

Univerzita Karlova v Praze
Pedagogická fakulta
Katedra občanské výchovy a filosofie



DIPLOMOVÁ PRÁCE

Dopravní výchova na 1. stupni základních škol

Autor: Zuzana Matoulková

Vedoucí DP: Ing. Michaela Dvořáková

Rok dokončení: 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Michaely Dvořákové a použila jsem pouze literaturu uvedenou v závěru této diplomové práce.

V Praze dne 13. 6. 2010

Podpis:

Poděkování

Ráda bych touto cestou velmi poděkovala Ing. Michaele Dvořákové za její ochotné, vstřícné a odborné konzultace nad obsahem mé diplomové práce, jež pro mne byly velice užitečné, a pomohly mi správně formulovat mé myšlenky. Zároveň jí děkuji za její povzbuzení a slova podpory, díky nimž jsem tuto práci zvládla dokončit.

Dále bych pak ráda poděkovala Ing. Blance Sunkovské, pplk. Mgr. Václavu Valentovi, PhD. a PhDr. Vlastě Rehnové za jejich čas, který mi věnovali a jejich ochotné odpovídání na mé otázky při rozhovorech, čímž mi poskytli spoustu podnětných a užitečných informací. Stejně tak chci poděkovat Mgr. Zuzaně Ambrožové za zpřístupnění odborných informací z oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

A na závěr bych chtěla poděkovat svému příteli Bc. Martinu Gebauerovi, za jeho konzultace ohledně odborných termínů a informací k mé diplomové práci. Také mu velmi děkuji za jeho morální podporu a trpělivost, kterou jsem v průběhu psaní velice potřebovala a jíž se mi dostávalo vysokou měrou.

Resumé:

Diplomová práce nesoucí název *Dopravní výchova na 1. stupni základních škol* je zaměřena na obsah současné dopravní výchovy dětí ve školách a jak ji lze zkvalitnit a případně rozšířit pomocí dostupných materiálů. Diplomová práce se skládá z teoretické a praktické části. Teoretická část charakterizuje dopravní výchovu dětí, její cíle a principy a definuje dítě jako účastníka silničního provozu. Shrnuje obsah dopravní výchovy na prvním stupni základních škol a také je jedna kapitola věnována dětským dopravním hřištím, jako povinné součásti vzdělávacího obsahu. Zároveň se zabývá dopravními nehodami dětí a preventivními programy. Praktická část je věnována rozhovorům s odborníky a dětmi. Popisuje průběh jednoho dne preventivního programu BESIP Team, nabízí podnětné otázky využitelné ve výuce, a obsahuje soubor materiálů, připravených k využití, s metodikou pro učitele.

Summary:

The diploma thesis, entitled *Road Safety Education in Primary Schools*, is focused on content of current children's Road Safety Education in schools, how to improve the quality of it and also how to enlarge it thanks to available materials. This thesis consists of the theoretical and the practical part. The former characterises children's Road Safety Education, its' principles and goals and it defines a child as a participant in a traffic. It summarizes content of Road Safety Education in primary schools and also one chapter is devoted to children's traffic play-grounds as an obligatory component of educational content. Therewithal, it is concerned with traffic accidents and with preventative programs. The practical part is dedicated to interviews with specialists and with children. It describes one day of the preventive program BESIP Team. It offers challenging questions which can be used in classes and it contains a set of ready to use materials with a methodology for teachers.

Obsah

Úvod	7
Teoretická část	9
1. Definice pojmu „dopravní výchova dětí“	10
2. Cíle dopravní výchovy	12
3. Principy dopravní výchovy	15
4. Dítě jako účastník provozu na pozemních komunikacích.....	17
5. Obsahová náplň dopravní výchovy na základních školách – látka 1. – 5. třídy.....	19
5.1. Cíle dopravní výchovy pro jednotlivá období a dostupné výukové materiály	19
6. Dětská dopravní hřiště – nutná součást dětské dopravní výchovy.....	29
6.1. Význam a cíl vzdělávání na dopravních hřištích	31
6.2. Druhy dětských dopravních hřišť a jejich vybavení	33
6.3. Kde je lze najít?	35
7. Dopravní úrazy dětí a jejich prevence.....	37
7.1. Prvky aktivní a pasivní bezpečnosti zvyšující bezpečnost dětí	40
8. Vzdělávací a výchovné projekty, podporující dětskou bezpečnost na silnicích.....	43
8.1. BESIP Team.....	43
8.2. Projekt ALARM.....	44
8.3. Projekt Ajax	45
Praktická část.....	47
1. Shrnutí rozhovorů s odborníky: jejich názory a doporučení pro současnou dopravní výchovu	48

2. Rozhovory s dětmi	51
3. Příklady otázek pro děti o bezpečnosti.....	53
4. Jeden den s BESIP Teamem.....	57
4.1. Popis průběhu dne.....	57
4.2. Materiály využívané BESIP Teamem.....	58
5. Soubor pracovních listů pro dopravní výchovu pro 1. stupeň základní školy s metodikou	60
5.1. Pracovní listy na téma dopravní výchovy CHODEC	60
5.2. Metodická příručka k pracovním listům na téma dopravní výchovy CHODEC	79
Závěr	89
Použitá literatura, prameny	91
Přílohy.....	98
1. Příloha č. 1 – Rozhovor s ministerským radou Ing. Blankou Sunkovskou... 98	
2. Příloha č. 2 – Rozhovor s policistou, který dlouhá léta vyšetřoval dopravní nehody pplk. Mgr. Václavem Valentou, PhD.	102
3. Příloha č. 3 – Rozhovor s dopravní psychologkou PhDr. Vlastou Rehnovou.....	106
4. Příloha č. 4 – Rozhovory s dětmi	110

Úvod

Téma mojí diplomové práce je Dopravní výchova dětí na 1. stupni základních škol. Důvodem k výběru tohoto tématu byla má práce. Již přes rok pracuji jako lektorka a zároveň jako didaktický konzultant projektu BESIP Team, který pro oddělení BESIP Ministerstva dopravy realizuje na základě výběrového řízení soukromoprávní subjekt. Dalo by se říci, že je to práce zejména s malými dětmi, které přijdou do mobilní expozice BESIP a rády by za otázky, které jim pokládáme, dostaly odměnu. V průběhu této doby jsem zjistila, že znalosti dětí v oblasti dopravní výchovy nejsou tak rozsáhlé, jak by bylo potřeba. Několikrát se mi stalo, že žáci prvního stupně mi neuměli odpovědět na zcela jednoduché a základní otázky, jako např. na jakou stranu se mají podívat jako první, když přecházení silnici, nebo proč je důležité se v osobním automobilu připoutat. Tyto situace mne navedly, abych svoji diplomovou práci věnovala právě dopravní výchově dětí na prvním stupni základních škol a propojila tak své zkušenosti s dopravní výchovou s učitelským studiem.

Cílem této práce je zmapovat situaci výuky dopravní výchovy na prvním stupni základních škol. Sekundárním cílem je, díky studiu odborné literatury a rozhovorům s pracovníky různých odborností, získat informace a zmapovat jejich názory na současnou dopravní výchovu a vytvořit přehled různých preventivních programů a dalších specializovaných materiálů rozvíjejících dopravní výchovu na školách. Do své diplomové práce jsem zařadila i rozhovory s dětmi, jež sama povedu, ve kterých chci nahlédnout do jejich představ o tom, jaký význam mají pravidla silničního provozu. Chci jimi zjistit, s čím mají děti největší problémy, jak rozumí dopravním situacím a zda jsou si vědomy toho, že svým nebezpečným chováním mohou ohrozit zdraví a životy i ostatních účastníků silničního provozu.

Teoretická část zahrnuje nejen definici dopravní výchovy a dítěte jako účastníka silničního provozu, ale také shrnutí obsahu dopravní výchovy na prvním stupni základních škol, informace o dětských dopravních hřištích, projekty, které se věnují vzdělávání v oblasti dopravy či problematiku dopravních úrazů dětí a jejich prevenci. Zároveň v teoretické části shrnuji problematiku dopravní výchovy dětí

tak, aby si nejen pedagogové, ale případně i rodiče, měli možnost uvědomit, co všechno tato tematika zahrnuje a co by měli mít na paměti.

V praktické části jsou pak shrnuty rozhovory s odborníky a s dětmi, které proběhly v rámci BESIP Teamu, a jelikož je na BESIP Team odkazováno i v rozhovorech s odborníky, je zde dále podrobně popsán jeden den s BESIP Teamem. Poslední, nejrozsáhlejší pasáží praktické části jsou pracovní listy s metodikou. Tato část by měla být přínosnou i pro ostatní učitele, kteří by tyto pracovní listy mohli využít ve výuce žáků a tím rozšířit jejich znalosti a vědomosti. Zároveň budou pracovní listy vybaveny metodickými pokyny pro učitele. Velice často jsou pokládány dětem otázky znalostní, ale již méně často otázky, které objasňují, proč by se děti měly chovat daným způsobem. Děti si často totiž neuvědomují nebezpečí, které jim v dopravě hrozí. Na vysvětlování daných situací se v pracovních listech zaměřuji. Chci docílit toho, aby si děti uvědomovaly, co by se mohlo stát, kdyby se nechovaly bezpečně a odpovědně. Pracovní listy jsou zaměřeny na problematiku chodců, která je s dětmi probírána zejména v 1. období základní školy, tzn. v první až třetí třídě základní školy.

