

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DOPRAVNÍ VÝCHOVA U DĚTÍ PŘEDŠKOLNÍHO
VĚKU A NÁSLEDNÉ PROVĚŘENÍ ZNALOSTÍ
ŽÁKŮ 2. TŘÍDY ZŠ PŘIBYSLAV**

Autor práce: Adéla Vopršalová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: prof. JUDr. Jozef Meteňko, PhD.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2024

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Adéla Vopršalová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Dopravní výchova u dětí předškolního věku a následné prověření znalostí žáků 2. třídy ZŠ Příbram






Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Traffic Education Children of Preschool Age and Subsequent Examination of the Knowledge of 2nd Grade Basic School in Příbram

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):
prof. JUDr. Jozef Meteňko, PhD.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2023

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je zmapovat současný stav dopravní výchovy na základní škole v Příbrami. V rámci vedlejšího cíle bakalářské práce bude zjištěn reálný výsledek působení dopravní výchovy na děti v předškolním věku.

Student: Adéla Vopršalová, DiS.	10.10.2023	 podpis
Vedoucí práce: prof. JUDr. Jozef Meteňko, PhD.	12.10.2023	 podpis
Schvaluji zadání bakalářské práce:		
Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	9.11. 2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	13.11. 2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	17.11. 2023 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Dovoluji si tímto poděkovat vedoucímu bakalářské práce panu prof. JUDr. Jozefu Meteňkovi, PhD. za cenné rady a připomínky a panu Dr. Mgr. Josefu Kříhovi, PhD., LL.M. za metodické vedení práce.

Dále bych chtěla poděkovat Mgr. Veronice Vošické Buráňové a Mgr. Sabině Kasalé za odborné vedení projektu a paním učitelkám v mateřské a na základní škole Příbyslav za ochotnou spolupráci při realizaci projektu.

ABSTRAKT

VOPRŠALOVÁ, Adéla. *Dopravní výchova u dětí předškolního věku a následné prověření znalostí žáků 2. třídy ZŠ Příbyslav: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2024. 74 s. Vedoucí bakalářské práce: prof. JUDr. Jozef Meteňko, PhD.

Klíčová slova: prevence, výchova, děti, dopravní hřiště, Příbyslav

S ohledem ke stanoveným výstupům bakalářské práce (dále jen „práce“) je cílem primárně, formou širšího teoretického vhledu objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, včetně demonstrace stavu dopravní výchovy u žáků předškolního a školního věku. Obsahová část „práce“ je zaměřena obecně k reflexi výchovu jako odborného i celospolečenského fenoménu a pak konkrétně na výchovu dětí předškolního a školního věku v oblasti dopravy. Autorka „práce“ empiricky získává zkušenosti zejména tzv. „přímým pozorováním“. V intencích jednotlivých subkapitol „práce“ je tematicky návazně demonstrován stav informovanosti a faktické znalosti a dovednosti dětí ze základní školy Příbyslav s pravidly provozu na pozemních komunikacích jako je např. „chůze po chodníku“, „přecházení přes silnici“ a další s tím, že prevence v odvětví silniční dopravy je mimo jiné realizované samostatným oddělením Ministerstva dopravy BESIP. Praxeologicky bude zjištěn reálný výsledek působení dopravní výchovy na děti v předškolním věku. Dílčí a zevšeobecnující výstupy „práce“ by mohly být využita například pedagogickým personálem mateřských škol, ale i pedagogickými pracovníky se zaměřením na prevenci v dopravním prostředí apod. Dále také pro studenty oborově blízkého terciálního vzdělávání, kteří se zajímají buď o oblast prevence v dopravě, nebo o všeobecný rozvoj a přehled dětí předškolního věku apod.

ABSTRACT

VOPRŠALOVÁ, Adéla. *Dopravní výchova u dětí předškolního věku a následné prověření znalostí žáků 2. třídy ZŠ Příbyslav: bakalářská práce*. České Budějovice: University of European and Regional studies, z. ú., 2024. 74 s. Bachelor thesis supervisor: prof. JUDr. Jozef Metenka, PhD.

Key words: prevention, education, children, traffic playground, Příbyslav

With regard to the set, the topic of this final bachelor work (hereafter referred to as the “work”), the aim is primarily, in the form of a broader theoretical insight, to clarify the basic terminology and starting points of the researched thematic area, including a demonstration of the state of traffic education for preschool and school-age pupils. The content part of the “work” is focused in general on the reflection of education as a professional and social phenomenon and then specifically on the education of children of preschool and school age in the field of traffic. The author of the “work” empirically gains experience mainly through so-called “direct observation”. In the individual subchapters of “work”, the state of awareness and actual knowledge and skills of children from the Příbyslav elementary school about the rules of traffic on roads such as “walking on the sidewalk”, “crossing the road” and others are demonstrated thematically, with the fact that prevention in the road transport sector is, among other things, carried out by an independent department of the Ministry of Transport, BESIP. Praxeologically, the real result of the impact of traffic education on preschool children will also be determined. The partial and generalizing outputs of the “work” could be used, for example, by the teaching staff of kindergartens, but also by teaching staff focusing on prevention in the traffic environment, etc. Also for students of tertiary education in a related field, who are interested either in the field of prevention in traffic or in the general development and overview of children preschool age, etc.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Historie dopravní výchovy	13
3 Dopravní výchova	16
3.1 Dopravní výchova v předškolním věku.....	16
3.1.1 <i>Předškolní věk</i>	18
3.2 Dopravní výchova na základní škole.....	21
3.3 Dopravní hřiště	23
4 Prevence v dopravě se zaměřením na dětského účastníka.....	27
4.1 Bezpečná cesta mimo školku	29
5 Právní předpisy	31
5.1 Účast v silničním provozu	32
5.1.1 <i>Pojem chodec</i>	33
6 Realizace projektu.....	36
6.1 Přípravná část	36
6.2 Organizační část	37
6.3 Seznámení v mateřské škole.....	37
6.4 Reflexní vesta	38
6.5 Jak ťuká semafor	39
6.6 Stop – jed'	40
6.7 Zpívání písničky	41
6.8 Pracovní listy	41
6.9 Hra na autobus.....	41
6.10 Den s panem policistou.....	42
6.11 Dopravní hřiště	45
6.12 Dopravní značka	46
6.13 Hra na přechod.....	47

6.14	Vyprávění příběhu	48
6.15	Seznámení na základní škole	49
6.16	Dopravní prezentace	49
6.17	Účastník silničního provozu	50
6.18	Hra doplň slovo.....	51
6.19	Simulace přecházení silnice.....	52
6.20	Dopravní značky	53
6.21	Pracovní list	53
6.22	Dopravní značky v okolí školy	54
6.23	Přecházení přechodu pro chodce	55
6.24	Reflexní prvky	58
6.25	Rozhovor s krajským koordinátorem BESIP	60
6.26	Hodnocení projektu.....	60
	Závěr	62
	Seznam použitých zdrojů	64
	Seznam obrázků	68
	Seznam příloh.....	70
	Přílohy	71

Úvod

Volba tématu „práce“ s tematickým názvem „*Dopravní výchova u dětí předškolního věku a následné prověření znalostí žáků 2. třídy ZŠ Příbryslav*“ byla primárně determinována dlouhodobým inspirativním zájmem o zkoumanou oblast ze strany její autorky, která se mimo jiné dlouhodobě věnuje práci s malými dětmi.

Primární prevenci zaměřenou k dětem a mládeži lze považovat za celospolečensky i odborně aktuální oblast. V mnoha ohledech je zcela neoddiskutovatelně považována za klíčovou oblast. Tedy i dopravní výchovu u malých dětí. Zabývat se dopravní výchovou je důležité již od raného věku, tak jak je každý rodič jen schopen. Při nástupu do mateřské školy pak ve spolupráci s paní učitelkami.

„Každé dítě je jedinečné, startovní čára může být pro každého jiná.“, zralost dítěte komentuje ve své knize speciální pedagožka Hana Otevřelová (2016).¹

Předmětem „práce“ je primárně formou teoretického vhledu žákům předškolního a školního věku zeširoka objasnit základní dopravní terminologii. Reflektovat prevenci a bezpečnost dětí v provozu na pozemních komunikacích a způsob vzdělávání, který má zvýšit bezpečnost. „Práce“ je zaměřena na výchovu obecně a pak konkrétně na výchovu dětí předškolního a školního věku v oblasti dopravy. Autorka „práce“ empirickými výstupy získá zkušenosti zejména tzv. „přímým pozorováním“. „Práce“ má za cíl reflektovat stav informovanosti a jednoznačně demonstrovat faktické znalosti dětí ze základní školy Příbryslav s pravidly provozu na pozemních komunikacích. V odvětví silniční dopravy je prevence prováděna samostatným oddělením Ministerstva dopravy BESIP. U dětí v předškolním věku bude praxeologicky zjištěn výsledek působení dopravní výchovy. Význam dopravní výchovy má vést k jednání, které zabrání riziku nehody a ohrožení života svého i ostatních. Dopravní výchova nemusí nutně znamenat, že se děti posadí a budou poslouchat, co se jim říká. Naopak. Děti se mnohem lépe učí tím, co si samy prožijí.

Cílem dopravní výchovy je podporovat bezpečné chování dětí na pozemních komunikacích, vštípit jim pravidla a návyky, které by jako účastníci silničního provozu měly dodržovat. Všestranně připravit děti na bezpečnou účast v silničním provozu. Naučit je ukázněnosti, předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat, vážit si života a chránit jej. Výchovná opatření probíhají převážně prostřednictvím

¹ OTEVŘELOVÁ, H. *Školní zralost a připravenost*. Praha: Portál, 2016. ISBN 978-80-262-1092-4.

školských zařízeních. Jednou z možností, jak zabránit nešťastnému vývoji, je včasná prevence v oblasti dopravní výchovy již od nejtělejšího věku právě v mateřské škole. Úplná dopravní výchova dětí začíná již od mateřských škol přes školy základní a střední.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Znalost pravidel silničního provozu je velmi důležitá pro všechny věkové kategorie. Vede ke zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu a snížení počtu dopravních nehod. Primární význam má u dětí, jenž poprvé vstupují do tohoto životního prostoru.

Obsahová část „práce“ je dílem členěna na část teoretickou a část empirickou. Teoretická část se zabývá komparací příslušných metodicko-vzdělávacích učebnic, které se věnují výchovou účastníků v silničním provozu. V této části je využita metoda literární rešerše, přehled informací z dostupných zdrojů. Empirická část analyzuje výsledky projektu, zda si děti v dostatečné míře uvědomují nebezpečí, která je přímo ohrožují v silničním provozu a jakým způsobem. Jako metodu k dosažení cílů autorka v „práci“ zvolila metodu tzv. „přímé pozorování“, systematické a plánovité sledování konkrétních skutečností. Výsledkem je popis a vysvětlení těchto jevů. Zorganizuje také projekt u dětí předškolního věku zaměřený na prevenci v silniční dopravě. O dva roky později, společně se zástupcem organizace BESIP zrealizuje akci na základní škole, kde zjistí, co si děti z projektu pamatují, následně zopakuje základní pravidla pro bezpečné chování účastníků silničního provozu. Metodou komparace autorka srovná vývoj dopravní výchovy za u určité skupiny dětí v uplynulých dvou letech. Ve formě strukturovaného rozhovoru získá autorka informace o dopravní výchově v kraji Vysočina.

Předmětem „práce“ je primárně formou teoretického poznání žákům předškolního a školního věku zešíroka objasnit základní dopravní terminologii. Reflektovat prevenci a bezpečnost dětí v provozu na pozemních komunikacích a způsob vzdělávání, který má zvýšit bezpečnost. „Práce“ je zaměřena na dopravní výchovu obecně a pak konkrétně na dopravní výchovu dětí předškolního a školního věku.

Hlavním cílem „práce“ je v podobě teoretického vhledu vyjasnit edukační důsledky dopravní výchovy a jejího významu pro bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích. Zmapovat současný stav dopravní výchovy na základní škole v Příbyslavi. Zdůraznit jim bezpečnostně právní pojetí, aby nepředstavovali nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu a sami se cítili a chovali v silničním provozu bezpečněji a sebevědoměji. Přispět prevenci jako jedna z příčin začlenit se do silničního provozu. Prevence v odvětví silniční dopravy je prováděna samostatným oddělením BESIP. V rámci vedlejšího cíle „práce“ bude zjištěn reálný výsledek působení dopravní

výchovy na děti v předškolním věku, který autorka zjistí pomocí projektu s názvem *„Pozor kluci, pozor holky, auta jezdí kolem školky, pozor proto všichni dejme na cestě se rozhlížejme“*.

2 Historie dopravní výchovy

Už na začátku 30. let 20. století bylo zřejmé, že motorismus nebude pouze kladný přínos pro společnost. S rozvojem motorismu bylo postupem let k řízení vozidla nutnost získat znalosti o pravidlech silničního provozu a speciálního oprávnění na základě složení zkoušek. Dopravní zátěž postupem let vzrostla a související nehodovost byla čím dál větší, a tak se tomuto tématu společnost začala více věnovat. Lidé se zabývali podobnými otázkami jako dnes. Jedná se o hlavní příčinu nehodovosti dětí a mládeže spojenou s nezbytným a nepřetržitým školním i mimoškolním dopravně-výchovným vzděláváním. Začaly se vyvíjet světelná signalizační zařízení i dopravní značky. Profesionální řidiči museli procházet psychotechnickými testy. Díky tomu se podařilo snižovat počet dopravních nehod.²

Metodika dopravní výchovy v předškolním věku je rozebrána ve stejnojmenné knize vydané v roce 1969. Pojednává o výchovném a osvětovém opatření k bezpečnosti v silničním provozu. Poukazuje na vyspělost v západních zemích a na existenci speciálních institucí, jejichž hlavním posláním je zabývat se prevencí dopravních nehod v silničním provozu. Velká vážnost je přisuzována výchovným opatřením se zaměřením na děti od útlého věku i mládež. Učitelské a rodičovské veřejnosti se týkají opatření přípravy a výchovy řidičů. Rodiče by měli být zodpovědní a nabádat své potomky ke správnému chování na pozemních komunikacích. Autorka Vosková (1969) se ve své knize zaměřuje na srovnání dopravní výchovy v Československu a různých okolních zemích. Například popisuje situaci dopravní výchovy ve Francii nebo USA – již v roce 1969 píše, že v těchto zemích je dopravní výchova jako samostatný předmět. Témata dopravní výchovy jsou zařazena i do výuky v zemích jako Rakousko nebo Spolková republika Německo.³

Kniha *Výchova mládeže k dopravní kázní na základních devítiletých školách* vydaná v roce 1970 udává statistiku, kde uvádí, že o dva roky dříve, tedy v roce 1968, bylo vyrobeno 27 160 850 osobních a nákladních automobilů. V porovnání je to číslo, které je až 2,6krát větší než vozidel vyrobených v roce 1950 a až 5krát více než vozidel vyrobených v roce 1935. Pravidelná dopravní výchova se začala provádět teprve v okamžiku, kdy se ve Spojených státech začalo mluvit o nehodovosti a problémech

² LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Karolinum, 2006, 84 s. ISBN 80-246-1157-0.

