpv.cz, 2013)

Obrázek 4. Dětské dopravní centrum Prostějov (zdroj: <https://www.google.com>)

Obrázek 5. DDC Prostějov (zdroj: <http://www.zsroznavska.cz/ms-radova/fotogalerie/detske-dopravni-centrum-v-prostejove-berusky>)

Obrázek 6. DDC Prostějov (zdroj: <http://spacireksdetmi.cz/detske-dopravni-centrum>)

Obrázek 7. BladeNights Prostějov (zdroj: <https://www.prostejov.eu/redakce>)

## 12 SEZNAM GRAFŮ

### Grafy

Graf 1 *Statistiky ČR – Počty usmrcených dětí (zdroj: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>, 2019)*

Graf 2 *Statistiky ČR – Počty těžce zraněných dětí (zdroj: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>, 2019)*

Graf 3 *Znalost dopravních značek dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*

Graf 4 *Znalost dopravního semaforu dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*

Graf 5 *Znalost semaforu pro chodce dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*

Graf 6 *Znalost povinné výbavy na kole dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*

Graf 7 *Znalost zásad správného chování dle dotazníkového šetření dětí v předškolním věku*

Graf 8 *Výčet nejčastějších chyb*

Graf 9 *Provozovatelé dopravních hřišť v Olomouckém kraji dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 10 *Zdroje financování dopravních hřišť v Olomouckém kraji dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 11 *Přehled činností na dopravních hřištích Olomouckého kraje dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 12 *Spádovost dopravní výchovy dle typu škol dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 13 *Způsob rezervace termínů dopravní výchovy dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 14 *Počet výukových skupin kombinovaných během výuky dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 15 *Četnost návštěv Iskupiny mateřské školy dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 16 *Realizace zimní dopravní výchovy dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 17 *Přibližný počet vozidel (káry, koloběžky, šlapadla atp.) v jednotlivých dopravních hřištích dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

Graf 18 *Poskytované služby občerstvení s posezením na dopravních hřištích dle dotazníkového šetření dopravních hřišť*

## **13 PŘÍLOHY**

**Záznamový arch**

**Dětská dopravní hřiště v Olomouckém kraji – dotazník**

## ZÁZNAMOVÝ ARCH

NEZASTAVIL/A NA STOPCE
NEZAŘADIL/A SE DO SPRÁVNÉHO ODBOČ. PRUHU
NEDAL/A PŘEDNOST V JÍZDĚ
JEL/A NA ČERVENOU
JEL/A V PROTISMĚRU
CHŮZE PRO NESPRÁVNÉ STRANĚ CHODNÍKU
PŘECHÁZENÍ NA ČERVENOU
NEBEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ PŘES CESTU MIMO CHODNÍK
NEBEZPEČNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ
CHYBĚJÍCÍ POVINNÁ VÝBAVA NA KOLO, KOLOBĚŽKU,...

MŠ:

POČET DĚTÍ:



## **Dětská dopravní hřiště v Olomouckém kraji – dotazník**

Vážení respondenti,

coby zaměstnankyně Sportcentra – domu dětí a mládeže Prostějov, která provozuje Dětské dopravní centrum, zpracovávám na Fakultě tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci bakalářskou práci na téma: Dopravní výchova dětí v předškolním věku.

Jejím cílem je zjistit poznatky dětí z dopravní výchovy, můj stěžejní průzkum jsem zaměřila pozorování dětí konkrétních mateřských škol, jak dokáží své teoretické znalosti uplatnit v praxi, nicméně pro ucelení své práce bych ráda znala ještě některé detaily fungování ostatních dopravních hřišť v kraji. Nemusíte se obávat, otázky nejsou složité a nevyžadují žádné dohledávání podkladů. V případě Vašeho zájmu bych Vás s výsledkem tohoto průzkumu i seznámila.

Děkuji Vám mnohokrát za Váš čas i ochotu.

1. Obec, ve které se dětské dopravní hřiště nachází?
2. Kdo je provozovatelem Vašeho hřiště?
  - Středisko volného času (dům dětí a mládeže)
  - Autoškola
  - Městská policie
  - Policie ČR
  - Automotoklub
  - Obec
  - Základní škola
  - Mateřská škola
  - Jiné
3. Jaké jsou zdroje financování Vašeho dopravního hřiště?
  - Zřizovatel na provoz
  - Zřizovatel na mzdy
  - BESIP
  - Soukromý sektor (finanční dary)
  - Doplnková činnost (pronájmy atp.)
  - Jiné

4. Jaké oblasti na dopravním hřišti realizujete? (možnost více odpovědí)
- Dopravní výchova 4. tříd ZŠ
  - Dopravní výchova MŠ
  - Dopravní výchova školních družin
  - Spontánní činnost (návštěva veřejnosti)
  - Zájmové útvary s dopravní tematikou
  - Tábory
  - Pronájmy venkovních prostor
  - Pronájmy vnitřních prostor
  - Oslavy narozenin
  - Jiná
5. V případě dopravní výchovy zajišťujete... (možnost více odpovědí)
- Spádovost pro ZŠ pouze z obce
  - Spádovost pro ZŠ i mimo obec (z okolí)
  - Spádovost pro MŠ pouze z obce
  - Spádovost pro MŠ i mimo obec (z okolí)
6. Jakým způsobem domlouváte termín výuky? (možnost více odpovědí)
- Telefonicky
  - E-mailem
  - Rezervační systém umožňující vzdálený přístup
  - Jiné
7. Kolik výukových skupin kombinujete během výuky? (zda Vám kapacita a lidské zdroje dovolí obsloužit více skupin najednou)
8. Kolikrát ročně se k Vám dostane jedna skupinka mateřské školy? (uved'te odhad průměrné návštěvnosti – pomocí čísla)
9. Realizujete zimní dopravní výchovu (i v případě jiného prostoru)?
- Ano
  - Ne
10. Kolik přibližně vozidel (káry, koloběžky, šlapadla atp.) používáte?

11. Disponuje Vaše hřiště i občerstvením s možností posezení?

- Ano
- Ne

12. Máte-li zájem o výsledek průzkumu v Olomouckém kraji, napište prosím svou e-mailovou adresu.