Teoretická část

Teoretická část této diplomové práce je rozdělena do osmi kapitol, jež některé z nich obsahují další podkapitoly. V první kapitole je definována dopravní výchova dětí, následující dvě kapitoly pak objasňují její cíle a principy. Čtvrtá kapitola charakterizuje dítě jako účastníka provozu na pozemních komunikacích. Následující, pátá, kapitola shrnuje vyučovací obsahy pro jednotlivá období tak, jak jsou ukotveny v Rámcovém vzdělávacím obsahu, platném dokumentu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, a zaměřuje se na jejich dostupnost v učebnicích prvouky, přírodovědy a vlastivědy pro první stupeň základních škol. Šestá kapitola se zabývá dětskými dopravními hřišti, neboť jejich návštěvy jsou v rámci dopravní výchovy povinné. Jelikož nedílnou součástí silničního provozu jsou také dopravní nehody, je jim věnována sedmá kapitola. Poslední, osmá, kapitola shrnuje základní preventivní programy, které lze využít ve školách, začlenit je do výuky a díky tomu tak rozšířit znalosti dětí v oblasti provozu na pozemních komunikacích.

1. Definice pojmu „dopravní výchova dětí“

Ze všeho nejdříve je potřeba vymezit pojem „dopravní výchova dětí“. Definic dopravní výchovy není mnoho a autoři spíše popisují, co by mělo být součástí dopravní výchovy. Přesto je ale možné tento pojem vymezit.

V Metodické příručce POLICIE a dopravní výchova dětí je dopravní výchova (1994) charakterizována následně:

„Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu. Dopravní výchova je však také příprava dětí na jejich budoucí roli řidičů motorových vozidel... Dopravní výchova jako součást vzdělávání každého občana je proces dlouhodobý, nepřetržitý. Začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do silničního provozu a končí vlastně až tehdy, kdy je člověk tohoto pohybu v silničním provozu nucen se vzdát.“

Šrůtková & Votruba (1978) ve své publikaci Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže uvádějí, že výchova ke správnému a jistému chování v silničním provozu je nedostatečná. Dopravní výchova je totiž také o vštěpování povědomí o tom, že dítě nese velkou odpovědnost nejen za sebe, ale také za ostatní účastníky silničního provozu, a to již od dětství.

Volný, J. se ve své knize Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy z roku 1983 podstatou dopravní výchovy zabývá taktéž, a ačkoliv tato kniha mluví o společnosti jako socialistické, platí jeho charakteristika i pro současnou dobu.

„V socialistické společnosti nelze ponechat člověka spontánnímu vývoji a nestarat se, jak zvládne např. i roli účastníka silničního provozu. Je nutno připravit ho tak, aby byl schopen, ať už jako chodec nebo řidič, spoluúčastnit se na pružném silničním provozu...“

Veškeré výše uvedené charakteristiky definují dopravní výchovu nejen pro děti, ale i obecně, poměrně přesně a výstižně. Dalo by se z nich tedy vyvodit, že dopravní výchova je tedy dlouhodobý proces, kdy je potřeba dávat dětem příležitosti neustále opakovat a procvičovat, jak se správně a bezpečně chovat

v silničním provozu. A zároveň jim také napomoci v uvědomění si, že svým chováním mohou ohrozit nejen především sebe a ostatní účastníky silničního provozu, ale také plynulost provozu, která je pro bezpečnost potřebná.

Z psychologického hlediska se dopravní výchovou zabývají autoři Štikar, Hoskovec (1995), v jejichž knize je možné se dočíst, že psychologie v oblasti dopravní výchovy se zaměřuje především na zkoumání psychických projevů jednotlivých řidičů v různých dopravních situacích a zjišťování různých závislostí na individuálních vlastnostech člověka. Dále pak také na metodice výcviku, výuky a výchovy. Oba psychologové uvádějí, že dopravní bezpečnost, kterou bychom dětem měli vštěpovat, je závislá na „... 1. výkonových možnostech člověka (dopravní způsobilosti). Jsou to především charakterové vlastnosti (zodpovědnost v dopravních situacích), připravenost (znalosti a zkušenosti), tělesné, smyslové a duševní předpoklady; 2. požadavcích dopravy. Ty zahrnují druh účasti v dopravě, dopravní situace, dopravní předpisy...“

Dopravní výchova by měla být promyšlena tak, aby dítě bylo průběžně vzděláváno a vychováváno k dopravní způsobilosti. Právě ona odpovědnost v dopravních situacích, znalosti a zkušenosti nabyté ve škole a na dětských dopravních hřištích je třeba u dětí pomalu a systematicky rozvíjet. Jelikož účastníky silničního provozu jsou nejen řidiči motorových vozidel, ale také chodci a řidiči nemotorových vozidel, jako např. cyklisté, platí toto systematické rozvíjení zejména pro ně. Protože znalosti osvojované již od útlého dětství, budou moci jednodušeji využít i v dospělosti, neboť je budou ovládat a nebudou jim cizí.

2. Cíle dopravní výchovy

Následující kapitola se zabývá cíli dětské dopravní výchovy, které by měli mít na zřeteli všichni učitelé základních škol. Dopravní výchova se vzhledem k časové dotaci a jiným prioritním předmětům ve vzdělávacím procesu pravděpodobně nikdy nestane samostatným vyučovacím předmětem. Přesto je potřeba ji zařadit alespoň jako průřezové téma, o kterém děti získají povědomí a budou schopny využívat informací k jejich vlastní bezpečnosti. Límová, L. (2006) ve své knize uvádí výstižnou větu: „*Má-li škola připravit žáky pro život, musí je především naučit, jak si život zachovat.*“

Jedním z cílů dopravní výchovy je utvářet v dětech povědomí a respekt k obecně platným pravidlům, které jsou dány především zákony. Protože i malé děti se musí naučit dodržovat předpisy, které zajišťují jejich bezpečí v silničním provozu, a to nejen když se po vozovkách pohybují jako cyklisté, ale také jako chodci. Například kdy mohou a kdy nesmějí přejít přes přechod, že do vozovky nevbíháme, ale nejprve se rozhlédneme, než do ní vstoupíme apod. V neposlední řadě si dítě musí být vědomo také toho, že je-li cyklistou, může zranit ostatní účastníky silničního provozu – cyklisty nebo chodce.

Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP (BESIP je zkratka znamenající bezpečnost silničního provozu, dále také MD – BESIP), coby odborný gestor dopravní výchovy, shrnuje cíle dopravní výchovy následovně: děti by se měly v silničním provozu chovat rozvážně, předvídat rizika, která mohou nastat, správně vyhodnocovat situace na pozemních komunikacích a také v nich vhodně jednat. Cílem je vštípit dětem zásady, při jejichž dodržování se stane pohyb v silničním provozu relativně bezpečným. Žáci by měli získat nejen pozitivní životní styl na silnicích, ale také si utvářet návyky do budoucna a hlavně, a co je důležité, naučit se vážit si svého života a bezpečných chování si jej chránit. (http://www.ibesip.cz/142_Cil, 1.4.2010)

Stejně podobné cíle zmiňuje Límová, L. (2006). Žáci prvního stupně základních škol se mají v dopravní výchově naučit a osvojit si následující:

- Praktické uplatňování obecných zásad bezpečného a účelného jednání i chování na silnicích, a to jak v roli chodce, tak cyklisty, s čímž souvisí i uvědomování si nesprávného chování nejen dětí, ale také dospělých účastníků silničního provozu a snažit se mu aktivně předcházet.
- Samostatné využití prostředků hromadné dopravy, znát a dodržovat pravidla spojená s přepravováním se v nich.
- Uvědomování si odpovědnosti za své chování, být ohleduplný k ostatním účastníkům silničního provozu a v případě dopravní nehody umět zavolat lékařskou pomoc.
- K tomu patří znalost předlékařské první pomoci. Dítě by mělo být schopno s ohledem na svůj věk, fyzickou zdatnost a aktuální podmínky umět poskytnout první pomoc zraněnému.
- Porozumění významu slov správný technický stav dopravního prostředku, v jejich případě nejčastěji jízdní kola. A zároveň by se žáci měli naučit pravidelné péči o své jízdní kolo, tříkolku či koloběžku, mít je správně a bezpečně vybavené.
- Jelikož se v průběhu roku mění i kvalita povrchu pozemních komunikací, musí být obeznámeno s odlišnými vlastnostmi jízdy a zastavení na suché, mokré, zasněžené či zledovatělé vozovce.
- V případě, že je provoz řízen policistou, dítě je povinno znát jeho pokyny a plně je respektovat.

Netesal, M. a Votruba, J. také zpracovali cíle dopravní výchovy v příručce pro učitele nazvané Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách. Tito autoři mimo výše uvedené cíle stanovené Ministerstvem dopravy a Límová, L. také uvádějí, že žáci by také měli pochopit dopravu a její funkce jako řízený systém, který je vymezen zákony. Děti by také měly chápat příčiny vzniku dopravních nehod a osvojit si jejich základní prevenci, aktivně se zapojovat do různých dopravních soutěží organizovaných ve školách nebo mimo ně.

Cíle dopravní výchovy podle autorů zmíněných výše jsou sjednocené a podobné. Úkolem učitelů na prvním stupni základních škol je vštípit dětem do povědomí zásady bezpečného a správného jednání a chování na pozemních komunikacích. Děti si musí být vědomy případných důsledků a naučit se být odpovědné za své neuvážené chování. Následující navazující kapitola se zabývá principy využívanými v dopravní výchově, díky nimž bude docíleno toho, že si děti tyto zásady o bezpečné dopravě osvojí.

3. Principy dopravní výchovy

Nezbytnou součástí pro učitele je i znalost principů, které by v dopravní výchově měly být uplatňovány, tzn., jakou cestou chtějí vyučující vštěpovat žákům vědomosti o správném a bezpečném chování na silnicích. Je důležité, aby pedagogové věděli jak postupovat a hlavně co chtějí sdělovat, aby látka byla systematická a srozumitelná i pro žáky prvního stupně základních škol.