³ VOSKOVÁ, L. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. Praha: Výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu, 1969.

v dopravě jako o národním neštěstí. To byla chvíle, od které se odpovědní pracovníci snaží, aby si správnou dopravní kázeň dobře zapamatovali už i děti předškolního věku. V průběhu let, kdy prudkým tempem narostl rozvoj techniky a vzrostla doprava, se opatrné přecházení silnic dostalo do podvědomí mnohým dospělým. Je zapotřebí, aby i děti byly vychovávány k takovému chování. Autor knihy poukazuje na prudký rozvoj motorizace v důsledku rozvoje techniky v silniční dopravě pro uspokojení stále vyšších potřeb a požadavků obyvatel. Předvídá růst motorizace v budoucnu pomocí srovnání počtu vyrobených automobilů ve světě a u nás. Popisuje statistiky z roku 1965 pro přirovnání počtu vyrobených vozů a počet obyvatel jednotlivých zemí.⁴

V roce 1993 vyšla Metodika a organizace nepovinného předmětu dopravní výchova na školách, která se orientuje na zkvalitnění dopravní výchovy na školách. Pozornost je věnována zejména mladým účastníkům silničního provozu. Popsána v ní je učební osnova nepovinného předmětu „Dopravní výchova“, jenž se zaměřuje na nové dopravní prostředky a jejich uplatnění, zákonná ustanovení pro dopravní provoz, pravidla silničního provozu, skupiny řidičských oprávnění, nauku o konstrukci a údržbu a jiné. V některých částech teoretické výuky se žáci učí, jak by měla vypadat osobnost účastníka silničního provozu. Definují si vlastnosti nevyhnutelně potřebné z hlediska bezpečnosti silničního provozu, jako je zodpovědnost, sebekontrolu, ohleduplnost nebo rozhodnost. Neoddělitelnou součástí výuky je i bezpečnost a ochrana zdraví žáků, na kterou dohlíží a důsledně dodržuje vyučující předmětu při vykonávání praktické části. V této metodice je podrobně popsán postup, kterým se řídit při organizaci nepovinného předmětu dopravní výchova na středních školách případně devátých ročníků základních škol.⁵

Dle sekundárně opatřených kvantitativních ukazatelů⁶ z roku 1971 bylo v tehdejší Československu zjištěno 773 nesprávného chování dětí-chodců. Mezi jejich nesprávné chování patří například nepozorné přecházení silnice, hry na silnici, nepozorné zdržování se na silnici nebo na cestě, naskakování nebo vyskakování

⁴ DOLEŽAL, S. *Výchova mládeže k dopravní kázni na základních devítiletých školách: informační a metodický materiál pro učitele ZDŠ*. Praha: Severograf, n. p., 1970.

⁵ PAPEŽOVÁ a NEDOMOVÁ. *Metodika a organizace nepovinného předmětu dopravní výchova na školách*. BESIP. Praha: Grafické a tiskové studio, 1993.

⁶ ŠRŮTKOVÁ, VOTRUBA. *DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ BESIP: VÝSTAVBA DOPRAVNÍCH HŘIŠŤ A METODIKA VÝCVIKU*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1973.

z jedoucího vozidla. Na základě rozvoje motorismu a ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v období 1971-1975 byl přijat prostředek k realizaci organizace dopravní výchovy. Dopravní výchova tak zakotvila jako běžná součást dopravního systému na školách mateřských, základních, na gymnasiích i na školách průmyslových a učňovských. Zaveden byl předmět s názvem „řízení motorových vozidel“, který byl nepovinný, ale žáci měli možnost získat řidičské průkazy. Na tento předmět se museli připravit i učitelé, kteří podstupovali speciální kursy kde také mohli získat řidičský průkaz. Dopravní tematika se podílela i na výchovném systému Pionýrské organizace Socialistického svazu mládeže.

3 Dopravní výchova

Pozornost je v České republice věnovaná dopravní výchově dle věkových kategorií. Hlavním cílem dopravní výchovy je všestranně připravit děti na bezpečné chování v silničním provozu. Snaha je i o zapojení rodiny do dopravní výchovy a stala se tak její neoddelitelnou součástí. Některé propagačně výchovné akce pořádané především pro děti jsou tak pomocné i rodičům a dospělé veřejnosti, která si častokrát ani neuvědomuje riziko a nebezpečí pro dětského účastníka v silničním provozu. Nejdůležitější cílovou skupinou problematiky dopravní výchovy jsou děti předškolního věku, které si v tomto období vytvářejí a ukládají poznatky z pedagogiky i psychologie. Hlavní cílová skupina je tedy bezpodmínečně rodina dítěte. Rodiče i prarodiče mají v dopravní výchově důležitou roli. Musí si uvědomit svoje postavení a vštěpovat dítěti základní názory a kázeň společenského chování. Podstatné pro dopravní výchovu jsou také informace, ze kterých čerpají, o tom, jak s dětmi výchovu provozovat a provádět ji. Pro rodiče bez řidičského průkazu vzniká jisté omezení v působení dopravní výchovy. Jejich poznatky mohou být do jisté míry zkreslené či neúplné. Dalšími skupinami, které jsou zapojeny do realizace výchovného působení jsou výchovní pracovníci a ostatní veřejnost.⁷

3.1 Dopravní výchova v předškolním věku

Dopravní výchova je téma, jež má širokou škálu literárních děl, kde se spisovatelé zaměřují na tuto problematiku. Na pravidelnou dopravní výchovu již v mateřské škole apeluje autorka Ľubica Šupová (2022). Ve své knize *Dopravná výchova – námety a aktivity*⁸ vypracovala spoustu různorodých činností, které mohou učitelé v mateřské škole spolu s dětmi realizovat.

Autorka Lucie Límová (2006) popisuje dopravní výchovu jako součást celoživotního procesu učení a zdokonalování. Rozděluje dopravní výchovu podle věku účastníka silničního provozu na dopravní výchovu na základních školách, na dopravní výchovu na středních školách a na doplňkové vzdělávací kurzy.⁹

⁷ MERKUR, PROPAGAČNÍ A NAKLADATELSKÝ PODNIK PRAHA. *Dopravní výchova dětí v rodině: Mámo, táto, přesvědč mě, že jezdíme bezpečně!*.

⁸ ŠUPOVÁ, Ľ. *Dopravná výchova - námety a aktivity*. 2. vydanie. Raabe, 2022, 136 s. ISBN 978-80-8140-511-2.

⁹ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Karolinum, 2006, 84 s. ISBN 80-246-1157-0.

Primárním cílem systematické dopravní výchovy je snížit nehodovost dětí a mládeže. Působením dopravní výchovy na dítě již v útlém věku se vytváří předpoklady pro ukázněného účastníka silničního provozu a později i ukázněného řidiče. Skupina dětí předškolního věku by měla znát pravidla pro chodce a základní dopravní značky i s jejich významem. Dítě v mateřské škole musí vědět, že nesmí vbíhat do vozovky, utíkat přes vozovku, ani si na vozovce hrát. Musí se seznámit s dopravní signalizací a pochopit účel barev v ní obsažené (červená, oranžová, zelená). Vytvořit si návyk pohotové reakce. Stanoveným úkolem, který by děti tohoto věku měly zvládnout je také přechod vozovky. Především zastavení se na okraji chodníku před vstupem do vozovky a následné rozhlédnutí se na obě strany – vlevo, vpravo a opětovná kontrola levé strany. V dopravní výchově dítěte musí být zaangażované i jeho rodiče. Rodič jde příkladem svému dítěti při dodržování předpisů a chováním v běžných dopravních situacích. Nesmí být bezohledný při jízdě vozidlem. Dbá na to, aby dítě při jízdě automobilem sedělo vzadu v autosedačce uvázané bezpečnostním pásem.¹⁰

Dítě nedokáže odhadnout jakou má vozidlo rychlost a jeho prostorová orientace je mnohem horší než u dospělé osoby. Do silničního provozu se dítě zapojuje již jako chodec, když je poprvé vedeno za ruku po chodníku. Tyto zkušenosti či emotivní prožitky a zážitky se mohou v mateřské škole rozdělit do rozhovorů ve skupinách, hraní na role (autobus), kreslení nebo ručních prací (výroby). Děti mohou hovořit a popisovat jejich prožitky, strach, radosti i zlosti. Společně mohou nad touto situací diskutovat, co její zásluhou získaly, co se dověděly. To je nezbytný důvod, proč dítěti dát základní znalosti chování v tomto směru.¹¹

Mezi nejčastější důvody silničních nehod se řadí nepozornost, nezkušenost, nesoustředěnost a neopatrnost při vstupu do vozovky. Tyto důvody si uvědomují jak pedagogové, tak i psychologové. Dítě předškolního věku není samo schopné si uvědomit nebezpečí v dopravním provozu. Proto je zpravidla úraz způsobený u dítěte předškolního věku zaviněn nedostatečnou péčí o něj. Prvořadý úkol v tomto období má při výchově rodina, se kterou je dítě velmi úzce emocionálně svázáno. Elementární návyky, které si dítě vytvoří v raném věku, vytvářejí podmínky pro další vývoj. Takové

¹⁰ MERKUR, PROPAGAČNÍ A NAKLADATELSKÝ PODNIK PRAHA. *Dopravní výchova dětí v rodině: Mámo, táto, přesvědč mě, že jezdíme bezpečně!*.

¹¹ ŠTIKAR, J, J. HOSKOVEC a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: UK Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

návyky by proto měly být co nejsprávnější a nejcitlivější. Jako jedny z hlavních druhů nesprávného chování u dětí jako chodců řadíme například nepozorné přecházení silnice, zdržování se na silnici a naskakování nebo vyskakování z jedoucího vozidla. Riziko narůstá s přibývajícím věkem, kdy se dítě v silničním provozu pohybuje zcela samo.¹²

Z pohledu stavby těla je dítě malé a není vidět, proto je v provozu velmi ohroženo. Děti se vyučují například, jaký mají význam základní vybrané dopravní značky, bezpečné chování při pobytu venku, chování na chodníku, stranová orientace (pravá a levá strana), pravidla pro chování na přechodu či pravidla při přecházení vozovky, barvy semaforu, ale i jízda na dětských prostředcích, jako jsou koloběžky, odrážedla nebo tříkolky. Postupem času se začne učit jízdě na kole a od 10 let, kdy už by mělo bezpečně ovládat pravidla silničního provozu, již může řídit kolo na silnici samostatně. Hlavní význam přitom mají pravidla silničního provozu.¹³

3.1.1 Předškolní věk

Předškolní věk zahrnuje období od třetího roku do nástupu do školy, to znamená věk kolem šesti let dítěte. Je charakterizován pozoruhodnými změnami v tělesných a pohybových funkcích, v poznávacích procesech, či samotné psychice dítěte, tedy i citovém i společenském vývoji. Osobnost dítěte prochází celkovou proměnou. Období předškolního věku je tedy označováno jako věk iniciativy. Hlavní potřebou dítěte je aktivita prosazování sebe sama.

Klenková (2002) uvádí, že musíme mít na paměti, že u dítěte předškolního věku sledujeme spoustu dovedností:

- Tělesný vývoj – pohyby dítěte nejsou dokonalé, postupně se však zdokonalují. Závisí na vědomí dítěte a změně jeho tělesné konstituce. Rozvíjí se nejen hrubá motorika, ale i jemná motorika a drobné svalstvo prstů.
- Vnímání – je nejdůležitější právě pro dítě v tomto, tedy předškolním věku. Vnímat může dítě zrakem, sluchem, dotykem, chutí, čichem. Dále také vnímání prostoru a času. Každé jednotlivé se se zvyšujícím věkem zdokonaluje. Nejvíce si však fixuje takové, které může spojit s vlastním prožitkem.

¹² VOSKOVÁ, L., BEDRYCHOVÁ, J., HÁJEK, F. *METODIKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973. 63 s.

¹³ ŠTIKAR, J, J. HOSKOVEC a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: UK Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

- Paměť – u dítěte předškolního věku je nejvíce vyvinuta mechanická paměť. Díky ní si děti pamatují spoustu veršů, říkanek, rozpočítadel a písni, mohou to být i takové, které ani nedávají smysl, např. Enyky benyky kliky bé ábr fábr domine. Děti si pamatují někdy až neuvěřitelné množství detailů. Silné zážitky mohou být uchovány trvale.
- Fantazie – rozvíjí se nejen při hře nebo pohádce, ale i při každodenních situacích.
- Myšlení – dítěti předškolního věku chybí objektivní přístup k myšlení, vše si spojuje s konkrétními či viditelnými znaky. Je útržkovité a nekoordinované.
- Chápání prostoru a času – děti mají svůj názor na svět, ten vyjadřují prostřednictvím různých činností, nejlépe hrou, kresbou, vyprávěním. To je pro dítě nejpřirozenější činnost a má neobyčejně velký význam pro celkový rozvoj.¹⁴

Při vnímání prostoru je podstatný fakt i ve vztahu k vnímání vlastního těla a jeho postavení v prostoru. Tato zkušenost se ukazuje při prostorové orientaci vpravo-vlevo, kde dochází u poloviny dětí předškolního věku k omylům.¹⁵

Psychologie

Záměrná paměť ještě není u dětí v předškolním věku příliš spolehlivá, proto také nejsou zcela schopny se orientovat v dopravním prostředí. Děti se nesoustředí na obsah, uspokojují se jen s rytmem a rýmem. Dětská kresba je u dítěte výrazem jeho vývoje - motorického, rozumového a emocionálního. Pozornost představuje tu stránku psychické činnosti, která umožňuje výběrové zaměření a koncentraci člověka na určité podněty a jevy. Vnější podmínky prostředí sehrávají významnou roli pro kvalitu dětské soustředěnosti. Pro její udržení jsou ovšem důležitější vnitřní podmínky, které závisí na osobnosti každého dítěte. K posilování stability pozornosti a zvyšování

¹⁴ KLENKOVÁ, J. a KOLBÁBKOVÁ, H. *Diagnostika předškoláka - správný vývoj řeči dítěte*. Brno: MC nakladatelství, 2002. ISBN 859-40-4225-026-1.