Nejrychlejší a nejsnadnější přístup k principům dopravní výchovy nabízí Ministerstvo dopravy – BESIP na svých webových stránkách ibesip.cz, který je shrnuje do 7 základních bodů. Patří mezi ně:

- *„zapojení rodiny – usnadnění práce rodičů;*
- *zapojení školy, obce;*
- *spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi;*
- *odpovědnost medií;*
- *provázanost, poslušnost, kontinuita;*
- *maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky;*
- *u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy“.*

Nejen BESIP, ale také Mandátová, L. (1983) mluví o zapojení rodičů, kteří by následně mohli vést zájmové kroužky dopravní výchovy, kde mohou být uplatňovány zajímavější a rozmanitější druhy činností. Stejně tak navrhuje, že od pololetí 4. třídy by měl být zaveden kroužek dopravní výchovy, kde si děti upevňují znalosti pravidel silničního provozu a díky tomu jsou lépe připraveni za získání „Průkazu cyklisty“.

Uvedení autoři mluví zejména o organizačních principech, je tím míněno koho zapojit a s kým spolupracovat, případně jak využít rodičů. Existují ale i principy spíše obsahového charakteru, které zmiňuje Stojan (2007) a na něž bychom neměli zapomenout. Rozhodně je nezbytné dětem připomínat „princip etický“, kdy je dětem vštěpováno povědomí o tom, že zdraví a lidský život je to nejcennější, čím

člověk disponuje. Jako další je zmíněn „princip odpovědnosti“ zdůrazňující to, že nejen účastníci dopravního systému, ale také jeho správci, nesou stejnou odpovědnost. Autor následně uvádí, že ve školním vzdělávacím procesu by měly být zachovávány i další principy a to systematickosti, jak bylo zmíněno již výše, dále komplexnosti a kontinuity. Stojan se ve své knize Dopravní výchova pro učitele 1. stupně pozastavuje nad nedostatečnou hodinovou dotací věnovanou dopravní výchově. Uvádí zde výsledky výzkumné sondy z roku 2003, kterou provedlo Centrum dopravního výzkumu, kde bylo zjištěno, že učitelé se většinou spoléhají na návštěvy dětských dopravních hřišť, které jsou v mnoha případech jen jedenkrát do roka, a na vypracování pár pracovních listů s dopravní tematikou a podobně to vypadá i na druhém stupni základních škol. Oproti tomu podle testů dopadla nejlépe příprava v mateřských školách, kde je práce učitelů nejsystematičtější a nejpestřejší. Děti zde procvičují pravidla pomocí her rozvíjejících jejich smysly, kreativitu či nácvikem dopravních situací na školních zahradách.

Pro shrnutí veškerých informací v této kapitole je třeba si uvědomit, že ačkoliv by to bylo přínosné, není možné věnovat dopravní výchově ve vzdělávacím procesu tolik času a úsilí, kolik by bylo třeba, a proto je potřeba zapojit i ostatní možné osoby působící na žáky základních škol. To znamená především rodiče, kteří by měli svým dětem zásady bezpečného pohybu na pozemních komunikacích vštěpovat od chvíle, kdy dítě chodí a mohlo by se případně rodičům „vytrhnout“ a vběhnout přímo do vozovky. Ale nejen to, i návštěva dopravních hřišť ve volném čase je pro děti přínosná. Dále je pak potřeba zapojit i vychovatele ze školních družin, případně pokud by byl založen kroužek dopravní výchovy, tak i jeho vyučující, což ale bohužel na našich školách není viděno často, ačkoliv je to dobrá cesta, jak děti informovat o bezpečnosti, a zároveň jim tak předávat životně důležité poznatky, a to doslovně. Vždyť zachování si nejen svého, ale i života a zdraví ostatních účastníků silničního provozu, je hlavním cílem dopravní výchovy.

4. Dítě jako účastník provozu na pozemních komunikacích

Nejprve je třeba charakterizovat dítě mladšího školního věku, což je právě období prvního stupně základní školy. A na základně této charakteristiky pak lze charakterizovat dítě jako účastníka silničního provozu.

Langmeier, Krejčířová ve své knize Vývojová psychologie označují období mladšího školního věku jako „věk střízlivého realismu“ a vysvětlují jej následovně:

„Na rozdíl od menšího dítěte, které je v svém vnímání, myšlení i jednání hodně závislé na vlastních přáních i fantaziích, a na rozdíl od dospívajícího, pro kterého je často důležitější vědět, co by mělo být ‚správné‘, je školák plně zaměřen na to, co je a jak to je. Chce pochopit okolní svět a věci v něm ‚doopravdy‘... I ve školním věku ovšem dítě je a chce být plně aktivní ve svém vztahu ke světu... Skutečně se ukázalo, že nejhůře se učily děti, kterým se dostalo jen slovního výkladu učiva (jak je to často běžné ve škole), lépe již děti, které viděly vyložené vztahy konkrétně znázorněny na obrázcích, ale nejlépe ty děti, které kromě výkladu a ilustrací měly k dispozici ještě materiál, s nímž mohly aktivně samy experimentovat.“

V knize Počátky duševního života (1986) charakterizuje Matějček žáka mladšího školního věku jako rozkolísaného a zranitelného, avšak stále ještě hravého a značně sugestibilního. Zároveň zdůrazňuje pomoc rodičů a jejich trpělivost při práci s těmito dětmi.

Autoři obou publikací se v charakteristice doplňují. A zároveň se shodují i s dopravní psycholožkou PhDr. Vlastou Rehnovou, která charakterizuje dítě jako účastníka provozu v rozhovoru následovně:

„... dítě za nic nemůže. Zaprvé je impulsivní, soustředí se na sebe... V případě, že vidí na druhé straně silnice kamaráda, rozeběhne se k němu a neuvědomí si, že je to pro něj nebezpečné. Děti nemají zásady bezpečného chování zautomatizované... Děti jsou ovlivňovány hlavně reálnými zážitky. A právě tyto zážitky by měly být doprovázeny ještě komentářem rodičů. Rodiče by je měly uklidnit a probrat to s nimi doma... A pokud se jich daná situace osobně dotýká, je to tam, ty souvislosti o nebezpečí dotáhnou a pochopí to.“

Shrnutím všech výše uvedených definic dítěte, by se dalo dítě prvního stupně základní školy jako účastníka provozu na pozemních komunikacích charakterizovat následovně:

Dítě je impulzivní, rozkolísané a zaměřené zejména na sebe. Zároveň chce být a je velice aktivní a hravé, což je výhodou, protože učitelé mohou dítě vzdělávat v dopravní výchově prostřednictvím her. A právě tyto názorné aktivity mu ulehčí pochopení souvislostí v daných dopravních situacích, neboť dítě potřebuje pro pochopení manipulaci s předměty a aktivní účast v činnosti. Tím u něj dochází k uvědomění si jeho neuváženého a zároveň nebezpečného chování a je schopno vyvodit a pochopit následky, které se stanou jako důsledek jeho chování. Což vede k přenášení odpovědnosti za své činy na dítě. Avšak dítě je také velice zranitelné, a proto potřebuje podporu a vysvětlení jak od pedagoga, tak od rodičů, kteří jsou schopni zmírnit strach či následky šoku, které dítě může mít díky dopravní nehodě, či nebezpečné situaci, kterou vidělo.

5. Obsahová náplň dopravní výchovy na základních školách – látko 1. – 5. třídy

Jelikož jedním z cílů této diplomové práce je vytvořit soubor pracovních listů s metodickou příručkou pro učitele, je tato kapitola věnována obsahu dopravní výchovy, která je v současnosti na 1. stupni základních škol zmiňována v platných dokumentech a cílům dopravní výchovy na konci každého období, jak je formuluje RVP.

Ze všeho nejdříve je ale potřeba zmínit Rámcový vzdělávací program (dále také RVP), který je v současném vzdělávání směrodatný pro všechny základní školy v České republice. Rámcový vzdělávací program stanovuje klíčové kompetence, které by měli být žáci na konci základního vzdělávání schopni sami aplikovat. A právě tak je chápána i dopravní výchova, která je integrována do vzdělávání hlavně v průřezovém tématu Environmentální výchova. Z obsahu RVP vyplývá, že nejkompexněji dopravní výchovu zahrnují vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět*, která je primárně určena pro první stupeň ZŠ, a *Člověk a zdraví*. Vzdělávání na prvním stupni základních škol je rozděleno do dvou období. První období zahrnuje 1. – 3. třídu a druhé období 4. – 5. třídu. RVP uvádí, že toto rozdělení by mělo školám usnadnit distribuci vzdělávacího obsahu do jednotlivých ročníků. A právě následující kapitola uvádí a podrobněji rozebírá cíle dopravní výchovy dle Rámcového vzdělávacího programu a také přehled materiálů, které se tyto cíle snaží naplnit.

5.1. Cíle dopravní výchovy pro jednotlivá období a dostupné výukové materiály

V předcházejícím textu je nastíněna problematika rozdělení prvního stupně základních škol do dvou období, a také, že je dopravní výchova začleňována do průřezového tématu Environmentální výchova. Což umožňuje zahrnutí ve dvou vzdělávacích oblastech, a to *Člověk a jeho svět* a *Člověk a jeho zdraví*. Vzdělávací oblast RVP *Člověk a jeho svět* je určena jen pro první stupeň a je rozdělena do pěti tematických okruhů, kdy látka dopravní výchovy je zahrnuta ve dvou z nich –

„Místo, kde žijeme“ a „Výchova ke zdraví“. Oblast *Člověk a jeho zdraví* je rozdělena do dvou vzdělávacích oborů – „Výchova ke zdraví“ určená pro 2. stupeň ZŠ, tzn. navazující na tematický okruh oblasti *Člověk a jeho svět*, a „Tělesná výchova“. Jedním z přínosů vzdělávací oblasti *Člověk a jeho zdraví* pro dítě je chápání lidského života jako toho nejcennějšího, co člověk má a osvojení si, jak o něj správně pečovat.

V tematických okruzích vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět* se má dítě naučit vnímat a hodnotit důsledky jednání ostatních lidí, což se dá aplikovat například pro jízdu autem a nepozornost v silničním provozu. V prvním z tematických okruhů, Místo, kde žijeme, je v učivu zahrnuto téma bezpečná cesta do školy. V tematickém okruhu *Výchova ke zdraví* je dopravní výchova zahrnuta v učivu péče o zdraví, kde žáci získávají informace o první pomoci a dále je zde přímo definováno učivo osobního bezpečí. Žák by si tak měl osvojit poznatky o bezpečném chování na pozemních komunikacích v roli chodce a cyklisty. Očekávanými výstupy prvního a druhého období tohoto tematického okruhu jsou následující: *„dodržuje zásady bezpečného chování tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných; uplatňuje základní pravidla účastníků silničního provozu; ošetří drobná poranění a zajistí lékařskou pomoc“*. A právě toto všechno by mělo být v učebnicích prvního stupně zahrnuto.

Látce dopravní výchovy v učebnicích prvouky, přírodovědy či vlastivědy pro první stupeň základních škol je věnována následující podkapitola. Pro lepší přehlednost a návaznost jsou společné cíle dopravní výchovy rozděleny do období tak, jak jsou uvedeny v RVP a zároveň tak, aby na sebe navazovaly. V každém období jsou nejprve zmíněny cíle dopravní výchovy, učebnice zahrnující tematiku bezpečnosti v silničním provozu do svého obsahu a následně je také poukázáno na absenci učiva dopravní výchovy v některých dalších učebnicích. Dále jsou zde zahrnuty i specializované materiály od MD – BESIP. Jako první je tedy uvedeno učivo prvního období.

Obsah učiva dopravní výchovy pro 1. období základní školy

Rámcový vzdělávací program stanovuje očekávané výstupy 1. období pro oba tematické okruhy vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět*, které se týkají dopravní výchovy, následovně: „žák vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště a školy, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v nejbližším okolí“; „uplatňuje základní pravidla účastníků silničního provozu“; „uplatňuje základní hygienické, režimové a jiné zdravotní preventivní návyky s využitím elementárních znalostí o lidském těle; projevuje vhodným chováním a činnostmi vztah ke zdraví“; „dodržuje zásady bezpečného chování tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných“.

V průběhu prvního období se děti učí o bezpečném chování v silničním provozu hlavně v hodinách prvouky. Cílem dopravní výchovy je vštípit dětem základní znalosti bezpečného pohybu v silničním provozu v roli chodce. Materiály Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy (dále také MŠMT) obsahují zejména problematiku chodce, ale postupně se učivo rozšiřuje o témata jako jízda autem a cyklisté. Ačkoliv z rozhovoru s pplk. Mgr. Václavem Valentou, Ph.D. vyplývá, že tato témata nejde zcela oddělovat, klade se v 1. období největší důraz na problematiku chodců. Žáci většinou chodí do školy i ze školy sami, a proto je nezbytné, aby měli opravdu dobře osvojené poznatky o bezpečném chování v provozu a zároveň je uměly využít a řídili se jimi v praxi.

Hlavními materiály, se kterými učitelé pracují, jsou učebnice. Některé z nich očekávané výstupy svým obsahem učiva naplňují, jiné zase naopak. Nejprve budou uvedeny příklady těch, které látku dopravní výchovy do svého obsahu zahrnují a věnují se jí.

Z obsahu učiva učebnic pro první období základní školy, které jsou na trhu k dispozici, lze vyvodit hlavní cíle, jež by si žáci měli osvojit. Pro problematiku chodců jsou to například následující cíle:

- chůze po správné straně chodníku
- chůze po správné straně vozovky
- bezpečné přecházení přes vozovku bez semaforu

- bezpečné přecházení přes vozovku se semaforem
- hrozící nebezpečí
- znalost dopravních značek
- chůze za snížené viditelnosti

Problematika cyklistů lze shrnout do těchto cílů:

- povinná bezpečnostní výbava jízdního kola
- pravidla jízdy na kole do 10 let
- objíždění překážky

Problematiku jízdy v městské hromadné dopravě a v autě lze shrnout do následujících cílů:

- jak se správně chovat v dopravních prostředcích
- bezpečné a správné chování na zastávkách
- správné nastupování a vystupování
- bezpečná jízda autem

Mezi učebnice, které tyto cíle naplňují alespoň z větší části, patří Prvouka – Dobrodružství poznávání 1, Prvouka pro 2. ročník a Prvouka pro 3. ročník od nakladatelství Fraus, Já jsem školák! – Pracovní učebnice pro prvouku 1. ročníku, 1. díl od nakladatelství Pansofia, Prvouka pro 2. ročník od M. Valenty (2002) či Prvouka pro 3. ročník základní školy, 1. díl – Obec a okolí vydané nakladatelstvím Fortuna v roce 1992. Jednotlivá témata dopravní výchovy, která naplňují cíle zmíněné výše, postupně gradují a jsou obohacována o větší detaily. Metody, které se v učebnicích hlavně využívají, jsou vybarvování, doplňování či diskuse.

Mezi učebnice, které do svého obsahu látku dopravní výchovy nezahrnují, patří Prvouka pro 3. ročník od Augusty, P. vydaná nakladatelstvím SPL-Práce a Albra a dále také jeho dvě učebnice vydané nakladatelstvím Alter Prvouka 3 první i druhý díl, Svět kolem nás – Témata z prvouky pro 3. ročník ZŠ.

Obecně učebnice prvouky pro 1. a 2. třídu základních škol látku dopravní výchovy zahrnují pokaždé, a to alespoň v podobě bezpečné cesty do školy. Problematika je většinou uvedena jen v jedné kapitole, až na výjimku u nakladatelství Fraus. A proto je žádoucí, aby učitelé ve výuce využívali i jiných materiálů, např. od MD – BESIP, a nespolehali jen na učebnice využívané ve výuce. Děti potřebují neustále opakovat, aby si poznatky do paměti vštípily, takže je potřeba tuto tematiku neustále připomínat a se žáky o ní diskutovat.

Učitelé základních škol mají ale k dispozici také mnoho dalších specializovaných materiálů. Každý prvňáček v České republice dostane od Ministerstva dopravy, oddělení BESIP, na začátku školního roku tzv. „bezpečnostní set“, který obsahuje nejen pracovní sešit Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ, ale také hru Cesta nejen do školy, reflexní samolepky, odrazku atd. Náměty a jednotlivé pracovní listy jsou stejné jako na webových stránkách www.ibesip.cz, jen jsou svázané, takže děti mají soubor pracovních listů, ve kterém mohou různě listovat a nepoztrácí je. Tento sešit dopravní výchovy je zaměřen na tematiku chodců a jeho průvodcem je Sloník, který v některých cvičeních zdůrazňuje svojí mimikou správnost chování dětí na pozemních komunikacích. MD – BESIP hned v úvodu zmiňuje, jak mohou nejen učitelé, ale i rodiče, s listy pracovat a zároveň na konci můžeme najít přímo Návod a pokyny pro práci se stránkami, řešení úkolů, což zajisté ocení rodiče, kteří se chtějí dětem v tomto směru věnovat. Děti ve druhé třídě si pak mohou zkontrolovat, zda jednotlivá cvičení vyplnily správně. Soubor pracovních sešitů obsahuje také úlohy různé obtížnosti.

Frajerová L. (2006) přináší dětem prvních a druhých tříd bezpečnostní hru Cesta nejen do školy s dopravními značkami a s fotografiemi vhodného a nevhodného chování na silnicích, správného vybavení cyklistů apod. Tato hra je určena pro skupiny hráčů, významy karet jsou zde popsány srozumitelně a barva rámečků jednotlivých kartiček dětem napovídá správnost chování.

Výuka dopravní výchovy musí být pro děti zábavná a zároveň účinná, proto je využití a zahrnutí pracovních listů od MD – BESIP, které si učitel může různě přizpůsobovat, dobrým začátkem, jak dětem vštěpovat pravidla bezpečného chování na silnicích.

Také pro 3. ročník mohou učitelé využít Výukového setu pro dopravní výchovu ve 3. ročníku ZŠ od Frajerové L. (2007), který je volně přístupný ke stažení na internetovém portálu MD – BESIP, www.ibesip.cz. Tento výukový set je podrobně zpracován a stejně tak, jako pro 1. a 2. třídu, obsahuje metodický postup. Zároveň je zde zdůrazněno, že dopravní výchova prolíná více předměty a u každého tématu jsou konkrétně vyjmenovány ty, ve kterých by ji učitelé neměli opomenout. Témata, kterými se dopravní výchova zabývá, jsou rozděleny do 15 lekcí: Na chodníku, Na silnici, Vidět a být viděn, Přecházíme po přechodu, Přecházíme přes více pruhů, Semafory na přechodu, Přecházíme bez přechodu, Mezi zaparkovanými vozy, Kde si hrát, Cesta autem – nastupujeme a vystupujeme, Cesta autem, Na zastávce, Cestujeme dopravními prostředky, Přilba a chrániče a Jízdní kolo. Ke každému z těchto témat je přiložen jeden pracovní list pro žáky. Tento výukový set je zpracován i v tištěné podobě jako metodická příručka pro pedagogy s názvem Bezpečnou cestou. Na jedné straně jsou velké a přehledné fotografie s vždy konkrétní dopravní situací týkající se daného tématu, a na její druhé straně jsou natištěné metodické pokyny pro učitele. Učivo chodce je zde probíráno s většími detaily. Žák by měl analyzovat situaci na fotografii a porovnat ji s vlastními zkušenostmi, což je oproti stylizovaným kresbám výhoda, protože situace jsou více podobné realitě, kterou děti znají. Také zde není nezbytné dodržovat přesné pořadí ve výuce jednotlivých lekcí, avšak autorka doporučuje dodržování pořadí lekcí s podobným tématem. Tzn., že není nezbytné probírat nejprve tematiku chodci a poté cestování autem, ale jednotlivé pořadí lekcí mající společné téma by být dodržováno mělo.