¹⁵ VOSKOVÁ, L., BEDRYCHOVÁ, J., HÁJEK, F. *METODIKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973. 63 s.

její záměrnosti pomáhají konstruktivní hry, samostatně plněné jednoduché povinnosti, poslech čtených pohádek a vyprávěných příběhů od dospělé osoby.¹⁶

Řeč je jednou z částí komunikace, tedy to, co umožňuje vytvářet rozhovor a tím pádem tvoří společenství. Jedná se o specifickou lidskou vlastnost a schopnost. Je to vědomé užívání jazyka ve všech jeho formách, jako systém znaků a symbolů. Úzce souvisí s kognitivními procesy a myšlením. Obecně vzato je to schopnost dorozumívat se pomocí jazyka.¹⁷

Některé omezení (kde si nesmí hrát, kde nesmí chodit) dítěti mohou připadat jako zbytečné, jsou však pro něj z hlediska dopravní bezpečnosti nutné. Dopravní výchova u dětí předškolního věku vychází ze zvláštního rozvoje poznávacích schopností dítěte předškolního věku. Psychofyziologické zvláštnosti jsou chápány jako komplex propojených faktorů na sebe vzájemně působících. Dětské poznávání vyžaduje specifický přístup. Poučování o dopravě lze zahrnout do různých příběhů a pohádek s dopravní tematikou spojených. Dítě se učí především činnostmi a jednáním, proto je dopravní výchova dětí chápána jako nácvik orientace v dopravním prostředí. V mimořádných situacích ovlivňují orientaci faktory jako jsou emoce. Emoce mohou negativně pozměnit chování dítěte v chaotické a nepředpokládané jednání. Příčinou takového jednání může být i prostá radost z nové hračky, troubení, ostrá světla nebo hluk provozu.¹⁸

Předškolní věk je složitým obdobím rozvoje většiny prosociálních vlastností a způsobů chování. Z pohledu socializace, dítě předškolního věku získává své první role - vrstevníka, kamaráda a roli žáka mateřské školy. Své rodiče vnímá jako vzor, kterému se ve všech směrech chtějí podobat. Bezprostředně akceptují všechny jejich názory i postoje a chtějí být přesně takoví, jako oni. Právě toto je hlavní důvod, proč má velký význam komunikace s rodiči dětí a seznamování rodičů s obsahem vzdělávání jejich dětí. Vzhledem k tomu, že rodiče jsou pro své děti vzorem a jejich děti

¹⁶ *Charakteristika psychiky dítěte předškolního věku* [online]. NÁRODNÍ PEDAGOGICKÝ INSTITUT ČESKÉ REPUBLIKY. 2017. Dostupné z: <https://digifolio.rvp.cz/view/view.php?id=12939>. [cit. 2024-02-20].

¹⁷ KLENKOVÁ J., *Logopedie*, Grada Publishing, a. s. Praha, 2006. ISBN 80-247-11110-9.

¹⁸ VOSKOVÁ, L., BEDRYCHOVÁ, J., HÁJEK, F. *METODIKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973. 63 s.

se s jejich názory a činy identifikují, tak pokud by rodiče sami porušovali to, co se děti v dopravní výchově mateřské školy naučí, mařili by práci učitele a vychovatele. Názorný příklad je přecházení silnice na zelený signál semaforu, kdy rodič často tento signál nerespektuje a dítě doprovází na signál červený. Tím vzniká rozpor v dítěti a neví, jaký vzor má napodobit.¹⁹

3.2 Dopravní výchova na základní škole

Děti se nejlépe naučí pochopit, jak funguje dopravní systém v prostředí, které dobře znají. Je mnoho způsobů, jak hravou formou naučit děti rozpoznat nejčastější dopravní značky, jenž potkají při cestě do školy nebo v okolí bydliště. Bezpečně se pohybovat v silničním provozu je naučí hravou formou lišák Fridolín. V knížce Dopravní výchova pro 1.-2. třídu děti najdou i pexeso s dopravními značkami a naučit se tak základní dopravní značky pomocí hry.²⁰

Tvůrci knih se zaměřením na dopravní výchovu pro děti často do svých knih přidávají zvířátka, která dětem ukazují, jak se správně chovat v silničním provozu. Pejsek Muf s kočičkou Plyšulkou a koťátko Micinkou a Macíčkem v knize Pozor, červená! seznamují se základy dopravních předpisů. Zábavnou formou učí bezpečnému chování jako různý účastník dopravního prostředí. V knížce je obsažena i stolní hra, se kterou mohou děti zapojit do dopravní výchovy i své rodiče, sourozence nebo kamarády. Pokud si správně zapamatují všechna pravidla silničního provozu, na konci knížky se děti mohou pokusit zvládnout zkušební test na tzv. dětský řidičák.²¹

Dítě cestou do školy a domů využívá nejbezpečnější cestu a orientuje se v místě svého bydliště. Umí rozlišit chodník od vozovky. Dítě ve věku 6-10 let by mělo znát základy první pomoci. Rozlišovat dopravní prostředky, jejich rychlost i základní zásady jízdy v prostředcích místní dopravy. V tomto věku dítěte nastávají dva velmi důležité a kritické případy – první samostatná cesta do školy a první jízda na kole

¹⁹ VÁGNEROVÁ, M. Vývojová psychologie: Dětství a dospívání. 2. vyd. Univerzita Karlova, Praha: Karolinum, 2017. ISBN 978-80-246-2153-1.

²⁰ Dopravní výchova pro 1.-2. třídu. Fragment, 2011. ISBN 978-80-253-1263-6.

²¹ PRIMUSOVÁ, H. a PROCHÁZKOVÁ, L. Pozor, červená!. Fortuna Libri, 2015, 80 s. ISBN 978-80-7321-953-6.

v silničním provozu. V obou okamžicích sehrávají rodiče hlavní roli. Rodiče dětí na prvním stupni základní školy učí děti pravidlům silničního provozu i pomocí praktických konkrétních situací. Pro dopravní výchovu může využít může veškerých vhodných situací, které se naskytou – cesta do školy a domů, procházka po okolí, dovolená nebo víkendové výlety a cesty. Rodič předává dítěti i základní technické znalosti jednoduché údržby kola a zároveň dohlíží nad stavem dětských dopravních prostředků.²²

Hlavní příčina dětských nehod je těžko ovlivnitelné vrozené pudové a reflexivní chování u samotných dětí. Je důležité zařadit téma dopravní výchovy dětí do jejich běžného života, aby si trvalým návykem osvojily dovednosti a správně automaticky vyhodnotily dopravní situace. Na místech, kde dopravní výchova systematicky obklopuje životy dětí a samotné děti mají potřebné vědomosti, se stává poměrně méně dopravních nehod nezávisle na hustotě silničního provozu. Podstatným a významným krokem se jeví nauka pravidel silničního provozu ať už přímo při vyučování, ve školní družině nebo v zájmových kroužcích. Znalosti pravidel silničního provozu si mohou osvojit pomocí promítání filmů s dopravně bezpečnostní tematikou nebo účastí na dopravní soutěži. Hravou formou lze provádět dopravní výchova i s testovými otázky či zábavnými kvízy především v terénu. Takový způsob ověření informací se patrně zdá jako jeden z nejefektivnějších. Jako pomůcka při přípravě dopravní výchovy pro pedagogy a vychovatele může sloužit soubor dopravních testů uvedených na obrázku 1. Testy jsou rozvrženy pro jednotlivé věkové kategorie, ale sestaveny jsou tak, že se kapitoly mohou v průběhu opakovat a prověřit znalosti z již dříve probrané látky.²³

²² MERKUR, PROPAGAČNÍ A NAKLADATELSKÝ PODNIK PRAHA. *Dopravní výchova dětí v rodině: Mámo, táto, přesvědč mě, že jezdíme bezpečně!*.

²³ RYSKA, V. a J. VOTRUBA. *DOPRAVNÍ TESTY PRO MLÁDEŽ*. Praha: NAKLADATELSTVÍ DOPRAVY A SPOJŮ, 1972, 120 s.

B
KONTROLNÍ TESTOVÉ
OTÁZKY PRO CHODCE



1. Po které straně chodníku se chodí?
a) po pravé
b) po levé
c) jak to lépe vyhovuje a jak se komu hodí

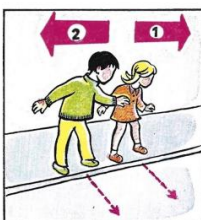


2. Na silnici, kde není chodník, se musí chodit
a) po kterékoliv straně, tam, kde je více místa
b) po pravém okraji
c) po levém okraji

3. Po kterém okraji silnice musíme jít, jdeme-li s několika spolužáky?
a) kde nám to lépe vyhovuje (např. kde nejsou louže)
b) po levém okraji
c) po pravém okraji

4. Při chůzi po silnici ve skupině smíme jít
a) jakkoliv, třeba pět osob vedle sebe
b) nejvýše dva vedle sebe
c) nejvýše tři vedle sebe

5. Při přecházení vozovky se rozhlédneme
a) nejprve vlevo, potom vpravo
b) nejprve vpravo, potom vlevo
c) pouze vlevo



6. Vozovku přecházíme
a) libovolným způsobem, co nejrychleji, nejlépe v běhu
b) šikmo, pomalu a opatrně
c) kolmo ke směru provozu na vozovce, urychleně, opatrně

10

Zdroj: RYSKA, V. a J. VOTRUBA. *DOPRAVNÍ TESTY PRO MLÁDEŽ*. Praha: NAKLADATELSTVÍ DOPRAVY A SPOJŮ, 1972, 120 s.

Na základních školách v České republice je dopravní výchova součástí řady předmětů, tedy i výchovně vzdělávacího procesu. Tematické celky zaměřené na dopravní výchovu obsahují předměty jako prvouka, vlastivěda, pracovní vyučování, tělesná výchova i občanská nauka. Dopravní výchova může být zainteresována i jako prvek v písemného či výtvarného projevu. Motivační funkce je zcela závislá na osobě učitele nebo vychovatele.²⁴

3.3 Dopravní hřiště

V Evropě se první dopravní hřiště pro děti začala vyvíjet už v roce 1948. V této době se dělila na hřiště stálá a pojízdná. Stálá dopravní hřiště se vytvářela ve velkých městech, aby byla zaručena návštěvnost více jak 5 000 dětí ročně. Vybavení stálého dopravního hřiště bylo v případě nepřízně počasí uklizeno do budovy. Budova umístěná přímo v areálu nabízí možnost se vzdělávat teorii dopravní výchovy právě v podmínkách nevlídného počasí. Rozdíl mezi stálým a pojízdným dopravním hřištěm se nacházel ve skladování vybavy jednotlivého dopravního hřiště. Pojízdné hřiště nebylo doplněno budovou, ale speciálním autobusem, který měl jasně zadaný způsob ukládání

²⁴ MERKUR, PROPAGAČNÍ A NAKLADATELSKÝ PODNIK PRAHA. *Dopravní výchova dětí v rodině: Mámo, táto, přesvědč mě, že jezdíme bezpečně!*.

autíček, signalizačního zařízení a ostatního vybavení. Taková hřiště se využívala podle dopředu definovaného harmonogramu. Jako konkrétní případ lze uvést dopravní hřiště v zahraničí podle Shell uvedené na obrázku 2. Vybavení stálého dopravního hřiště obsahuje 2-3 soupravy signalizačního zařízení, všechny dopravní značky, 10 i více šlapacích autíček, 10 jízdních kol, elektrické osvětlení, mikrofon a reprodukční zařízení, vyvýšené stanoviště případně kryté pro instruktora, značkovací zařízení k vyznačení směrů jízdy na vozovkách, plátěná čísla pro účastníky, maketu benzinové pumpy, nemocnice a dalších budov, budova se šatnou, WC pro účastníky, klubovna, sklad a údržbářská dílna. Vybavení pojízdného dopravního hřiště zahrnuje 1-2 soupravy signalizačního zařízení s bateriovým zdrojem, 35 stojanů s dopravními značkami, značkovací zařízení k vyznačení cest, mikrofon a reprodukční zařízení, 8 šlapacích autíček, 8 kol, vyvýšené stanoviště pro instruktora a plátěná čísla pro účastníky. Město Perm ve Svazu sovětských socialistických republik pro děti předškolního věku vybudovalo pro účely dopravní výchovy dokonce městečko. Město opatřili potřebným vybavením pro docílení simulace provozu na pozemních komunikacích. Při každodenní výuce se tak děti naučí, jak se bezpečně chovat na silnicích, ale i si rozšíří slovní zásobu o slova jako grafikon, garáž, tunel, světelný semafor a další. V roce 1965 bylo takové miniaturní město vybudováno i ve městě Simferopol, díky kterému je statisticky dokázáno snížení dopravních nehod u dětí.²⁵

²⁵ ŠRŮTKOVÁ, VOTRUBA. *DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ BESIP: VÝSTAVBA DOPRAVNÍCH HŘIŠŤ A METODIKA VÝCVIKU*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1973.

Obrázek 2 Dětské dopravní hřiště Shell – Bielefeld, NSR



Zdroj: ŠRŮTKOVÁ, VOTRUBA. *DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ BESIP: VÝSTAVBA DOPRAVNÍCH HŘIŠŤ A METODIKA VÝCVIKU*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1973.

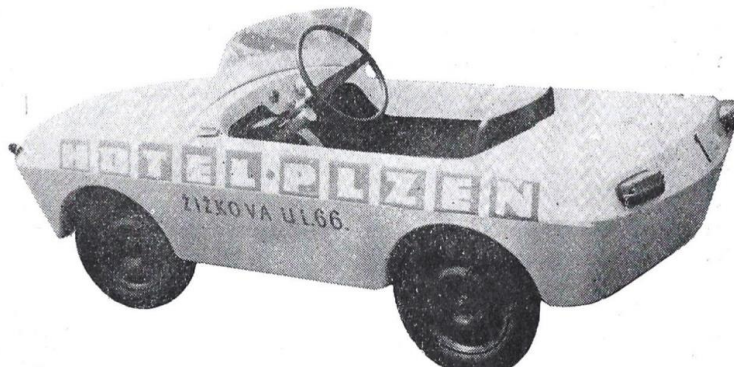
V roce 1969 se dopravní hřiště popisovalo jako nezbytné doplnění dopravní výchovy, kde je možnost hrát hry a praktická cvičení. Zobrazení provozu na pozemních komunikacích a postupné seznámení se skutečností – to je primární účel dopravních hřišť. Děti na dopravním hřišti mají možnost se seznámit nejen s dopravním značením, ale i se silnicí, křižovatkou nebo přechody. Možnost řešit dopravní situaci zprostředkují různé dopravní prostředky, které děti běžně využívají. Je to například odrážedlo, šlapací autíčko, tříkolka, koloběžka a pro starší účastníky především kolo.²⁶

V Československu bylo v té době v provozu dohromady celkem asi 47 dopravních hřišť pro děti. Jako z prvních měst v Československu vybudovalo dopravní hřiště město Pardubice. Dále také města jako Plzeň, Praha, Brno, Karviná nebo Hradec Králové. Jedno z největších stálých dopravních hřišť bylo vybudováno v Mostě v roce 1972. Dopravní hřiště mělo rozlohu 16 500 m² a zaměstnalo 2 pracovníky na stálý úvazek. Některá města, jako například Litomyšl, zřizovala dopravní hřiště dokonce i na pozemcích mateřských škol. Dopravní hřiště měly jednodušší vybavení,

²⁶ VOSKOVÁ, L. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. Praha: Výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu, 1969.

ale účel, jako je seznámení s dopravním prostředím, splňovaly. Příklad šlapacího autíčka vyrobeného v Československu je znázorněn na obrázku 3.²⁷

Obrázek 3 Šlapací autíčko československé výroby



Zdroj: ŠRŮTKOVÁ, VOTRUBA. *DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ BESIP: VÝSTAVBA DOPRAVNÍCH HŘIŠŤ A METODIKA VÝCVIKU*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1973.

²⁷ ŠRŮTKOVÁ, VOTRUBA. *DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ BESIP: VÝSTAVBA DOPRAVNÍCH HŘIŠŤ A METODIKA VÝCVIKU*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1973.

4 Prevence v dopravě se zaměřením na dětského účastníka

Dopravní výchova patří jako neoddelitelný celek do vzdělávacího programu pro děti základních škol. Taková výchova je z velké části realizována na dopravních hřištích. Obtížnost akcí zaměřených na prevenci v dopravě tkví v potřebě zaměřit jí na všechny věkové kategorie. Specifickou skupinou v dopravní prevenci tvoří nejen děti předškolního věku, ale naopak i senioři. Ti často čelí zdravotním omezením majícím negativní vliv na jejich bezpečnost. Dopravní prevenci se věnuje oddělení Ministerstva dopravy BESIP, Policie ČR i městské policie.²⁸

Prevenci lze popsat jako soubor intervencí s cílem zabránit nebo omezit výskytu a šíření rizikového chování. Slovo prevence je původně z latinského jazyka (*praevenire* = předcházet). Což má svůj význam ve snaze předcházet rizikům hrožící v dopravě i v kriminalitě.²⁹

Prevenci v dopravě zastřešuje samostatné oddělení Ministerstva dopravy BESIP. Spolupracují s Policií ČR a obecní policií. Patří k důležitým nástrojům předcházení nehodovosti v silniční dopravě. Preventivní aktivity se zaměřují na všechny věkové kategorie, již od předškolního věku. V současné době se problematikou dopravní výchovy soustředěně věnuje pozornost celá řada subjektů: školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR a jím iniciované organizace, kraje, obce, Policie ČR, domy dětí a mládeže a i některé nevládní organizace. Všechny tyto subjekty působí na poli dopravní výchovy, kde vyvíjejí určitou činnost. Vzhledem k jejich samostatnosti však jejich činnost není koordinována a jednotlivé aktivity na sebe jen volně navazují.³⁰

Tematický plán Ministerstva dopravy - BESIP má důležité postavení ve vzdělávacím systému. Navazuje na dopravní výchovu dětí předškolního věku a prvního stupně základních škol. Tematický plán dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích Ministerstva dopravy - BESIP se specializuje na získání základních dovedností a znalostí pravidel týkajících se provozu na silnicích i jejich následné využití v praxi při řešení situací v provozu na pozemních komunikacích. Program realizace

²⁸ *Prevence v dopravě*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.krnov.cz/prevence-v-doprave/d-37428>. [cit. 2024-01-04].

²⁹ *Něco o prevenci*. Online. MĚSTSKÁ POLICIE LIBEREC. 2021. Dostupné z: <https://www.liberec.cz/mestska-police/prevence/>. [cit. 2024-01-04].

³⁰ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Karolinum, 2006, 84 s. ISBN 80-246-1157-0.

dopravní výchovy připravuje účastníky silničního provozu, vytváří podmínky pro celoživotní vzdělávání dětí a mládeže. Budoucí řidiči jsou připravováni na rizikové situace a získávají zkušenosti, informace, dovednosti i návyky v silničním provozu pomocí moderních vzdělávacích metod. Díky zážitkům vzdělává a efektivně snižuje nehodovost, úrazy a zranění v dopravě. Po dohodě s Ministerstvem dopravy ČR vyučuje BESIP dopravní výchovu i v prostorách budovy školy. Zdůrazňuje myšlenku rozvoje komunikace v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu. Dbá na odpovědnosti za své zdraví, ale i ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu.³¹

Metodika se zaměřuje především na rozvoj dovedností pro bezpečný pohyb v okolí silnice, schopnosti včasného a správného rozhodování, odpovědnosti dětí k sobě samým i jejich respekt k druhým účastníkům silničního provozu. Dále také na základní znalosti a dovednosti potřebné k bezpečnému chování v dopravním prostředí, které souvisejí s příčinou a následky dopravní nehody, jež může dítě pochopit. Přispívá i k pochopení významu bezpečného chování a postojů v dopravním prostředí a jejich osvojení, získání základních znalostí pravidel, která určují chování účastníků silničního provozu, především jeho nejzranitelnějších účastníků.³²

BESIP

Název BESIP je zkratka pro bezpečnost silničního provozu. Cílem organizace bylo vybudování systému dopravní výchovy, který by provázel občana po celý život od předškolní výchovy přes dopravní výchovu školní, vícefázový výcvik řidičů až k pozornosti na seniory. V letech vzniku organizace (*1967) se BESIP staral o různé aktivity zaměřené na dopravní výchovu. Tvořil výukový materiál od mateřských až po střední školy. Na dopravních hřištích si v dění ověřoval teoretické informace. Snahou vždy bylo a stále je pozitivně ovlivnit postoj dětí i mladých lidí, jako účastníků silničního provozu. Eminentní je však spolupráce s rodinou. BESIP ale stále usiluje o vybudování systému dopravní výchovy – je viděn za známými akcemi,

³¹ *Dopravní výuka*. Online. MĚSTSKÁ POLICIE LIBEREC. Dostupné z: <https://www.liberec.cz/mestska-police/ddh/dopravni-vyuka/>. [cit. 2024-03-03].

³² FLETCHER, M. *Skuhrov nad Bělou ZŠ a MŠ Skuhrov nad Bělou pořádali akci: „Společně bezpečně“*. Online. Orlický.net. 2015. Dostupné z: https://orlicky.net/?id_zpravy=13684298901444322297. [cit. 2024-03-03].

jako jsou „Domluvme se!“, televizními spoty „Nemyslíš, zaplatíš!“, „Bezpečnost na železničních přejezdech“, „Nová pravidla“ a další. V této organizaci je dopravní výchova pro děti předškolního věku zaměřena na děti jako chodce s doprovodem a na děti jako pasažéry v autě. V tomto okruhu se u dětí snaží zajistit vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy pro vytvoření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem. Děti by si měly zapamatovat ukázněnost, správný vztah ke zdraví a obezřetnost. Snaha je o rozvíjení vlastností, které ovlivňují reakci dětí při chování v konkrétních dopravních situacích pomocí výcviku. Mezi vlastnosti, které jsou prospěšné jejich bezpečnému pobytu venku i v silničním provozu, patří například paměť, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, ale i vnímání orientace v prostoru a čase a vnímání nebezpečí.³³

BESIP u nás patří mezi nejvýraznější organizace. Mezi dalšími organizacemi, které mají vliv v oblasti dopravní výchovy, jsou Bezpečná školka a Projekt ALARM.

4.1 Bezpečná cesta mimo školku

Dříve, než se jde s dětmi ven - ať už jen na procházku nebo na více náročnou cestu (výlet) za využití dopravního prostředku, je potřeba předem určit, v jakém počtu se budou děti venku pohybovat. Vyhláška č. 14/2005 Sb., o předškolním vzdělávání³⁴, § 5 Péče o zdraví a bezpečnost dětí odstavec (2) udává, že k zajištění bezpečnosti dětí při pobytu mimo místo, kde se uskutečňuje vzdělávání, stanoví ředitel mateřské školy počet učitelů mateřské školy tak, aby na jednoho učitele mateřské školy připadalo nanejvýše 20 dětí z běžných tříd nebo 12 dětí ve třídě, kde jsou zařazeny děti s priznanými podpůrnými opatřeními druhého až pátého stupně nebo děti mladší 3 let. Odstavec (3) doplňuje, že v mimořádných případech může ředitel v prvním případě navýšit počet dětí na učitele o 8 dětí (tedy na 28 dětí), v druhém případě nejvýše o 11 dětí (tedy na 23 dětí). Při tomto zvýšeném počtu dětí vyhláška udává - odstavec (4), že pokud jde o prostředí náročné na bezpečnost, určí ředitel k zajištění bezpečnosti dětí dalšího pedagogického pracovníka, ve výjimečných případech jinou zletilou osobu, která je způsobilá k právním úkonům a která je v pracovněprávním vztahu k právnické osobě, která vykonává činnost mateřské školy.

³³ *Historie BESIP*. Online. BESIP. 2017. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/Historie-BESIP>. [cit. 2024-03-03].

³⁴ ČESKO. Vyhláška č. 14 ze dne 29. prosince 2004 o předškolním vzdělávání. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 4, Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-14>.

Příprava na aktivní užívání ulic a silnic je velmi důležitá. Dozor nad bezpečností u dětí v silničním provozu mají na starosti hlídky. Zajišťují správné přecházení po přechodu či využívání podchodů a učí tak kázni. Ve většině západních států již v roce 1969 byly zorganizovány hlídky, které měly za úkol střežit bezpečný přechod skupin dětí přes ulici. Hlídka byla vybavena žlutými praporky, pomocí které dávaly řidičům signál, aby zastavil a skupina dětí mohla bezpečně přejít. Ve Spolkové republice Německo dokonce vycházely časopisy pro dopravní hlídky. V Americe byly vydávány příručky pro dětské dopravní hlídky, jež většinou vykonávaly dospělé ženy. Zavedení dopravních hlídek ve více než 20 státech má zásluhu na snížení dopravních nehod dětí při cestě do školy a ze školy. Taková kázeň je dobrý výsledek veškerých opatření a výchovného působení na děti ve školách na veřejnosti. Československo bylo v sedmdesátých letech vedeno jako dobrý příklad, který bychom měli následovat.³⁵

³⁵ VOSKOVÁ, L. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. Praha: Výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu, 1969.

5 Právní předpisy

Podmínky, za nichž se uskutečňuje předškolní, základní, střední, vyšší odborné vzdělávání a výchova, vymezení práv a povinností fyzických a právnických osob při vzdělávání, působnost orgánů vykonávajících státní správu a samosprávu ve školství stanovuje školský zákon č. 561/2004 Sb., zákon o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání.³⁶

Mezi další právní předpisy, ze kterých se může čerpat, patří například vyhláška č. 14/2005 Sb., vyhláška o předškolním vzdělávání³⁷ upravuje podmínky provozu mateřské školy. Mezi relevantní zdroje patří také vyhláška č. 410/2005 Sb., vyhláška o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých³⁸, kde je popsáno, jak se zajišťuje výuka v přírodě, lesní mateřské školy, ale i požadavky na větrání a parametry mikroklimatických podmínek. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích³⁹, je rozdělena na části, jenž popisují úpravu provozu na pozemních komunikacích, výjimky z omezení jízdy některých vozidel, označování osob, věcí a vozidel ve zvláštních případech, ale i řízení provozu na pozemních komunikacích. Vyhláška č. 16/2005 Sb., organizaci školního roku upravuje podrobnosti týkající se organizace školního roku, termíny začátku a konce školního roku, ale i termíny a délku prázdnin škol základních a středních.⁴⁰ Vyhláška o školním stravování stanovuje, kolik jídel a které má právo odebrat dítě v mateřské,

³⁶ ČESKO. Zákon č. 561 ze dne 24. září 2004 o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 190. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-14>.

³⁷ ČESKO. Vyhláška č. 14 ze dne 29. prosince 2004 o předškolním vzdělávání. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 4. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-14>.

³⁸ ČESKO. Vyhláška č. 410 ze dne 4. října 2005 o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 141. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-410>.

³⁹ ČESKO. Vyhláška č. 294 ze dne 27. října 2015 vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2015, částka 122. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>.

⁴⁰ ČESKO. Vyhláška č. 16 ze dne 29. prosince 2004 o organizaci školního roku. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 4. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-16>.

základní a střední škole. Konkretizuje výživové normy pro školní stravování a jejich finanční limit. ⁴¹

Takzvané preprimární vzdělávání se řadí na úroveň ISCED 020 (stupeň vzdělání), pomáhá vyrovnávat nerovnoměrnosti vývoje dětí před vstupem do základního vzdělávání a vytváří prvotní předpoklady pro pokračování ve vzdělávání. Po dovršení 5 let věku dítěte je předškolní vzdělávání povinné a bezplatné. Této úrovni odpovídá také přípravná třída, která se může zřizovat před nástupem do základní školy. Stupeň základního vzdělání získává student po úspěšném ukončení povinné školní docházky. Až 10 % obyvatelstva nezíská základní vzdělání na základní škole s primární a sekundární úrovní. Primární úroveň neboli první stupeň základního vzdělávání zahrnuje 1.-5. ročník. Zbylý 6.-9. ročník tvoří úroveň sekundární, tedy stupeň druhý. Druhý stupeň nemají všechny školy, některé zahrnují pouze první stupeň. ⁴²

5.1 Účast v silničním provozu

Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů je každý účastník provozu na pozemních komunikacích povinen:

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

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 až 10 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

⁴¹ ČESKO. Vyhláška č. 107 ze dne 25. února 2005 o školním stravování. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 34. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-107#p4>.

⁴² 5.Primární a nižší sekundární vzdělávání (Základní vzdělávání). Online. EURYDICE. Evropská komise. 14.12.2023. Dostupné z: <https://eurydice.eacea.ec.europa.eu/cs/national-education-systems/czechia/primarni-nizsi-sekundarni-vzdelavani-zakladni-vzdelavani>. [cit. 2024-03-01].

c) *řídít se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.*“⁴³

5.1.1 Pojem chodec

Zákonná pravidla platí i pro chodce a s nimi jsou spojené povinnosti pro pohyb na komunikacích. Takže kdo je to vlastně chodec? Chodec je nejzranitelnější účastník silničního provozu. Je to nejen ten, kdo jde běžnou chůzí po komunikaci, ale podle platné legislativy i ten, kdo tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo (kolo je na straně blíže k vozovce, alespoň jedna ruka musí držet kolo za řídítka), motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod. *„průvodce vedených nebo hnaných zvířat je účastník provozu na pozemních komunikacích, který doprovází zvířata jdoucí jednotlivě nebo ve stádech po pozemní komunikaci; průvodcem vedených nebo hnaných zvířat není chodec vedoucí psa“* zákon č. 361/2000 Sb. udává, že na pozemních komunikacích by se chodci měli pohybovat pouze tak, jak jim to nařizují předpisy. *„Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce.“* Kde chodník není, tam se chodí po levé krajnici silnice, a kde není krajnice, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Takto mohou jít maximálně dva chodci vedle sebe. Chodci by také měli zajistit, aby byli dostatečně viditelní pro ostatní uživatele pozemní komunikace. Použití reflexního prvku na oblečení zvyšuje viditelnost chodce ve tmě až na dvě stě metrů.⁴⁴

Za snížené viditelnosti může použití reflexních prvků zachránit život. Webové stránky BESIP umožňují pohled do interaktivní aplikace, kde můžeme vidět, jak jsou chodci nebo cyklisti viděni očima řidiče motorového vozidla. Pro zvýšení bezpečné účasti na pozemních komunikacích je chodcům a cyklistům doporučováno používání reflexní a fluorescenční materiály, které mohou umístit na oblečení,

⁴³ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

⁴⁴ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.

aniž by se poškodilo. Některé obchody nabízí i oblečení již opatřené bezpečnostními prvky.⁴⁵

Základní pravidlo bezpečnosti na silnicích je vidět a být viděn. Přecházení vozovky je vždy riskantní proces. Pokud se nachází do 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", má chodec povinnost přecházet pouze v těchto místech. Při přecházení vozovky se kříží dráha chodce s jízdní dráhou vozidla. Chodec na přechodu pro chodce nemá absolutní přednost. Chodec má dovoleno přecházet vozovku, pouze pokud nedonutí řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Řidiči vozidel sice musí umožnit chodci bezpečné přecházení pozemní komunikace, ale chodec nemůže vstoupit na silnici „bezprostředně“ před jedoucím vozidlem. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. To znamená, že by neměl vstupovat na přechod pro chodce, pokud je blížící se automobil viděn na 30 metrů, kdy řidič už nemůže vozidlo zastavit. Dochází tak ke střetu, který končí těžkým úrazem chodce nebo dokonce jeho smrtí. Před vstupem na vozovku se každý chodec musí vždy přesvědčit, jestli může vozovku přejít. Před polovinou přechodu pro chodce, opět zkontrolovat, jestli lze přecházení bezpečně dokončit (jestliže zastavení příjíždějícího vozidla není jisté, je lepší vyčkat, ale nesnažit se vrátit se zpět). Pozemní komunikaci je třeba přecházet kolmo k její ose a co nejrychleji. V okamžiku, kdy vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo. V případě, že společně s osobou vstupuje na vozovku skupina, dbá zvýšené opatrnosti a nespolehá na druhé.⁴⁶

Pravidla silničního provozu uvádějí dvě výjimky, kdy chodec nesmí vstoupit na přechod pro chodce, a to, jestliže se k přechodu blíží tramvaj nebo příjíždějící vozidla s právem přednostní jízdy se zapnutými modrými majáky (hasiči, sanitka nebo policie). Pokud se už chodec ocitl na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí těmto vozidlům okamžitě uvolnit prostor pro projetí. Nesmí se zapomínat na povinnost nevstupovat na vozovku řízenou semaforem, když svítí červené světlo. Vozovku lze přejít i v případě,

⁴⁵ *Tři rady pro zvýšení viditelnosti*. Online. BESIP. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Chodci/Budte-videt-prezijete/Tri-rady-pro-zvyseni-viditelnosti>. [cit. 2024-03-04].