Frajerová, L. (2009) také zpracovala učebnici Dopravní výchova – Chodec pro 3. ročník ZŠ, jejímž obsahem jsou informace k jednotlivým tématům výukového setu spolu s doplňujícími cvičeními. Na konci každé kapitoly je sekce Co už umíš?, krátký test z obsahu jednotlivých kapitol. Dále byla v roce 2003 vydána nakladatelstvím Fortuna učebnice Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy, 1. díl – Chodec, kterou napsal Votruba, J. Mezi jeho další speciálně zaměřenou učebnicí patří i Stůj, pozor, volno z roku 1976. Problematika dopravní výchovy se dotýká témat chodec (chůze po chodníku, přecházení přes vozovku na přechodu, bez přechodu, či když je na přechodu překážka, semafory, pokyny policisty, chůze po krajnici, chůze v noci, správné místo na hraní či přecházení přes

železniční přejezd), cyklista (jízda na kole), jízda autem, autobusem, vlakem či městskými hromadnými prostředky. Avšak u učebnice *Dopravní výchova*, 1. díl – Chodec je třeba zmínit, že obrázek znázorňující jízdu na kole pod dohledem starší osoby pro nás již není zcela správný, neboť cyklistům chybí přilby. Důvodem pro tento fakt je, že cyklistům udává povinnost nosit při jízdě na kole ochrannou cyklistickou přilbu až § 100 vyhlášky č.102/1995 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, a jejich doplňkové příslušenství. Tato vyhláška stanovuje povinné užívání cyklistické přilby osobám mladším 15 let. Až zákon 361/2006 SB. o provozu na pozemních komunikacích stanovuje povinné užívání ochranné cyklistické přilby osobám mladším 18 let.

V průběhu prvního období se učivo rozšiřuje natolik, že na jeho konci by žáci měli bez problémů zvládat chování v nebezpečných situacích, přecházení před jednoproudou či víceproudou pozemní komunikací, dále také přes křižovatky, mít přehled o dopravních značkách a vědět, jak se chovat při jízdě autem, dopravními prostředky a začínají se znalostmi problematiky cyklistů. A právě tématu cyklisté je věnována výuka 2. období.

Obsah učiva dopravní výchovy pro 2. období základní školy

Cílem 2. období prvního stupně základních škol, tedy čtvrtých a pátých ročníků, je dětem vštípit znalosti a osvojení si praktických dovedností bezpečného samostatného pohybu v silničním provozu na jízdním kole. To znamená, že žák musí zvládat učivo předchozího období, ze kterého vychází při dalším učení. RVP v tomto období stanovuje očekávané výstupy, které se už tolik na dopravní výchovu nezaměřují, přesto je možné ji zahrnout, aby byl naplněn výstup: „uplatňuje základní dovednosti a návyky související s podporou zdraví a jeho preventivní ochranou“, který je uveden ve vzdělávací oblasti *Člověk a jeho zdraví*.

Jako první je v této podkapitole předložen přehled učebnic, které toto učivo do svého obsahu zahrnují jen okrajově, následuje přehled nakladatelství, které jej nezahrnují vůbec, a opět přehled specializovaných materiálů od MD – BESIP. Ve 4. a případně i 5. ročníku mají žáci povinné návštěvy dětských dopravních hřišť,

kde by si měli osvojit většinu znalostí silničního provozu a pravidla samostatného pohybu na jízdním kole na pozemních komunikacích, a právě na to bohužel vzdělávací materiály vydávané MŠMT hodně spoléhají. Protože zahrnutí dopravní výchovy v učebnicích je opravdu jen pro naplnění výše uvedeného očekávaného výstupu. Přesto by učitelé prvního stupně na problematiku dopravní výchovy rozhodně neměli zapomínat a do výuky ji zařazovat. Zcela vhodným tématem, do kterého lze dopravní výchovu zařadit, je vlastivědné učivo o hlavním městě České republiky - Praha a jeho doprava, v českém jazyce můžeme využít slohu, v tělocviku různých her s námětem dopravy a podobně.

Učebnice zahrnující dopravní výchovu, a tím pádem naplňující očekávaný výstup pro toto období, jsou např. Přírodověda 4 od autorů Komanová, Ziegler, kde je okrajově zmíněna problematika cyklistů – správné vybavení jízdního kola a pravidla pro jízdu na kole (jízda po pravém kraji vozovky, odbočování, přiměřená rychlost jízdy, přednost zprava, jízda za sebou, správná a bezpečná jízda, viditelnost a správný technický stav). Či učebnice pro 5. ročník Pomáhám zraněným od Černocho, F. (2004), nebo také nakladatelství Nová škola, Scientia či Fortuna.

Vydavatelství jako jsou Portál, Fortuna, Prodos, Práce, Pansofia, Nová škola či SPN dopravní výchovu ve svých učebnicích přírodovědy ani vlastivědy pro 4. třídu neuvádějí. Proto je opět na učiteli, aby pro děti vymýšlel aktivity spojené se správným chováním na silnicích. Ačkoliv se jedná jen o zmínku, učitel tím získá námět k rozhovorům a diskusím, pomocí nichž tak může v dětech upevňovat žádané chování cyklistů a chodců, jak si správně vybavit jízdní kolo či jim vštěpovat pravidla bezpečnosti na pozemních komunikacích, která žáci musejí znát, protože v tomto věku mohou již být samostatným účastníkem silničního provozu. Většina těchto učebnic spíše zahrnuje dopravní výchovu, téma cyklista, formou diskuse ve třídě, kdy se učitel ptá dětí na otázky z učebnic.

Specializovanou učebnicí pro 4. a 5. ročník je od Josefa Votruby navazující na 1. díl Chodec Dopravní výchova, 2. díl – Cyklista. Problematika cyklistů je zde rozdělena následovně: povinná výbava jízdního kola, jízda po vozovce, odbočování na vedlejší pozemní komunikaci, vjíždění a zastavování na silnici, objíždění překážky, odbočování na křižovatce a jízda více lidí za sebou. Dopravní značky jsou zahrnovány průběžně v celé knize. Tato učebnice je založena zejména na

metodě rozhovorů a diskusí. Dětem jsou pokládány otázky, které je možné využít pro práci ve skupinách či pro celou třídu. Cyklisté zde na obrázcích opět nemají cyklistické přilby a není zde zmíněna ani v povinné výbavě pro jízdu na kole. Učitelé by tedy neměli spoléhat jen na učivo uvedené v učebnicích, ale inspirovat se i v jiných zdrojích a aktivně se zapojit do výroby např. pracovních listů, díky kterým si žáci osvojí informace o bezpečnosti v silničním provozu. Například v praktické části této diplomové práce jsou připravené hotové pracovní listy k využití ve výuce. Dalším velkým zdrojem veškerých materiálů, které se týkají bezpečnosti silničního provozu, je MD – BESIP. Veškeré materiály jsou dostupné na internetových stránkách www.ibesip.cz.

Ministerstvo dopravy vydalo pro žáky čtvrtých tříd Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol, který byl zpracován Vegrichem, V. (2006) a je opět veřejně přístupný na internetových stránkách www.ibesip.cz v sekci dopravní výchova. Stejně tak je k dispozici v tištěném vydání, na CD a také jako učební pomůcka pro pedagogy ve formátu A3 s názvem Bezpečně na jízdě na kole, který je vyroben na stejném principu jako výukový set Bezpečnou cestou pro 3. třídu. Témata pro čtvrtý ročník základní školy jsou rozdělena do patnácti částí, ve kterých jsou používány obrazy BESIPu Neboj se silnice. Probíraná témata jsou následující: Kde nesmíš jezdit, Vjíždění na silnici, Jízda na kole, Zastavuj opatrně, Objíždění překážky, Řazení před křižovatkou, Odbočování, Křižovatky hlavní a vedlejší pozemní komunikace, Křižovatky nerozlišených pozemních komunikací, Otáčení, Světelné signály, Vodorovné dopravní značky a na závěr Pokyny policisty. Na konci tematického plánu jsou také přiloženy kontrolní otázky, jejichž správné vyplnění je poloviční podmínkou k získání průkazu cyklisty, což je jedním z výstupů dopravní výchovy na konci 4. třídy, popřípadě 5. třídy. Jednotlivé obrazy mohou být využívány ve výuce cyklistů například na interaktivní tabuli, kde se děti aktivně zapojují do výkladu, jako je tomu v případě dětského dopravního hřiště Jánošíkova.

Z přehledu učebnic pro 2. období základních škol uvedených výše je evidentní nedostatek prostoru věnovaného dopravní výchově. Ačkoliv se děti od 10 let stávají samostatnými účastníky silničního provozu, problematika bezpečného pohybu v něm ve školách není probírána a spoléhat se na návštěvy dětských dopravních hřišť nelze. Proto se jedním z řešení nabízí, aby učitelé využívali dalších

materiálů nabízených MD – BESIP, které se tomuto tématu dostatečně věnují a je díky nim možnost naučit začínající samostatné účastníky provozu správnému a bezpečnému chování na silnicích.

Shrnutí kapitoly

Veškeré výše zmíněné učebnice pro žáky základních škol využívají pro výuku zejména metod dokreslování a vybarvování, např. dopravních značek, vyznačení trasy, popis obrázku a dále pak také rozhovor s učitelem, který pokládá otázky uvedené v učebnicích. Z předchozích informací by se dalo říci, že učebnice pro žáky 1. stupně běžně používané na základních školách uvádějí s vyššími ročníky méně a méně námětů k diskusím v problematice dopravní výchovy. A právě proto je potřeba, aby se vyučující aktivně zapojovali do hledání a vytváření materiálů pro děti a nespolehali jen na povinnou návštěvu dětských dopravních hřišť, neboť jeho návštěvy jsou řídké a tím zároveň i neefektivní. Vzhledem k tomu, že v obsahu vzdělávání jsou prioritní jiné předměty, není možné dopravní výchovu zahrnovat ve velkých a dlouhých blocích, avšak kratší aktivity v různých předmětech ve výuce mohou přinést své ovoce právě díky tomu, že budou častější a děti si tím osvojí zásady bezpečnosti na pozemních komunikacích mnohem lépe. Stejně tak ale na děti v tomto směru nemusí působit jen jejich vyučující, problematika bezpečnosti na silnicích může být rozebírána také ve školních družinách. Existují různé materiály, které nabízejí aktivity a hry podporující bezpečnost dětí. Například: dopravní kvarteto Pozor na ně, dopravní pexeso či hra Neboj se silnice od Ministerstva dopravy – BESIP, případě další materiály schválené MŠMT, jež mohou být využívány pro vzdělávání v dopravní výchově, jako je CD s dopravní tematikou Hurvínkova zlatá zebra – abeceda budoucího motoristy od vydavatelství Supraphon Music a.s., což je spíše určeno menším dětem, stejně tak jako od Tanské, N. Co mi řekl semafor a pro straší děti je tu například Kolo pro děti i jejich rodiče od Šafránka, J. Je tedy nezbytné, aby vyučující spolupracovali i s vychovatelkami a vychovateli školních družin a díky tomu podporovali dětské znalosti v oblasti dopravní výchovy a částečně napomohli jejich bezpečnosti v silničním provozu.

6. Dětská dopravní hřiště – nutná součást dětské dopravní výchovy

Tato kapitola je věnována dětským dopravním hřištím (dále také DDH), která jsou nezbytnou součástí dopravní výchovy nejen na prvním, ale i na druhém stupni základních škol. Děti si na dopravních hřištích zábavnou formou osvojí nové poznatky a hlavně si v praxi vyzkouší své znalosti z dopravní výchovy. A zároveň si uvědomí, že nejen cyklista, ale i chodec je součástí silničního provozu a musí znát základní bezpečnostní pravidla. Pokud je totiž nezná, může to mít závažné důsledky.

Výcvik na dopravních hřištích bývá obsahově přizpůsoben věku dětí, jimž je určen. Např. pro děti ve věku od 5 – do 9 let se výuka plně věnuje problematice bezpečného chování chodců. Praktický výcvik pro děti od 9 – do 11 let je zaměřen zejména na problematiku bezpečného chování cyklistů. V této kapitole budou informace zaměřeny hlavně na žáky 4. a 5. tříd základních škol. Toto vymezení má svůj hlavní důvod, kterým je fakt, že podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, děti od desátého roku života vstupují do silničního provozu jako jeho samostatní účastníci – řidiči nemotorových vozidel. Do této doby se smí pohybovat po silnici na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let.

Výuka na dětských dopravních hřištích je povinnou součástí vzdělávání na základních školách. Časová dotace v učebních osnovách na návštěvu dopravního hřiště se naštěstí zvyšuje, ale samozřejmě záleží na daném DDH. V roce 1997 Vortuba, J. uvádí, že začínající cyklisté mají nárok na 1-2 hodiny jednou za rok, případně pokud bereme systematický výcvik pro čtvrtou a pátou třídu dohromady, odpovídají návštěvy počtu 2-3x za dva roky. Dnes už ale například DDH v ulici Jánošíkova připravuje program pro začínající cyklisty zahrnující během 2 let osm návštěv. 4 hodiny zahrnují teoretický výcvik, z toho je jedna hodina v pátém ročníku věnována první pomoci, a další 4 hodiny jsou věnovány praktickému výcviku. Dětem se na dětských dopravních hřištích věnuje jeho pracovník, který buď výcvik vede, nebo s učitelem spolupracuje. Tento výcvik je poté uzavřen obdržáním „Průkazu cyklisty“, který děti získají pomocí jednoduchého přezkoušení. Tato časová dotace je v poměru s důležitostí tohoto tématu značně nevyhovující, protože ani v prvouce, ani v přírodovědě není tomuto tématu věnován velký počet hodin. A vezmeme-li v úvahu případné následky, které mohou být zaviněné

neznalostí problematiky, počet hodin věnovaných bezpečnosti silničního provozu by měl být rozhodně navýšen, což se v posledních letech postupně daří.

Teoretická část výcviku nejčastěji probíhá formou výkladu v místnosti, kdy se pracovník DDH dětí ptá na otázky spojené s tematikou cyklistů. Je zde zahrnuta problematika správného vybavení nejen kola, ale také cyklisty, výklad a znalost rozřazení dopravních značek do skupin (zákazové, příkazové, výstražné, informativní, dodatkové a dopravní značky upravující přednost) či správný postup vjíždění na pozemní komunikaci. To vše a mnoho dalšího desetiletí začínající řidiči nemotorových vozidel musí znát, přesto v tomto výkladu není z hlediska didaktiky dostatečných otázek „proč“. Většinou jsou otázky zaměřené na znalost pravidel silničního provozu, proto je důležité se v tomto ohledu nad tímto dotazováním zamyslet. Znalost bezpečného chování a jednání je jistě důležitá, přesto je ale potřeba, aby dětem bylo připomínáno, jaké následky může zbrklé a neuvážené rozhodování přinést.

Na webových stránkách ibesip.cz Ministerstvo dopravy překládá učitelům na prvním stupni Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol, ve kterém jsou zpracována nejen všechna témata, která se mají děti díky DDH naučit, ale také je zde popsán samotný praktický výcvik, během nějž musí mít děti po celou dobu nasazenu ochrannou přilbu, a který je rozdělen do pěti částí. V první části jsou žáci seznámeni s prostorovým uspořádáním hřiště a zároveň musí být upozorněni na význam dopravních značek a nutnost jejich respektování. Ve druhé části probíhá názorná ukázka správného řešení jednotlivých úkonů a také jsou předvedeny chybné postupy, díky nimž si děti uvědomí možné následky. Mezi předváděné úkony patří např.: seznámení se s kolem využívaným na dětském dopravním hřišti (výbava, způsob brzdění), jak vjíždět do vozovky od kraje chodníku, či řazení se do pruhů dle vodorovného dopravního značení. V další, třetí, části si cyklisté vyzkouší samotný výcvik. Jsou rozděleni do skupin, které se střídají zhruba po 15 minutách. Při výcviku si mohou sami vyzkoušet, jak správně řešit jednotlivé situace v silničním provozu. Čtvrtá část obsahuje jízdu zručnosti na jízdním kole, kde je zahrnuta přímá jízda složeným koridorem, slalom mezi kužely a soutěž o nejpomalejší jízdu. Pátá, závěrečná, část je krátké, zhruba deseti až patnácti minutové přezkoušení. Žáci dostanou určitý počet žetonů, které jim budou odebrány za přestupky. Závažnost přestupků a odebrání žetonů určuje učitel nebo

pracovník dopravního hřiště, který toto přezkoušení vede. Stejně tak by mělo následovat rozebrání chyb se žáky, kteří nesplnili praktické podmínky pro získání „Průkazu cyklisty“. Přestože splnili testové otázky z pravidel na pozemních komunikacích, průkaz nedostanou.

Praktický výcvik je sám o sobě poměrně hodně časově náročný a vezmeme-li v úvahu, že jsou děti rozděleny do skupin, které se střídají, trvá splnění praktického výcviku jednou tak dlouho. Přesto jej musí zvládnout celý, aby získaly cyklistický průkaz. Díky malému počtu hodin věnovaných dopravní výchově, získání tohoto průkazu se prodlouží na dobu zhruba dvou let, během nichž, žáci nijak výrazně nepochvíjí základy bezpečnosti silničního provozu. Tím pádem je po tak dlouhé časové odmlce pro malé cyklisty náročné splnit jednotlivé části a připomenutí si zásad zabere opět nějakou dobu, kterou by mohli ale místo toho věnovat např. řešení nebezpečných situací. Už z toho důvodu je zde znatelná potřeba zvýšení počtu návštěv na DDH a stejně tak vyhradit ve školách více vyučovacích hodin dopravní výchově. Protože pokud má být tato výuka efektivní, nemůžeme mezi jednotlivými návštěvami dětských dopravních hřišť dělat dlouhé pauzy. Děti na kole jezdí často a rády a je potřeba, aby znaly zásady bezpečnosti již od počátku, kdy je jim umožněno jezdit samostatně. Musí se umět spolehnout na své znalosti a zkušenosti, protože jedině tak jim bude zajištěna alespoň částečná bezpečnost.

6.1. Význam a cíl vzdělávání na dopravních hřištích

Vymezení cílů a významů dětských dopravních hřišť je nezbytné nejen pro učitele základních škol, ale také pro žáky, kteří je navštěvují, jejich rodiče a stejně tak i pro širokou veřejnost.

Jedním z důležitých cílů výcviku na dopravních hřištích je naučit děti správnému, zodpovědnému a hlavně bezpečnému chování v silničním provozu. Dodržení hlavních zásad bezpečnosti zároveň napomáhá k plynulosti provozu, která je nezbytná a žádoucí. Díky ní totiž mají nejen děti, ale i řidiči dvoustopých motorových vozidel, větší přehled a tím se zvyšuje i jejich bezpečnost, o čemž se děti mohou na dopravním hřišti přesvědčit samy.