⁴⁶ *Přecházení vozovky*. Online. BESIP. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Chodci/Prechazeni-vozovky>. [cit. 2024-03-05].

že na ní není vyznačen přechod pro chodce. Přecházet se ale musí na bezpečném a přehledném místě pro řidiče. Mimo přechod pro chodce se může vozovka přecházet pouze kolmo. Nebezpečné clony v přecházení jsou třeba odpadkové kontejnery nebo zaparkovaná vozidla na kraji vozovky u chodníku. Chodec nesmí překonávat zábradlí ani jiné bariéry na vozovce.⁴⁷

⁴⁷ *Pravidla přednosti na přechodu pro chodce*. Online. Srovnátor. 2017. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/pravidla-prednosti-na-prechodu-pro-chodce/>. [cit. 2024-03-05].

6 Realizace projektu

Co je vlastně projekt? Lze najít spousta definic a vysvětlení, stejně jako druhů v různých oborech. Všeobecně se projekt popisuje jako časově ohraničená činnost, která směřuje k vytvoření jedinečného produktu. Nemůže to být tedy činnost, kde není jasně stanoven konec z hlediska časového, ale i požadovaného výstupu. Základem každého projektu je cíl a plán toho, čeho chceme dosáhnout. Jednotlivé činnosti, které vedou k cíli, by měli na sebe navazovat, a mít smysl. Projekt tedy musí mít svůj plán, realizace a v závěru také zhodnocení. Při tvorbě projektu je nutné definovat, pro koho je projekt určen, kdo se na něm spolupodílí a jaké jsou kompetence toho, kdo ho tvoří. Kam je chceme směřovat a jaké konkrétní činnosti zvolíme. V průběhu realizace se projekt průběžně hodnotí, popřípadě dle situace a potřeb dětí lze již naplánované činnosti upravit. Po skončení celého projektu hodnotíme komplexně.⁴⁸

Ve druhé části mé bakalářské práce se budu zabývat realizací samotného projektu s názvem „*Pozor kluci, pozor holky, auta jezdí kolem školky, pozor proto všichni dejme na cestě se rozhlížejme*“. Projekt bude dokončen o 2 roky později, kdy děti již budou na základní škole.

Empirická část je rozdělena do tří částí. První část je přípravná. Druhá část je realizační, uskutečňuji v ní projekt. Poslední částí, tedy třetí, je část hodnotící.

6.1 Přípravná část

V přípravné části projektu se mám zabývat kapitolou, kde budu psát o místě realizace. V přípravě mého projektu byla volba místa jasná hned na začátku. Tedy ve městě Příbrav, jak jsem popsala již v části Úvod. Kvůli ochraně osobních údajů (GDPR) nebudu uvádět konkrétní název třídy a jména, která použiji, budou schválně pozměněna. Stejně tak název třídy bude změněn na třídu Kamarádi. U fotografií s dětmi, které v této práci použiji, zakryji obličeje, aby nebyly rozpoznány charakteristické znaky a konkrétní osoba nešla jednoznačně určit.

⁴⁸ Bečvářová Z., *Současná mateřská škola a její řízení*. Praha, Portál, 2003. ISBN 80-7178-537-7.

6.2 Organizační část

Nejdřív jsem se setkala s paními učitelkami, abych se dozvěděla, jak se ve školce prevenci silničního provozu věnují, co s dětmi na toto téma prožily, a především také co od dětí mohu očekávat já. Seznámila jsem je s cílem mého projektem, včetně programu a her, které jsem měla pro děti připravené. Po sdělení mého plánu mi řekly, co je a není možné s dětmi realizovat. Překvapilo mě, že na jedno mé dopoledne jsem měla příliš mnoho aktivit a děti by tak dlouho pozornost neudržely. Musela jsem tedy proto svůj připravený program uzpůsobit dané situaci. Po celou dobu realizace projektu jsem využila rad paní učitelky pro organizaci s dětmi, protože ohledně práce s dětmi nemám dostačující zkušenosti.

Domluvily jsme se tedy, že s dětmi budu pracovat tři dopoledne. První den jsem strávila s dětmi přímo ve školce a na školní zahradě. Druhé dopoledne, den s panem policistou, bylo částečně ve třídě a částečně venku. Třetí dopoledne a zároveň poslední projektový den se odehrálo na dopravním hřišti.

Když byly děti v druhé třídě, domluvila jsem se s krajskou koordinátorkou BESIP pro Kraj Vysočina, paní Mgr. Veronikou Vošickou Buráňovou, že následně prověříme jejich znalosti. Dopravní výchova ve druhé třídě základní školy není v České republice obvyklá. Proto ani časová dotace nemohla být tak rozsáhlá jako v mateřské škole. Základní škola mi ale vyhověla, a uvolnila jedno dopoledne pro dokončení projektu.

6.3 Seznámení v mateřské škole

Když jsem přišla do školky za dětmi z třídy Kamarádi na školní zahradu, povídali jsme si o tom, s čím bych je chtěla seznámit. Chtěla jsem, aby se děti dozvěděly a zopakovaly si zásady bezpečného chování na pozemní komunikaci.

Vyprávěla jsem jim příběh o dětech, které hrály vybíjenou na cestě před domem, místo na dětském hřišti. Čímž jsem chtěla upozornit na možná rizika. Děti ihned začaly spontánně vypravovat, kdy se komu co stalo zlého, když si někdy hrály s míčem ať už doma, nebo na hřišti.

Také jsem jim ukázala svůj řidičský průkaz a vysvětlila, co by měl obsahovat. Některé děti věděly, že ho musí mít řidič u sebe (podle platných zákonů), ale někteří naopak vůbec netušily, k čemu slouží.

6.4 Reflexní vesta

V této aktivitě jsem vycházela z toho, že děti reflexní vesty znají. Víím, že je mají povinnost nosit každý den na dopolední vycházku se svou třídou.

V kroužku jsem si s nimi povídala o důležitosti a významu nošení reflexních vest. Nejdříve jsem ji ukázala a zeptala se, jestli vědí, co to je? Děti se začaly překřikovat a nerozuměla jsem vůbec ničemu. Zavedli jsme proto pravidlo zvednuté ruky a já se tak dětí ptala konkrétně.

Po ukončeném kroužku jsem jim nabídla, že kdyby někdo chtěl, může si za mnou přijít sednout ke kulatému stolečku, kde jsem měla připravenou výtvarnou práci. Překvapilo mě, že výtvarnou práci, ukázanou na obrázcích 4 a 5, si chtěly udělat skoro všechny děti.

Obrázek 5 Výtvarná práce - kluk



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Obrázek 4 Výtvarná práce - holka



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Z hotových prací jsem dětem s pomocí jedné paní třídní učitelky udělala výstavu na chodbě mateřské školy, která je vyfocená na obrázku 6.

Připravila jsem si: nakopírované omalovánky kluků a holek, pastelky, nůžky, černé čtvrtky, bílou temperu, štětec, oranžový zářivý papír, alobal, lepidlo na papír.

1. Nejdříve si děti vybarvily omalovánku kluka nebo holky.
2. Potom si bílou temperou malovaly na černý papír přechod pro chodce.
3. Vybarvenou omalovánku si vystříhly a nalepily na přechod pro chodce.

4. Z oranžového papíru si vystřihly reflexní vestu, kterou doplnily proužkem alobalu, jako reflexní pásek.

Obrázek 6 Výtvarná práce - nástěnka



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.5 Jak ťuká semafor

Účel hry byl jejich seznámení se světelným signalizačním zařízením - semaforem. Jak s jeho barevnými, tak i s akustickými signály. Nejdříve jsem dětem ukázala semafor, jak vypadá na obrázku. Ptala jsem se, zdali poznají, o co se jedná. Jaké na něm najdeme barvy? Kde ho můžeme vidět? Jestli se nějaký nachází v Příbyslavi? Je nějaký rozdíl mezi semaforem pro chodce a pro auta? Ano, semafor pro chodce má pouze dvě barvy, a kromě barev se na něm zobrazuje i symbol panáčka. Červená barva signalizuje „stůj“, zelená barva pak signalizuje „volno“, můžeš jít. Kromě barviček také semafor vydává zvuky. Zeptala jsem se dětí, jestli ví proč? Je to pro slepce, pro které jsou tyto signály velice důležité. Pokud semafor vydává zvuky pomalu – na semaforu svítí červený signál. Pokud se ťukání změní na rychlé - svítí zelená a lidé mohou přecházet.

Děti se na hru rozmístily po koberci a já ťukala na dřívka – rychle a pomalu. Když jsem ťukala rychle, tak se děti volně pohybovaly a šly rychle – jako přes přechod chodíme rychle, neběháme. Když jsem začala ťukat pomalu, děti se zastavily. Děti musely dávat pozor na změnu rychlosti úderů. Postupně se se mnou střídaly a ťukaly na dřívka ony. Až hru pochopily, tak jsme také měnily pohyb, například skákaly pouze na jedné noze anebo lezly jako rak.

6.6 Stop – jed'

Hra s názvem Stop-jed' je skákačí hra. Její pravidla jsou jednoduchá a doba přípravy byla krátká. Nejdřív jsem si vytiskla obrázek auta a obrázek značky, které jsem pak, se svolením paní učitelky, nalepila na dvě protilehlé zdi ve třídě mateřské školy. Uprostřed pokoje se pomyslnou čarou rozdělil prostor třídy. Děti měly za úkol vždy přeskočit na správnou půlku – na tu, kterou jsem řekla. Jedna půlka třídy se jmenovala „Stop“ (znázorněno obrázkem 7) a druhá půlka se jmenovala „Jed“ (znázorněno obrázkem 8). Vítězem této hry byl ten, kdo jako jediný zastavil na značce Stůj, dej přednost v jízdě.

Obrázek 7 Dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (č. P6) Obrázek 8 Obrázek auta



Zdroj: <https://www.aixam.cz/cs/coupe/gti>

Zdroj: <https://www.autoweb.cz/dani-prednosti-v-jizde-stopka-rozdily-a-dotazy-k-nim/> 7

Jak je vidět z obrázků 9 a 10, některé z dětí si pak chtěly vyzkoušet policejní čepici a držet policejní plácačku. Myslím, že si tím hru zpestřily a bavila je víc.

Obrázek 9 Ukázka policejní plácačky



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Obrázek 10 Ukázka policejní čepice



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.7 Zpívání písničky

Jednou z publikací, kterou jsem využila pro práci s dětmi v rámci dopravní výchovy, byla knížka *Děti v dopravním provozu aneb o klukovi z počítače*.⁴⁹ Tato kniha obsahuje příběhy na dopravní téma doplněné písničkou. Díky paní učitelce, která byla tak laskavá a doplnila písničku hudebním doprovodem na ukulele, jsme si společně mohly píseň zazpívat, jak je vidět na obrázku 11. Některé děti mi pak začaly vyprávět, že oni taky mají doma ukulele, na které se učí hrát.

Obrázek 11 Zpívání písničky



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.8 Pracovní listy

Další publikace, ze které jsem čerpala, je pracovní sešit *Moje dopravní školička*,⁵⁰ kde jsem využila některé z pracovních listů. Pracovní sešit je velmi dobře zpracovaný. Obsahuje různé druhy spojování, omalovánek i hledání rozdílů. Našla jsem v něm velmi mnoho různých úkolů, skládanek i her, které jsou zpracovány zábavnou formou tak, aby pro děti byly poutavé a zajímavé.

6.9 Hra na autobus

Na obrázku 12 je ukázka z velmi oblíbené hry. Nejdříve jsme si všichni společně nachystali židličky, které znázorňovaly sedadla v autobusu. První z nich byl řidič,

⁴⁹ ADAMOVSKÁ, M. *Děti v dopravním provozu aneb o klukovi z počítače*. Praha: Rotag, 2004. ISBN 80-903175-3-7.

⁵⁰ *Moje dopravní školička*. Olomouc: Henex, 2010. ISBN 978-80-7409-031-8.

který držel místo volantu plastové víko, ostatní byli cestující. Tím si děti snažily zapamatovat, na které straně v dopravním prostředku v České republice sedí řidič a zároveň si procvičily kde je levá a pravá strana. Pak jsme se domluvily, kam pojedeme na výlet. Autobus po cestě zastavuje na zastávkách, kde vystupují někteří cestující. Při zatáčení autobus ukazuje změnu směru jízdy rukou a křičí „Zatáčka!“. Jakmile řidič vyřkne takový pokyn, všechny děti musí co nejdříve zakřičet „Pravá!“ nebo „Levá!“ podle toho, na jakou stranu řidič ukázal. Holčičky si s sebou na výlet braly i panenky a kluci se rádi střídali na pozici řidiče.

Obrázek 12 Hra na autobus



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Tato hra byla u dětí velice oblíbená, proto jsme ji trochu obměnili a hráli později i venku na školní zahradě. Společně jsme tedy jeli tímto způsobem do ZOO, na pouť, k moři, na houby, nebo třeba i do vesmíru. Později se děti rozdělily na více malých autobusů. Ne všechny děti chtěly jezdit autobusem, proto někteří z nich zůstávaly na zastávce anebo představovaly chodce.

6.10 Den s panem policistou

Na další aktivity, které byly připraveny pro výuku prevence v dopravě, přišel na pozvání zdejší pan policista prap. Miroslav Mrkos. Bylo to z důvodu, že do třídy chodí jeho syn, a tak byl prap. Mrkos ochotný přijít právě do této třídy. Měl větší zkušenosti s prací s dětmi, než já. Děti z něj měly přirozený respekt. Nejen, že je to muž, ale dokonce i pan policista. Věděl, na co se jich zeptat a co jim ukázat, aby dokázaly pochopit, co to je. Obrázek 13 znázorňuje ukázkou donucovacího prostředku – pout.

Obrázek 13 Ukázka pout



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Pan policista chtěl dětem ukázat, jak pouta fungují. Jako figuranta použil jednu z paní učitelek. Názornou ukázkou můžeme vidět na obrázku 14.

Obrázek 14 Názorná ukázka použití pout



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Ukázka použití pout na paní učitelce se ale dětem nelíbila. Museli jsme je neustále ujišťovat, že je to jenom „jako“, že se paní učitelce nic nestane. Bály se, že si ji pan policista odvede, snažily se ji chránit.

Stejně tak i ukázka zbraně vyvolala ve většině dětí spíše negativní pocity. Z čehož byl překvapen i pan policista. Některé děti zbraň nechtěly ani vidět, měly k tom odpor a strach. Ty děti, co se nebály, měly možnost se na zbraň podívat a pan policista jim zbraň podrobně popsal, jak je vidět na obrázku 15.

Obrázek 15 Ukázka zbraně



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Pan policista dětem také dovolil si prohlédnout policejní auto. Oproti předchozí aktivitě se ukázka policejního vozu dětem velmi líbila. Mohly si tak vyzkoušet zapnout houkačku, maják a současně obdivovaly výbavu vozidla. Zkusit si sednout za volant, nebo naopak dozadu, jak je patrné z obrázku 16. Děti si hned začaly rozdělovat role pro hru na zloděje a policisty. Pan policista dětem vyprávěl, nejen jak v autě mohou vozit zloděje či pronásledovat jiné auto.

Obrázek 16 Prohlídka interiéru policejního vozidla



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Pan policista měl připravený pro každé dítě vlastní výukový list. Zahrnoval nejen pexeso, které si děti vystříhly, ale také měly najít rozdíl v obrázcích. Společné hledání rozdílů je vyobrazeno na obrázku 17.

Obrázek 17 Hledání rozdílů



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Pro kvalitnější vzdělání v problematice bezpečnosti si děti domů odnesly od pana policisty pexeso i omalovánky s různými úkoly. Než je však dětem rozdál, tak vysvětlil, jak s nimi mohou doma pracovat. Na konci dne mi některé děti říkaly, že by taky chtěly být policisty.

6.11 Dopravní hřiště

Před cestou na dopravní hřiště jsme si společně s dětmi připomněly pravidla bezpečného pohybu na ulici. Jaké nebezpečí nám může hrozit na pozemních komunikacích. Dříve, než půjdeme ven, si na sebe vezmeme reflexní prvky, jako je třeba vestička. Že se budeme držet v zástupu, ve dvojicích a půjdeme tak, aby mezi dvojicemi nevznikaly žádné mezery. Budeme se tedy držet hezky za sebou po pravém okraji chodníku. Před přecházením silnice se všichni zastavíme, paní učitelka se rozhlédne a až potom, co nám dá pokyn, že všichni můžeme bezpečně přecházet, budeme rychle přecházet, ne však utíkat. Nebudeme se na silnici zbytečně zastavovat a přecházení protahovat. Zastavíme se až na druhém chodníku, kde počkáme na zbytek třídy. Průběh cesty na dopravní hřiště je vyfocena na obrázku 18. V průběhu procházky si mohly se svoji dvojíčkou povídat a vnímat všechno kolem komunikace. Třeba o tom, co všechno můžeme venku vidět, když jdeme do školky. Ukazovat si na všechny věci, které souvisí s dopravou (dopravní značky, zastávky, přechod pro chodce, chodník, vodorovné značení, ...). Po cestě jsem se dětí znovu ptala, jestli vědí, na co všechno musí dávat

venku pozor, jakou barvu má silnice, chodník a jednotlivé dopravní značky, jestli když na chodníku zadupeme, je tvrdý nebo měkký, jaké barvy svítí na semaforu, ale i jaké domy jsou kolem nás. Děti byly velmi komunikativní. Chvillemi jsem musela dávat velký pozor, abych udržela pozornost, protože vždycky mluvilo více dětí najednou. Bylo úsměvné, že děti mluvily s velkým nadšením hlavně o různých neštěstích, co by se kde mohlo stát na silnici nebo na chodníku.

Obrázek 18 Cesta na dopravní hřiště



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.12 Dopravní značka

Když jsme s dětmi došly na místo, každý z nich dostal za úkol se rozhlédnout po dopravním hřišti, vybrat si jednu dopravní značku, která je nejvíce zaujmula, a nakreslit jí na papír. Jak děti utíkaly je vyfoceno na obrázku 19.

Obrázek 19 Hledání dopravní značky



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Po nakreslení dopravní značky (obrázek 20) mi svůj obrázek měly ukázat (obrázek 21) a něco mi o značce říci. Někteří z dětí mě dost překvapily, co všechno o značkách věděly. Některé děti ale naopak ani nepochopily, co jsem po nich chtěla, a tak jsem jim pomohla a vysvětlila, k čemu ta značka, kterou si vybraly a namalovaly, slouží, a že mají také své rozdělení a kategorie.

Obrázek 21 Kreslení dopravní značky



Obrázek 20 Zhodnocení kresby



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.13 Hra na přechod

Tato hra se dětem velice líbila. Některé děti si mohly vzít odrážedlo, které jsme za tím účelem vzaly s sebou, a na něm se projíždět po hřišti – představovaly auta. Musely dodržovat pravidla silničního provozu, včetně značek, které hřiště obsahovalo a o kterých jsme si povídaly. Například zastavit na značce Stop, dej přednost

v jízdě, Zákaz odbočování vlevo a další. Jako třeba Parkoviště – tam si děti svá odrážedla vyměnily a prostrídaly mezi sebou. Chodce hrály ty děti, na které nezbylo žádné odrážedlo - chodily po chodníku a po přechodu pro chodce, kde jim „auta“ dávala přednost. Vždy se ale musely rozhlédnout na obě strany. Těšilo mě, že tuto povinnost děti znaly. Na obrázku 22 je ukázka, že já jsem představovala policistu a vydávala pokyny při řízení provozu na pozemních komunikacích, kterými se „auta“ musela řídit. S vyobrazením takových pokynů se řidiči mohou setkat například pokud je světelné signalizační zařízení mimo provoz. V takových situacích přebírají řízení křižovatky policisté z důvodů plynulosti a bezpečnosti v dopravě.

Obrázek 22 Hra na přechod



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.14 Vyprávění příběhu

Když už jsme byly všichni unavení, sedly jsme si společně do kroužku (obrázek 23) a já dětem začala vyprávět příběh, který jsem si dopředu připravila. Pro inspiraci děje příběhu jsem znovu využila knížku s názvem Děti v dopravním provozu aneb o klukovi z počítače.⁵¹ Hlavní postavou příběhu byl Honzík a Niki. Honzík vysvětloval svému kamarádu, jaký význam mají panáčky na semaforu u přechodu pro chodce. Niki si totiž myslel, že panáčky a panenky jsou leda pro holky na hraní. Honzík mu objasnil, že když svítí červený panáček, musíme stát, i když nic nejede.

⁵¹ ADAMOVSÁ, M. *Děti v dopravním provozu aneb o klukovi z počítače*. Praha: Rotag, 2004. ISBN 80-903175-3-7.

Obrázek 23 Vyprávění příběhu



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Všechny děti pozorně poslouchaly a dávaly pozor, co říkám. Toho jsem využila na zpětné hodnocení od dětí. Znovu jsme spolu rozebraly barvy semaforu. Chtěla jsem vědět, co si zapamatovaly z předchozích dnů. Podle mého názoru byl tento den velmi zdařilý.

6.15 Seznámení na základní škole

Jak už jsem se zmiňovala, základní škola v Příbyslavi mi umožnila v rámci jednoho dopoledne dokončit projekt s názvem „*Pozor kluci, pozor holky, auta jezdí kolem školky, pozor proto všichni dejme na cestě se rozhlížejme*“. Dokončení projektu na základní škole bylo provedeno pod odborným vedením Mgr. Sabiny Kasalé.

Základní škola Příbyslav je podle školského zákona⁵² spádová pro všechny děti chodící nejen do mateřské školy Příbyslav, ale i z mateřských škol ve školském obvodu, v němž má žák místo trvalého pobytu. Žáci jsou tedy rozděleny do dvou tříd. Pro zjednodušení budu uvádět pouze třídu Kamarádi.

6.16 Dopravní prezentace

Když jsme přišly za dětmi do třídy Kamarádi na základní škole, povídali jsme si o tom, s čím bychom je chtěly seznámit. Chtěla jsem se od dětí dozvědět

⁵² ČESKO. Zákon ze dne 24. září 2004 o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 190. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-561/zneni-20240101#f2873919>.

co si z dopravní výchovy pamatují, a abychom si společně zopakovaly si zásady bezpečného chování na pozemní komunikaci. Hned po příchodu děti hlásily, že už všechno znají. Tak jsme to ověřily. Většina žáků se aktivně hlásila a odpovídala na vyřčené otázky, jak je vidět na obrázku 24. Za správné odezvy žáci dostali reflexní pásku a vysvětlili jsme si proč a jak reflexní pásku nosit. Ptala jsem se žáků, jestli si hodiny dopravní výchovy pamatují i z mateřské školy. Odpovědi byly kladné, dokonce někteří odpovídali, že si pamatují i mě.

Obrázek 24 Aktivní účast žáků



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Společně jsme rozebrali pojmy jako jsou chodci, zábradlí, obrubník, překážka nebo zaparkované auto. Ke každému pojmu řekly, co znamená a čím je pro nás důležité. Někdy jim pojem asociací připomněl vzpomínku a oni začaly vyprávět příběh, který prožily.

6.17 Účastník silničního provozu

Zazněl pojem i účastník provozu (obrázek 25). Poté měly děti blíže specifikovat, kdo všechno je zahrnut do tohoto pojmu. Do účastníků provozu žáci nesprávně zahrnuli i pana policistu. Na otázku “Kdo jsme, když jdeme na kolečkových bruslích?” odpovídali nesprávně cyklisti, ale i správně “chodci”.

Obrázek 25 Účastník silničního provozu



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.18 Hra doplň slovo

U dětí na základní škole jsme využili, že děti už umí číst. Přípravená byla i hra, kde se mělo doplnit slovo. Na každém úkolu jsme si demonstrovali, co by se mohlo stát. U světelného signalizačního zabezpečení jsme si povídali i o situaci co by se stalo, kdyby projížděly složky integrovaného záchranného systému. V kontextu měly děti vyjmenovat telefonní čísla pro tísňová volání platná v České republice. Překvapilo mě, že všechny znali s dokonce znali i číslo na obecní policii a jednotné evropské číslo tísňového volání. Následně jsme si zopakovali, co bychom měli říci do telefonu při hovoru v takovém případě. Reagovali slovy “na začátku jméno, co se mi stalo a co nejpodrobněji adresu”. Potom jsme si názorně předvedli, jak by takový telefonát vypadal.

U následujících úkolů měli žáci doplnit věty tak, aby byly správně. Další úkol, vyobrazen na obrázku ... sděluje, že sluchátka představují pro chodce nebezpečí. V tuto chvíli jsme si objasnili termín smart zombie a následně prakticky vysvětlili, jak je uvedeno na obrázku 26. Figurant z řady žáků měl nasazenou kapuci, v uších sluchátka a koukal do telefonu. Někteří z žáků reagovali slovy „Sluchátka se nesmí nosit, ani když jsme na chodníku“. Jiní přemýšleli o vyhocené situaci „Kdybychom byli slepý a měli jsme sluchátka, nic bychom neviděli ani neslyšeli, a to by bylo blbý“.

Obrázek 26 Figurant smart zombie



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.19 Simulace přecházení silnice

Ve třídě jsme si zopakovali, co všechno se musí udělat při přecházení silnice. Nejdříve se chodec při přecházení pozemní komunikace musí rozhlédnout doleva, protože z té strany je primárně ohrožen. Poté se rozhlédne doprava, a znovu doleva, zda stále nejede žádné vozidlo. Pokud žádné vozidlo nejede, chodec může vozovku přejít. Při přecházení vozovky je velmi důležité, aby chodec navázal oční kontakt s řidičem, čímž dostane zpětnou informaci, že ho řidič vidí a může bezpečně přejít. Po přechodu chodec využívá pravou stranu přechodu.

Při vysvětlování, jak se chodí po přechodu jsme si také připomněli, proč je důležité přecházet silnici kolmo a nejlépe na vyznačených místech dopravní značkou. V situaci, kde není vyznačeno místo pro přecházení vozovky se chodec musí vždy rozhlédnout. Nesmí přecházet v zatáčce, protože tam chodec neuvidí vozidlo, vozidlo neuvidí chodce a hrozilo by nebezpečí. Od žáků na toto téma padl návrh, že si koupíme dron a přeletíme to. Jiní odpovídali, že půjdou po obrubníku. Ostatní děti jim namítaly, že se to nesmí, protože je to zakázané a nebezpečné. Další vysvětlovali, že “Mamky chodí na levé straně, aby nás ochránili.” Zaslýchuta byla i scestná věta “Chodit za zdí je nebezpečné, protože nevíme, jestli tam nejede auto.”

Děti s velkým nadšením o různých neštěstích, co by se kde mohlo stát na silnici nebo na chodníku mluvily nejen v mateřské škole, ale i na základní škole. Na otázku “Jak se nechovat při přecházení přechodu?” jeden z žáků odpověděl “Netelefonovat při řízení, protože řidič nemůžeme vnímat a nebude dávat pozor, vjede na chodník a přejede chodce.”

6.20 Dopravní značky

Zeptala jsem se dětí, jaké znají dopravní značky. Společně jsme si pak připomněli jejich rozdělení. Většina dětí rozeznávala vodorovné a svislé dopravní značky. Konkrétně i uvedli příklad dopravní značku Pozor děti!, kterou znají z okolí školy. Ke každé značce dokázali alespoň vysvětlit, co znamená. Na obrázku 27 vysvětlují rozdíl mezi dopravní značkou A3 křižovatka a A4 křižovatka s kruhovým objezdem. Dopravní značku A4 křižovatku s kruhovým objezdem dokázali určit ihned. Zarazili se u dopravní značky A3 křižovatka, ale s nápovědou dokázaly určit, o kterou značku se jedná, jaké jsou její specifika.

Obrázek 27 Dopravní značky



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.21 Pracovní list

Všichni žáci druhé třídy dostali pracovní list, který je obsažen v příloze číslo jedna. Na obrázku 28 žáci pracovní list vyplňují. Postupně jsme si vyprávěli ke každému číslu, zda je chování správné nebo špatné. Pokud bylo chování špatné, tak důvod,

proč a jak situaci vylepšit. Například k situaci 13 zazněla poznámka “Já to dělám taky, dělám ptáčka.”. Vysvětlili jsme si, že takové chování není bezpečné. Paní učitelka třídní ihned dala dětem za úkol si doma s rodiči pracovní list projít a znovu jim jednotlivé situace vysvětlit, zda je správně či špatně.

Obrázek 28 Vyplňování pracovních listů



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.22 Dopravní značky v okolí školy

Některé dopravní značky jsme si uvedli ve třídě jsme později viděli i v okolí školy. Znovu jsme si uvedly k čemu slouží a jaké mají rozdělení. U jednotlivých značek žáci uváděli příklad, jak se řidič musí chovat. Například dopravní značka dej přednost v jízdě! na obrázku 29.