Internetový portál Bezpečně na silnicích uvádí na svých internetových stránkách základní úkony, na něž klade velký důraz, a které mohou být chápány jako cíle bezpečnostního výcviku. Tyto úkony jsou pro cyklistu nezbytné a všechny děti by si je měly osvojit co nejdříve. Jedná se o rozhlížení či ohlédnutí, neustálé kontrolování provozu, dávání znamení o změně směru jízdy, s tím je spojená pomalá jízda a držení jedné stopy, žák tím pádem musí držet říditka jednou rukou a v neposlední řadě sem patří také včasné a postupné brzdění.

Avšak nejen tyto úkony jsou potřebné k bezpečné jízdě. Patří sem prvky pasivní bezpečnosti a řádné vybavení kola, což by si měl každý žák před tím, než vyjede, zkontrolovat. Zároveň bychom ale neměli zapomínat na povinnosti chodce a na jeho bezpečné chování. Rozhodně je důležité tato pravidla dětem připomínat, patří mezi ně například chůze po levé straně vozovky, chůze za sebou nebo rozhlížení při přecházení přes přechod.

Stejně tak Ministerstvo dopravy klade za cíl osvojení si svislých a vodorovných dopravních značek nezbytných pro pohyb cyklistů na pozemní komunikaci. Dále osvojení si povinnosti dávat znamení o změně směru jízdy, dání přednosti automobilům při vjíždění na silnici, jízda v pravém jízdním pruhu, jak postupovat, když cyklista potřebuje objet překážku, předjíždět, zastavit nebo se otočit. Na dětském dopravním hřišti se žáci mladšího školního věku učí jak projíždět křižovatky s kruhovými objezdy nebo s rozlišenými a nerozlišenými pozemními komunikacemi. Ke křižovatkám dále také patří světelné značení a pokyny policisty, který řídí provoz na silnici.

Votruba, J. (1979) uvádí jako jeden z nejdůležitějších významů připravit děti, jako chodce a cyklisty, na samostatný pohyb v provozu. I oni totiž musejí znát, jaká silnice je hlavní či vedlejší, kam řidič automobilu může odbočit nebo jaké jsou povinnosti cyklisty při odbočování. Pomocí dětských dopravních hřišť si děti mohou zábavnou a hravou formou vyzkoušet, jak se mají chovat v provozu a co by se mohlo stát, kdyby nedbaly základních bezpečnostních pravidel. Mohou si například nasimulovat dopravní nehodu, kterou poté rozeberou s policistou a říci si, jak by se jí dalo vyhnout. Další výhodou je, že ačkoliv děti udělají chybu, nic se jim nestane a učitel má možnost toto pochybení s dítětem ihned rozebrat a díky tomu mu předejít v opravdovém silničním provozu. Autor dále uvádí, že děti si díky

praktickému výcviku osvojují a zvykají si na dopravní ruch a přizpůsobují své chování a jednání tak, aby byl provoz nejen bezpečný, ale zároveň i plynulý. Na druhou stranu ale musíme zabránit tomu, aby děti nebyly v provozu až příliš sebevědomé, ale aby vnímaly nebezpečí, která jim hrozí a pohybovaly se s krajní opatrností.

Zároveň Votruba a kol. ve své další knize Metodika dopravní výchovy na prvním stupni základní školy zdůrazňují možnost opakování jednotlivých modelových situací a tím, že děti střídají své funkce v průběhu praktického výcviku, získávají na konkrétní situaci pohled z více stran. Díky čemuž se nad danou situací mohou hlouběji zamyslet, zvážit bezpečné chování nejen ze strany chodce, ale i cyklisty či řidiče dvoustopého motorového vozidla a jednat v souladu se zásadami bezpečnosti.

Blažková, R. z firmy ELTODO, která se mimo jiné zabývá také výrobou dopravního značení, se na webových stránkách této společnosti shoduje s Votrubou, protože uvádí jako jednu z mnoha výhod to, že děti si mohou v bezpečném prostředí vyzkoušet reálné situace. Zároveň zde mohou využívat kol, hrát role chodců a řidičů v dětských autíčkách. (http://www.eltodo.cz/produkty-a-sluzby/vyrobniprogram/Doprava_Det_dopr._hriste.pdf, 2010-04-11).

Význam DDH ve výuce dopravní výchovy je naprosto evidentní a nediskutabilní. Je nutné využít možnosti naučit se správné a bezpečné jízdě na kole na silnicích v bezpečném prostředí, kde jsou chyby začínajících cyklistů naštěstí tolerovány a žáci na ně neplatí svými životy. Nasimulovaná dopravní nehoda či obtížná dopravní situace totiž může nejen cyklistům, ale i chodcům, jejich životy zachránit, na rozdíl od té reálné a prioritou všech rodičů a učitelů je bezpečnost jejich dětí a žáků.

6.2. Druhy dětských dopravních hřišť a jejich vybavení

Nejen učitelé, ale i děti a jejich rodiče by rozhodně měli vědět, s jakými druhy dětských dopravních hřišť se mohou setkat, a proto je jim věnována následující kapitola, která se také zmiňuje o jejich vybaveních. Takže pokud si

budou učitelé připravovat pro žáky výcvik, budou mít možnost udělat si představu o tom, s jakým vybavením mohou a nemohou ve svém programu počítat. Stejně tak rodiče, kteří budou chtít se svými dětmi navštívit DDH, by měli vědět, co od hřiště mohou očekávat.

Existuje pět typů DDH. Jsou to: *stálá dopravní hřiště*, *pojízdná dopravní hřiště*, *školní dopravní hřiště*, *provizorní dopravní hřiště* a jako poslední *teoretická dopravní hřiště*. Přístupnost DDH je výhradně na jejich provozovatelích, a v případě stálých DH, jsou většinou vymezeny dny pro veřejnost, ve kterých je na DDH přítomen jeden pracovník, který se stará o chod hřiště, v případě potřeby dětem půjčí cyklistické přilby a pokud je rodiči požádán o pomoc, pomůže návštěvníkům s procvičováním bezpečné jízdy na silnici.

Vybavení stálého DDH odpovídá jeho charakteru, kdy rozloha celého hřiště je neměnná, proto je nezbytná při jeho výstavbě konzultace s odborníky. Mezi základní vybavení patří svislé a vodorovné dopravní značení. Jeden z hlavních požadavků, podle Votruby (1979) je možnost výměna svislých dopravních značek, aby se mohla měnit přednost v křižovatkách či jednosměrný provoz silnic. Zároveň je důležitá vzdálenost mezi jednotlivými značkami, je to z důvodu dostatečnosti času pro uvědomění si jejich významu a možnosti správného zareagování. Aby provoz na dětském dopravním hřišti co nejvíce připomínal ten reálný, jsou zde nezbytná světelná signalizační zařízení se signály jak pro chodce, tak pro řidiče a cyklisty. Mohou být umístěna trvale, zároveň ale mohou být i přenosná, která mají automatické či snadné manuální ovládání. Dopravní prostředky musí odpovídat věkovému stupni dětí navštěvujících dopravní hřiště. Určitě by zde děti měly mít k dispozici koloběžky, tříkolky, jízdní kola, dětská šlapací autíčka, kde si mohou nastavit vzdálenost sedadla od šlapadel. Josef Votruba dále uvádí, že je nezbytné, aby DDH byla vybavena rozhlasovým zařízením, díky kterému se dá realizovat praktický výcvik na celé ploše hřiště, dále čísla pro označení dětí, směrovka pro simulování pokynů policisty apod. Samozřejmě je zde nezbytný úložný prostor pro dopravní prostředky, kancelář, učebna nebo například sociální zařízení.

Pojízdné dopravní hřiště musí být zbudována vždy tam, kde je možnost nahradit nezbytná zařízení, jako jsou učebna (v případě nepříznivého počasí), či sociální zařízení. Jeho vybavení je obdobné jako u stálého dopravního hřiště.

Podmínkou pro jeho vybavení je rovný povrch o rozměrech 40-50 x 50-60m. (Votruba, J., 1979)

Školní dopravní hřiště jsou většinou natrvalo zbudované hřiště, které slouží pouze žákům dané základní školy. Přístup široké veřejnosti je tedy zamezen. Jejich vybavení bývá stejné jako vybavení stálých DDH. Prostory jako učebna či kancelář se většinou nachází v budově školy.

Provizorní dopravní hřiště je většinou zřízeno k účelům například akce pro děti, která je přístupná široké veřejnosti. Vhodným příkladem se může jevit například oslava dnu dětí či nedostupnost jiného dětského dopravního hřiště.

Teoretická dopravní hřiště zajišťují pouze teoretický výcvik. Jedná se o místnost, která je vybavena židlemi a stoly jak pro vyučujícího, tak pro žáky. Na stěnách bývají vyvěšeny dopravní značky či obrazy BESIPu Neboj se silnice. Podle Jiřího Polomise z Útvaru sociální prevence na DDH Jánošíkova je v současné době snaha o zavedení interaktivních tabulí do všech, nebo alespoň do většiny učeben DDH, aby došlo ke zkvalitnění výuky žáků. Děti jsou zapojovány do výuky nejen pokládáním otázek, ale i úkony, které mohou na interaktivní tabuli splnit.

Nelze říci, které z dětských dopravních hřišť je nejlepší, ne totiž každý má přístup na tato hřiště. Proto je potřeba využívat těch hřišť, která jsou k dispozici. Avšak z předchozích informací vyplývá, že stálá DDH mohou žákům zajistit plnohodnotnou výuku. Pro jasnější představu, budou v následující kapitole uvedeny informace o tom, kde se DDH nacházejí a jak má učitel zjistit, jaké je spádové dětské dopravní hřiště jeho základní školy, ve které učí.