Cestou jsem se dětí ptala na různé otázky jako třeba “Pamatujete si, že byste v mateřské škole zpívali nějaké dopravní písničky?”. Odpovídali, že pamatují, ale konkrétně jakou si prý zrovna nevzpomínají.

Komentovali jsme i prvky, které se nacházeli v okolo pozemní komunikace (obrázek 29). Reakce žáků byla “Zábradlí tam je, aby nás chránilo, a abychom nelezli do silnice.”.

Obrázek 29 Komentování dopravní značky



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Dopravní značky se řadí do součásti silnic. Představují podstatný prvek v úpravě provozu na pozemních komunikacích. Jejich poškození nebo dokonce zničení vlivem fyzické osoby je nezákonné. Přesto se v okolí školy našly takové dopravní značky, jak je ukázáno na obrázku 30.

Obrázek 30 Poničené dopravní značky



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.23 Přecházení přechodu pro chodce

Na méně frekventované části jsme si demonstrovali správné přecházení přechodu pro chodce. Zde již děti znaly, jak správně přejít přechod. Žáci vhodně přidávali

poznámky “Musíme se rozhlédnout na stranu, kde jede auto prvně”. Tedy nejdříve nalevo, napravo a znovu nalevo. Dále věděli, že chodec musí navázat oční kontakt s řidičem. Jeden z žáků přidal vsuvku “Řidič nám ukáže, že můžeme jít.”

Nejdříve činnost žáci nepochopili a vyšli všichni najednou jak je vyobrazeno na obrázku 31. Smyslem této činnosti bylo, aby si každý jednotlivě zkusil a zapamatoval, jak správně přechod pro chodce přecházet.

Obrázek 31 Špatné přecházení



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Všichni se tedy vrátili na okraj vozovky a jednotlivě učinili veškeré bezpečnostní pokyny pro správné a bezpečné přejetí vozovky.

Ve třídě si všichni žáci zopakovali správné přecházení vozovky a bezpečné chování v jejím okolí. Mimo jiné jsme si řekli, že na obrubník se nestoupá, a že hrát si v místě, kde projíždí auta, je nebezpečné. Přesto, jak ukazuje obrázek číslo 32, někteří z nich tato slova nevnímali. Skákali po obrubníku, a to dokonce i v bezprostředním okolí vozovky.

Obrázek 32 Nebezpečné chování žáků



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Vozidla nacházející se po naší cestě byla využita jako prvek při názorné ukázce simulace srážky vozidla a dítěte (s průměrnou výškou odpovídající žáku druhé třídy základní školy). Na obrázku 33 by tato situace nastala s nízkým vozidlem. V této situaci by u dítěte byla primárně ohrožena dolní část těla.

Obrázek 33 Simulace srážky nízkého vozidla



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Na obrázku 34 by tato situace nastala s vysokým vozidlem. U vysokých vozidel je dítě malého věku ohroženo mnohem více. Srážka by představovala náraz do celého těla.

Obrázek 34 Simulace srážky vysokého vozidla



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.24 Reflexní prvky

Na konci procházky každý žák dostal reflexního plyšáka, kterého si mohly vybrat, jak lze spatřit na obrázku 35. V souvislosti s tímto tématem jsme si zopakovali proč a jak používat reflexní prvky. Děti si ihned vybavovaly situace v mateřské škole, kdy nosily reflexní vesty. Zazněla věta “Když mám vestu tak se od ní odráží světlo.”, takže děti pochopily účel reflexních prvků.

Obrázek 35 Předání reflexních plyšáků



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Proveden byl i pokus, na jakou vzdálenost řidič vozidla uvidí chodce ve tmě. Rozdílné výsledky byly v oblečení s reflexními prvky a ve tmavém oblečení. Názornou ukázkou pokusu zobrazuje obrázek 36.

Obrázek 36 Odras reflexních materiálů



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Experiment jsme provedli i s reflexními plyšáky. Při fotografování s požitím blesku by všechny reflexní prvky měly vyniknout. Na společné fotce (obrázek 37 a 38) se reflexní prvky na plyšákově odráží víc než jakýkoliv jiný materiál. Na stejném principu fungují reflexní prvky i ve tmě, pokud na ně vozidlo zasvítí. Po vyfotografování se všichni děti chtěly podívat, jestli i jejich plyšák na fotce září.

Obrázek 37 Experiment s reflexními prvky 1/2



Zdroj: autorka projektu, vlastní

Obrázek 38 Experiment s reflexními prvky 2/2



Zdroj: autorka projektu, vlastní

6.25 Rozhovor s krajským koordinátorem BESIP

V empirické části jsem se také rozhodla vytvořit řízený rozhovor. Tento typ rozhovoru jsem uskutečnila s Mgr. Veronikou Vošickou Buránovou, která pracuje jako krajský koordinátor BESIP pro kraj Vysočina. Zastupuje zájmy samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy. V tomto rozhovoru jsem se chtěla zeptat na problematiku prevence u dětí a její osobní zkušenosti za dobu její dlouholeté praxe v oboru. Některé otázky se zaměřují na různé věkové kategorie podle vyspělosti a zvláštností v dopravní výchově. Ve svých odpovědích na otázku informovanosti o dopravě ze strany rodičů vysvětluje, že je to velmi individuální. Celý rozhovor se nachází v příloze číslo 1.

6.26 Hodnocení projektu

Všechny aktivity byly realizované v mateřské a základní škole ve městě Přibyslav. Projekt v mateřské škole se skládal ze tří výstupů, na základní škole jeden výstup. Každý výstup znamenal vždy dopolední program ve třídě Kamarádi. Na každý projektový den měla autorka „práce“ připraveny konkrétní aktivity.

V souladu s průběžným vyhodnocováním realizovaného projektového dne ze strany autorky „práce“, byla snaha každý projektový den s dětmi zhodnotit.

Hodnocení dítěte ale nespadá do hodnocení výsledků. Naopak. Má za cíl, aby se dítě samo dokázalo „ohlédnout“ a slovně nebo citově formulovat.⁵³

Na konci každého dne proběhla evaluace. Všichni jsme si s dětmi společně sedly do kroužku. Vyprávěly jsme si o tom, co jsme se dneska dozvěděly a co nás zaujalo. I zde děti využívaly pravidlo zvednuté ruky. Pak měla autorka „práce“ připravené smajlíky, které položila doprostřed kruhu, a děti si mohly každý vybrat toho svého, podle toho, jak se jim dnešní dopoledne líbilo. Některé děti neměly na můj program svůj názor a pouze zopakovaly to, co říkal jejich spolužák před nimi. To donutilo autorku „práce“ se ptát na jejich názor současně v průběhu dne každého zvlášť. Na základní škole proběhla evaluace ve třídě žáků Kamarádi.

Při terénním průzkumu v dopravní výchově vyplynulo, že vědomosti dětí v mateřských školách jsou z velké části zaměřeny na dopravní prostředky i jejich využití a na bezpečnou chůzi dítěte v organizované skupině chodců.

Autorka „práce“ se snažila účastí dětí na projektu dopomoci v oblasti dopravy, a zvláště v oblasti prevence. Taktéž k prohloubení dopravních znalostí dětí a poznatků, které budou nadále využívat. Proto je důležité, aby rodiče šli příkladem a pro své děti byli jako vzor při dodržování dopravních předpisů. Také dětem pomohli více zdokonalit jejich dovednosti a znalosti o dopravním prostředí. Podklady pro takovou výuku jsou volně dosažitelné na různých internetových stránkách, ale i v odborných knížkách, učebnicích a pracovních sešitech.

⁵³ Sedláčková H., Syslová Z., Štěpánková L., Hodnocení výsledků předškolního vzdělávání, Wolters Kluwer, Praha, 2012, ISBN 978-80-7357-884-8.

Závěr

Dopravní výchova v předškolních zařízeních se dostala na vysokou úroveň. Děti v mateřských školách znají pojmy jako dopravní hřiště, reflexní vesta nebo jízdní řád. Výchovní pracovníci a učitelé mateřských škol a základních škol se starají o bezpečnost dětí v době, kdy děti nejsou pod dohledem svých rodičů. Vychovatelé a ostatní výchovní pracovníci by měli koordinovat vzájemnou působnost dopravní výchovy v mateřských, případně základních, školách s výchovou v rodinách jednotlivých dětí. Podíl na dopravní výchově je vyžadován i od policie.

Vytvořením systematické dopravní výchovy si děti osvojí základní postoje, návyky a naučí se uplatňovat dopravní předpisy. V „práci“ se autorka zabývá dopravní prevencí a zkoumám, jaký vliv má dopravní výchova v mateřské a základní škole. Zabývá se bezpečným chováním dětí v silničním provozu. Práce je složena z teoretické a empirické části. V teoretické části jsou vymezeny pojmy související s tématem, samotná historie dopravní výchovy, ale autorka i srovnává různé související metodicko-vzdělávací učebnice.

V empirické části autorka „práce“ rozebírá projekt s názvem „*Pozor kluci, pozor holky, auta jezdí kolem školky, pozor proto všichni dejme na cestě se rozhlížejme*“. Vedlejším cílem bylo seznámení dětí předškolního věku s dopravní tematikou během projektu zorganizovaném ve městě Příbryslav. Tento cíl byl splněn, avšak se nepodařilo děti naučit rozeznat levou a pravou stranu. Jako hlavní cíl bakalářské práce si autorka určila ve formě teoretického poznání objasnit edukační důsledky dopravní výchovy a jejího účelu pro bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích. Tato část cíle byla splněna, ale nezdařila se část, aby žáci nepředstavovali nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu. Přestože se na prevenci dbá již od útlého věku, je dle názoru autorky tato výchova dovednost, kterou člověk získá pomocí zkušeností v průběhu života. Proto je velmi důležité se dopravní výchově důsledně vzdělávat v každém věku. Autorka „práce“ empiricky získává zkušenosti k dosažení cílů zejména tzv. „přímým pozorováním“. V rámci projektu se uskutečnil řízený strukturovaný rozhovor s krajským koordinátorem kraje Vysočina - Mgr. Veronikou Vošickou Buráňovou, uvedený v empirické části, tematicky obohatil jeho teoretickou část. Průzkumné otázky jsou pokládány vzhledem k potřebám jednotlivých věkových kategorií. S třídními učitelkami měla autorka rozhovorů více. Ať už osobních či telefonických. Bylo potřeba se domluvit na organizačních záležitostech jako například, která tři dopoledne může přijít. Dále na samotném obsahu práce s dětmi a v mateřské škole i nacvičení hudebního

doprovodu písničky. Nakonec byla nezbytná konzultace, co je a není reálné s dětmi stihnout, či jak je správně zaujmout.

Ve své „práci“ autorka čerpá z několika různých publikací. Její autorkou byla shledána převážná část publikací před zpracováním tohoto projektu jako neznámých. Většina z nich je velmi dobře zpracována, mají velké kvality, a proto je škoda, že je pedagogové a rodiče více nevyužívají v praxi. „Práce“ by díky mnoha návrhům různých her využitých v empirické části mohla být přínosem pro rodiče, pedagogy nejen mateřské a základní školy, ale i pracovníky se zaměřením na prevenci v dopravním prostředí. Dále také pro studenty, kteří se zajímají o obor dopravy, prevence nebo o všeobecný rozvoj a přehled dětí předškolního a školního věku.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ADAMOVSÁ, M. *Děti v dopravním provozu aneb o klukovi z počítače*. Praha: Rotag, 2004. ISBN 80-903175-3-7.
2. Bečvářová Z., *Současná mateřská škola a její řízení*. Praha, Portál, 2003. ISBN 80-7178-537-7.
3. DOLEŽAL, S. *Výchova mládeže k dopravní kázní na základních devítiletých školách: informační a metodický materiál pro učitele ZDŠ*. Praha: Severografia, n. p., 1970.
4. *Dopravní výchova pro 1.-2. třídu*. Fragment, 2011. ISBN 978-80-253-1263-6.
5. KLENKOVÁ J., *Logopedie*, Grada Publishing, a. s. Praha, 2006. ISBN 80-247-11110-9.
6. KLENKOVÁ, J. a KOLBÁBKOVÁ, H. *Diagnostika předškoláka - správný vývoj řeči dítěte*. Brno: MC nakladatelství, 2002. ISBN 859-40-4225-026-1.
7. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Karolinum, 2006, 84 s. ISBN 80-246-1157-0.
8. MERKUR, PROPAGAČNÍ A NAKLADATELSKÝ PODNIK PRAHA. *Dopravní výchova dětí v rodině: Mámo, táto, přesvědč mě, že jezdíme bezpečně!*.
9. *Moje dopravní školička*. Olomouc: Henex, 2010. ISBN 978-80-7409-031-8.
10. OTEVŘELOVÁ, H. *Školní zralost a připravenost*. Praha: Portál, 2016. ISBN 978-80-262-1092-4.
11. PAPEŽOVÁ a NEDOMOVÁ. *Metodika a organizace nepovinného předmětu dopravní výchova na školách*. BESIP. Praha: Grafické a tiskové studio, 1993.
12. PRIMUSOVÁ, H. a PROCHÁZKOVÁ, L. *Pozor, červená!*. Fortuna Libri, 2015, 80 s. ISBN 978-80-7321-953-6.
13. RYSKA, V. a J. VOTRUBA. *DOPRAVNÍ TESTY PRO MLÁDEŽ*. Praha: NAKLADATELSTVÍ DOPRAVY A SPOJŮ, 1972, 120 s.
14. Sedláčková H., Syslová Z., Štěpánková L., *Hodnocení výsledků předškolního vzdělávání*, Wolters Kluwer, Praha, 2012, ISBN 978-80-7357-884-8.
15. ŠRŮTKOVÁ, VOTRUBA. *DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ BESIP: VÝSTAVBA DOPRAVNÍCH HŘIŠŤ A METODIKA VÝCVIKU*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1973.
16. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: UK Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

17. ŠUPOVÁ, E. *Dopravná výchova - námety a aktivity*. 2. vydanie. Raabe, 2022, 136 s. ISBN 978-80-8140-511-2.
18. VÁGNEROVÁ, M. *Vývojová psychologie: Dětství a dospívání*. 2. vyd. Univerzita Karlova, Praha: Karolinum, 2017. ISBN 978-80-246-2153-1.
19. VOSKOVÁ, L. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku*. Praha: Výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu, 1969.
20. VOSKOVÁ, L., BEDRYCHOVÁ, J., HÁJEK, F. *METODIKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973. 63 s.

Elektronické zdroje

1. *5.Primární a nižší sekundární vzdělávání (Základní vzdělávání)*. Online. EURYDICE. Evropská komise. 14.12.2023. Dostupné z: <https://eurydice.eacea.ec.europa.eu/cs/national-education-systems/czechia/primarni-nizsi-sekundarni-vzdelavani-zakladni-vzdelavani>. [cit. 2024-03-01].
2. *Dopravní výuka*. Online. MĚSTSKÁ POLICIE LIBEREC. Dostupné z: <https://www.liberec.cz/mestska-policie/ddh/dopravni-vyuka/>. [cit. 2024-03-03].
3. FLETCHER, Martin. *Skuhrov nad Bělou ZŠ a MŠ Skuhrov nad Bělou pořádali akci: „Společně bezpečně“*. Online. Orlický.net. 2015. Dostupné z: https://orlicky.net/?id_zpravy=13684298901444322297. [cit. 2024-03-03].
4. *Historie BESIP*. Online. BESIP. 2017. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/Historie-BESIP>. [cit. 2024-03-03].
5. *Charakteristika psychiky dítěte předškolního věku* [online]. NÁRODNÍ PEDAGOGICKÝ INSTITUT ČESKÉ REPUBLIKY. 2017. Dostupné z: <https://digifolio.rvp.cz/view/view.php?id=12939>. [cit. 2024-02-20].
6. *Něco o prevenci*. Online. MĚSTSKÁ POLICIE LIBEREC. 2021. Dostupné z: <https://www.liberec.cz/mestska-policie/prevence/>. [cit. 2024-01-04].
7. *Pravidla přednosti na přechodu pro chodce*. Online. Srovnátor. 2017. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/pravidla-prednosti-na-prechodu-pro-chodce/>. [cit. 2024-03-05].
8. *Prevence v dopravě*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.krnov.cz/prevence-v-doprave/d-37428>. [cit. 2024-01-04].

9. *Přecházení vozovky*. Online. BESIP. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Chodci/Prechazeni-vozovky>. [cit. 2024-03-05].
10. *Tři rady pro zvýšení viditelnosti*. Online. BESIP. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Chodci/Budte-videt-prezijete/Tri-rady-pro-zvyseni-viditelnosti>. [cit. 2024-03-04].

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.
2. ČESKO. Zákon č. 561 ze dne 24. září 2004 o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 190. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-14>.
3. ČESKO. Zákon ze dne 24. září 2004 o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 190. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-561/zneni-20240101#f2873919>.
4. ČESKO. Vyhláška č. 14 ze dne 29. prosince 2004 o předškolním vzdělávání. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 4, Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-14>.
5. ČESKO. Vyhláška č. 16 ze dne 29. prosince 2004 o organizaci školního roku. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 4. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-16>.
6. ČESKO. Vyhláška č. 107 ze dne 25. února 2005 o školním stravování. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 34. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-107#p4>.
7. ČESKO. Vyhláška č. 410 ze dne 4. října 2005 o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 141. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-410>.
8. ČESKO. Vyhláška č. 294 ze dne 27. října 2015 vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*.

republiky. 2015, částka 122. Dostupné také z:
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Rozhovor s Mgr. Veronikou Vošickou Buráňovou, krajským koordinátorem BESIP, ze dne 16.01.2024

Seznam obrázků

Obrázek 1 Kontrolní testové otázky pro chodce 1.-3. ročník	23
Obrázek 2 Dětské dopravní hřiště Shell – Bielefeld, NSR	25
Obrázek 3 Šlapací autíčko československé výroby	26
Obrázek 4 Výtvarná práce - holka	38
Obrázek 5 Výtvarná práce - kluk	38
Obrázek 6 Výtvarná práce - nástěnka	39
Obrázek 8 Obrázek auta	40
Obrázek 7 Dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (č. P6).....	40
Obrázek 9 Ukázka policejní plácačky	40
Obrázek 10 Ukázka policejní čepice.....	40
Obrázek 11 Zpívání písničky	41
Obrázek 12 Hra na autobus	42
Obrázek 13 Ukázka pout.....	43
Obrázek 14 Názorná ukázka použití pout	43
Obrázek 15 Ukázka zbraně	44
Obrázek 16 Prohlídka interiéru policejního vozidla	44
Obrázek 17 Hledání rozdílů	45
Obrázek 18 Cesta na dopravní hřiště	46
Obrázek 19 Hledání dopravní značky	47
Obrázek 20 Zhodnocení kresby	47
Obrázek 21 Kreslení dopravní značky	47
Obrázek 22 Hra na přechod.....	48
Obrázek 23 Vyprávění příběhu	49
Obrázek 24 Aktivní účast žáků	50
Obrázek 25 Účastník silničního provozu	51
Obrázek 26 Figurant smart zombie	52
Obrázek 27 Dopravní značky	53
Obrázek 28 Vyplňování pracovních listů.....	54
Obrázek 29 Komentování dopravní značky	55
Obrázek 30 Poničené dopravní značky	55
Obrázek 31 Špatné přecházení	56
Obrázek 32 Nebezpečné chování žáků	57
Obrázek 33 Simulace srážky nízkého vozidla	57

Obrázek 34 Simulace srážky vysokého vozidla.....	58
Obrázek 35 Předání reflexních plyšáků	58
Obrázek 36 Odraz reflexních materiálů	59
Obrázek 37 Experiment s reflexními prvky 1/2.....	59
Obrázek 38 Experiment s reflexními prvky 2/2.....	60

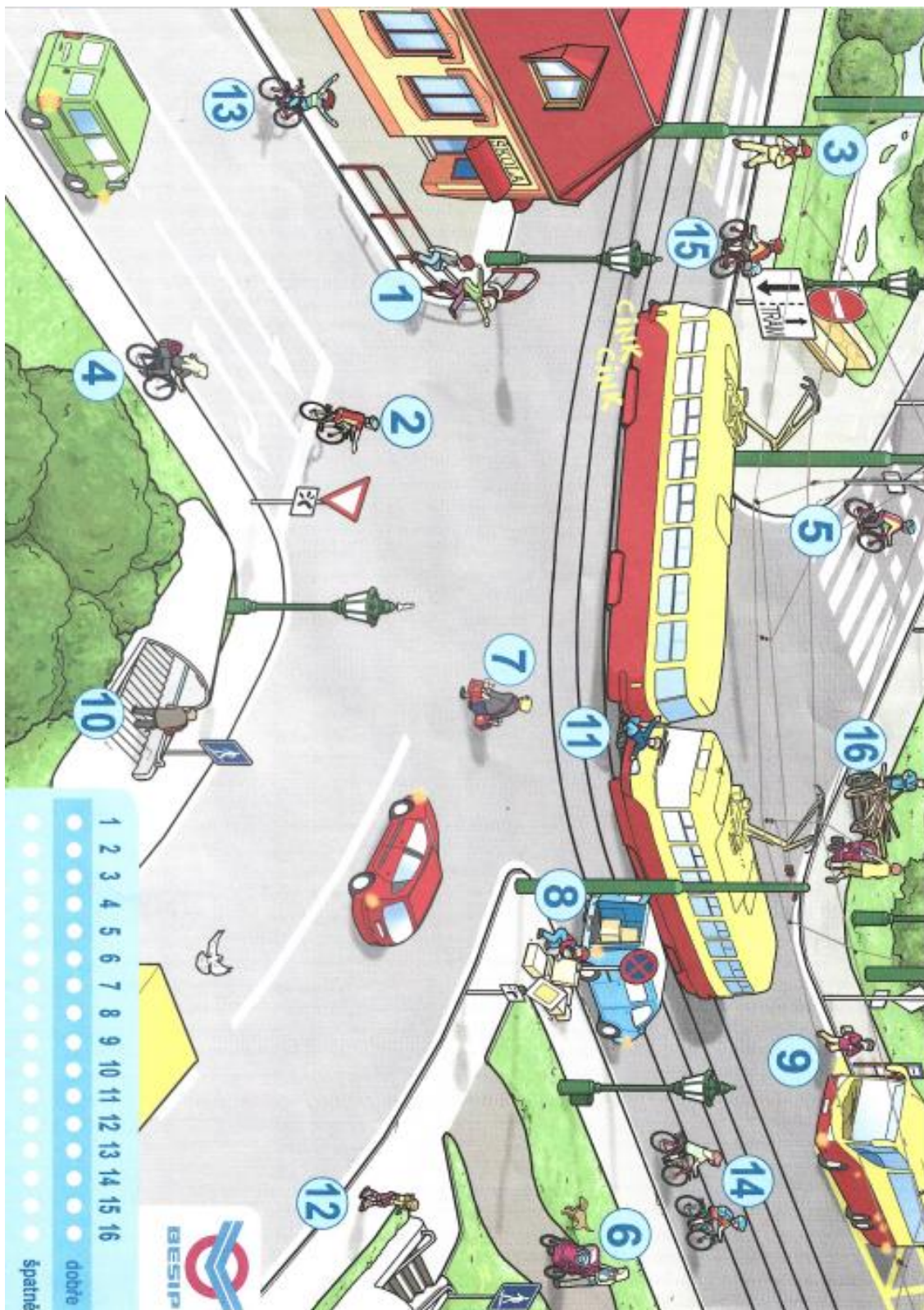
Seznam příloh

Příloha č. 1: Pracovní list

Příloha č. 2: Rozhovor s Mgr. Veronikou Vošickou Buráňovou, krajským koordinátorem BESIP, ze dne 16.01.2024

Přílohy

Příloha č. 1: Pracovní list



Příloha č. 2: Rozhovor s Mgr. Veronikou Vošickou Buráňovou, krajským koordinátorem BESIP, ze dne 16.01.2024

1. Myslíte si, že rodiče dostatečně informují své děti o bezpečnosti v dopravě?
Nebo spoléhají na školy a jejich výuku?

Osobně si myslím, že to je tohle dost individuální. Na jedné straně máme rodiče, kteří od začátku myslí na správný výběr autosedačky, děti se učí používat ochranné prostředky už od odrážedel a na té druhé jsou rodiče, kteří jsou schopni posadit dítě ve dvou letech na „podsedák“ v autě ještě se diví, že se na ně člověk špatně podívá. Obecně je velký zájem o prevenci ze stran rodičů v rámci akcí pro veřejnost. Na druhou stranu třeba besedu na téma bezpečnosti dětí při přepravě automobilem budu mít problém naplnit. Je to opravdu velmi individuální. Bohužel se však často setkáváme s tím, že dnes děti neumí jezdit na obyčejném jízdním kole. Přijdou na dopravní hřiště ve věku 10 let a ptají se, zda máme koloběžku, že je nikdo nenaučil jezdit na kole a takových dětí opravdu přibývá, stejně jako je mnohem více dětí, které jsou obézní. Je to velké téma hned ze dvou rovin pohledu. Vždy na školeních řidičů říkám větu, že budoucího řidiče utváří rodina – rodiče a jeho nejbližší okolí a je zcela zcestné spoléhat na to, že řidiče vychová autoškola.

2. Myslíte si, že pořádat preventivní programy je užitečné?

Občas ráda tvrdím větu, že nejlepší prevence je přísná represe ... ale možná už jsem deformována tím, že často řeším takové ty nejrůznější „průšvihy“. V poslední době například problémy kolem elektrokol a elektrokoloběžek. To je nekonečný příběh. Na druhou stranu pořád je ta prevence mnohem levnější než řešení následků. Denní škoda z dopravních nehod je v ČR zhruba 18 mil. Kč, tedy jako kompletně vyčíslené ekonomické ztráty. Policie jezdí k nehodě každý pět minut a každých zhruba dvacet minut je to nehoda se zraněním. To není málo a opravdu máme cílovky, které nešetříme, ale dává nám to obrovský smysl – i hloupé naučení dětí, jak mají přecházet, proč musí sledovat okolní provoz... máme tu výhodu, že v reflexních bundách působíme jako autorita, navíc jsme cizí a jinak to berou ... osobně miluji skupinu mladých řidičů, s respektem jim stavím velmi přísně zrcadlo a často do problematiky vnáším oblast dopravní psychologie, soudního znaleství, a to lidi baví a zajímá ...

3. Spolupracují policisté na nauce pro žáky základních škol?

Ano, máme celou řadu společných aktivit. Jsou s námi vyhledávající dopravních soutěží a hlídky pomáhají tam. Zároveň se aktivně zapojují do projektových dnů a vyučování na základních školách. Stejně jako každý koordinátor BESIP má svoji oblíbenou činnost, tak je to velmi podobné i u policie. Obecně lze říct, že je spolupráce na fajnové úrovni.

4. Jak často se setkáváme u dětí s překračováním pravidel v silniční dopravě?

To je velmi individuální a subjektivní ...většinou ten velký malér člověk vidí někde ve zprávách, obecně však děti častěji utrpí újmu v silničním provozu kvůli dospělým, tedy jsou na té nezaviněné straně. Taková data zle získat například na www.nehody.cdv.cz, za rok 2023 se stalo něco přes 930 nehod, kde byl viníkem chodec.

5. Je pro děti rozhlížení na přechodu automatické?

Vůbec ne, je k tomu důležité mít tzv. dopravní smysl anebo také schopnost domýšlet následky jednání, znamená to, že děti třeba ještě ve věku 6 let neumí vyhodnotit jednotlivé okolnosti provozu a vybrat z nich riziko a to podstatné. Je důležité s nimi přechází trénovat a být důsledný, zároveň být vzorem. Pokud jako rodič s dítětem přebíhám na červenou, těžko se na něho pak můžu zlobit, že ho srazí auto „zrovna když přebíhá silnici“.

6. Jsou děti na základní škole seznamováni pravidelně s dopravou?

Ano, celou řadou způsobů. Někteří učitelé sami aktivně zařazují do výuky, ale více než 80 % dětí Kraje Vysočina projde systémem dopravní výchovy ve 4. ročníku, to je krásné číslo a jedno z nejvyšších v ČR.

7. Myslíte, že by pravidelná dopravní výuka na školách pomohla situaci zlepšit?

Šetření školní inspekce ukázalo, že děti na druhém stupni jsou na tom se znalostmi pravidel dosti neslavně. Rozhodně bych více „dopravky“ dávala tam, už s nimi tříská puberta, vrazí si do uší sluchátka, a ještě si stoupnou na koloběžku. To je vražedná kombinace.

8. Ve kterém věku se dítě začíná orientovat v silničním provozu?

Dalo by se říct, že od těch 6-7 let začíná vyhodnocovat to, co se kolem něj děje v provozu jako jeden obraz ... tedy selektivně z toho vybírá to podstatné, ale jinak samotný frontální kortex, ten se lidskému jedinci vyvíjí až do 23 let ... proto jsou mladí řidiči tak riziková skupina. Každé dítě je navíc individualita.

9. Objevuje se u některé věkové kategorie zvláštnost, jak vnímají dopravní situaci?

Každá kategorie má svá specifika ... začneme tím, jak bezpečnost provozu vnímají a jak se v provozu chovají ženy vs. muži, pokračovat můžeme tím, že každá skupina má svá specifika ... děti se chovají zbrkle jako chodci, senioři cyklisti nenosí přilby, nejvíc ohroženou skupinou motorkářů jsou ti až kolem 40. roku věku, mladí naopak nejvíce riskují a mají vysokou fatalitu následků nehod Každého pak individuálně ovlivňuje výchova v rodině, systém autoškoly, další vzdělávání v oblasti, osobní zkušenosti a také samotné individuální nastavení nějakého temperamentového typu, výkonnosti paměti – kognice atd

10. Myslíte si, že jsou znalosti dětí dostačující?

Výše zmiňuji šetření školní inspekce, která ukázala, že děti na prvním stupni mají fakt moc fajn úroveň, na druhém stupni je určitě prostor ke zlepšení.