6.3. Kde je lze najít?

Mít povědomí o umístění jednotlivých dětských dopravních hřišť ve svém okolí by mělo být v zájmu každého učitele základní školy, který má povinnost do své výuky zahrnout i návštěvu DDH.

V České republice bylo ke konci roku 2009 zaevidováno 165 dětských dopravních hřišť. 136 DDH bylo stálých, 15 pojízdných, 8 teoretických, 4 školní a zaevidovaná provizorní hřiště byla na našem území pouze 2, a to na Vysočině.

Každý učitel si ale může provizorní dětské dopravní hřiště vytvořit kdykoliv za účelem případného dětského dne nebo projektu týkajícího se bezpečnosti silničního provozu. Je snahou, aby v každém ze 14 krajů České republiky bylo alespoň pár dětských dopravních hřišť, což se daří. Nejméně jich je v Karlovarském kraji, nejvíce pak ve Středočeském kraji. V Praze je v současnosti 10 stálých DDH a 2 pojízdná. Dětská dopravní hřiště se budují v místech, aby pokryla co největší počet populace, přesto se ale může stát, že v některých lokalitách, jako jsou pohraniční oblasti, je problém tomuto požadavku Ministerstva dopravy vyhovět. Tudíž učitelé musí využívat provizorních hřišť.

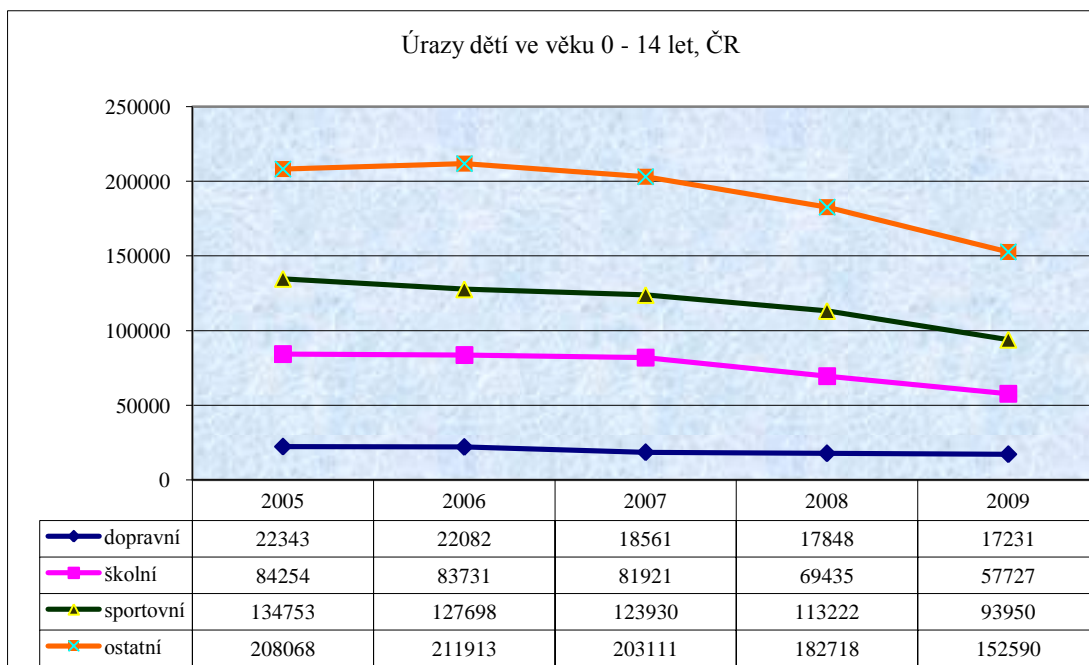
Aby učitel zjistil, jaké je jeho spádové DDH, měl by se obrátit na krajského pracovníka BESIPu, který mu sdělí potřebné informace. Stejně tak v případě potřeby konzultace ohledně výuky dopravní výchovy či návštěvy akce pro děti s dopravní tematikou, má učitel možnost se na něj obrátit.

7. Dopravní úrazy dětí a jejich prevence

Jelikož nedílnou součástí provozu na pozemních komunikacích jsou dopravní nehody, ve kterých jsou dětští účastníci provozu buď zraněni, nebo usmrceni, je tato kapitola věnována úrazům dětí na silnicích, statistikám týkajících se dopravních nehod dětí a zároveň je zde také uvedena základní prevence, jak dopravním úrazům dětí předcházet.

Podle dat zveřejněných Ústavem zdravotnických informací a statistiky (dále ÚZIS) došlo v roce 2009 k 321 498 úrazům dětí (0 – 14 let věku). Z toho se v 17 231 případech jednalo o dopravní úrazy, v 57 727 případech o úrazy školní, v 93 950 případech o úrazy sportovní a v 152 590 případech o úrazy ostatní. Dopravní úrazy dětí tvoří „pouhých“ 5 % z celkového počtu dětských úrazů, ale jako jediná ze sledovaných kategorií dlouhodobě vykazuje více méně setrvalou hodnotu na rozdíl od ostatních skupin, které klesají (viz Tabulka č. 1).

Tabulka č. 1



Z celkového počtu dětských dopravních úrazů v roce 2009 bylo 2 709 dětí následně hospitalizováno (Ústav zdravotnických informací a statistiky; http://www.uzis.cz/download.php?ctg=10&search_name=rocenk®ion=100&mn_u_id=5300, 2010-06-05)

Zajímavé je porovnání počtu registrovaných dětských dopravních úrazů dle statistiky ÚZIS a statistiky Policie ČR. Policisté v roce 2009 zaznamenali při dopravních nehodách 2 062 zraněných dětí, což představuje 11,96 % všech dětských dopravních úrazů. Všechna dále uváděná statistická data vycházejí z dat, zveřejněných Policií ČR. České silnice si v roce 2009 vyžádaly 14 dětských životů. Z toho 5 dětí zemřelo jako chodci, 1 dítě jako cyklista a 8 dětí zahynulo v osobních automobilech jako spolujezdci. Z těchto 8 obětí, seděly 3 děti v dětské autosedačce. A právě bohužel dětské oběti představují 1,68 % všech silničních obětí.

Využívání dětských zádržných systémů neboli dětských autosedaček ovlivňuje čísla statistik úmrtí dětí a jejich úrazů. Z celkového počtu 60 těžce zraněných dětí, jich 19 (32 %) sedělo v době nehody v dětské autosedačce. Z celkového počtu 921 lehce zraněných dětí, jich 411 (45 %) sedělo v době nehody v dětské autosedačce. Z celkového počtu 2 089 nezraněných dětí, sedělo v době nehody v dětské autosedačce 1 276 (61 %). Z celkového počtu 989 dětí, které v době nehody utrpělo jako spolujezdci v osobním automobilu újmu na životě nebo zdraví, sedělo 421 dětí (43 %) v dětské autosedačce. (<http://www.policie.cz/web-informacni-servis-statistiky.aspx>, 2010-06-08)

Děti na silnicích umírají až zbytečně často. Nejvíce dětí chodců (85%) bylo usmrceno ve dne, z čehož 31% bylo za snížené viditelnosti. Největší počet usmrcených dětí bylo v obci (82%) a například 36% úmrtí dětí bylo zapříčiněno jejich nepozorností. Podle Centra úrazové prevence (dále také CÚP) jsou následující tři příčiny dopravních nehod dětí nejčastější:

- „Náhlé vběhnutí do vozovky, hra na vozovce (chodci).
- Špatný odhad vzdálenosti a rychlosti přijíždějícího vozidla (chodci a cyklisté).
- Zbrklé a spontánní chování v provozu na pozemních komunikacích, hra na vozovce (chodci a cyklisté).“

Avšak tento zdroj také uvádí velice důležitou větu o dopravních nehodách dětí: „*Příčiny dopravních nehod dětí nelze hledat v jejich neznalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale zejména v jejich špatné interpretaci v reálném provozu ze strany dítěte.*“

Děti jsou zbrklé a spontánní a díky tomu se dopouštějí chyb, které pak následně mohou způsobit dopravní nehodu. Je proto důležité, působit na ně i v oblasti správného a bezpečného chování, nejen jim vštěpovat znalosti o pravidlech provozu na silnicích.

Způsoby jak ovlivňovat či alespoň snažit se snižovat dopravní nehody jsou dvojího typu. Jedná se o přímé a nepřímé formy intervence. Mezi přímé formy patří aktivní a pasivní prvky bezpečnosti, které jsou vysvětleny v následující podkapitole, zároveň sem patří zapojení dětí do projektů, různé kampaně a podobně. Mezi nepřímé formy patří legislativa, úprava dopravního prostředí či postih řidičů motorových vozidel.

Výchova dětí v oblasti dopravy musí být odpovídající schopnostem dětí, a zároveň by měla co nejvíce odpovídat reálnému dopravnímu prostředí. Dítě by mělo být aktivně zapojováno. „*Moderní dopravní výchova nesmí být zužována pouze na znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale musí dítě upozornit na potenciální konfliktní situace v silničním provozu a na způsob, jak tato rizika minimalizovat.*“ Součástí dopravní výchovy je také tzv. The Green Cross Code pro nejmenší:

- „*Najdi bezpečné místo k přecházení*
- *Zastav se*
- *Poslouchej*
- *Rozhlédni se na obě strany*
- *Přeždi*“

(obojí: Sjednocená rezoluce o silničním provozu OSN R.E.1; www.cupez.cz, 2010-06-05).

The Green Cross Code je zahrnován do problematiky chodců a měl by rozhodně patřit mezi základní pilíře dopravní výchovy, zejména na prvním stupni základních škol, kdy se děti učí postupnému samostatnému pohybu na pozemních komunikacích. A právě The Green Cross Code je podrobněji rozebrán v pracovních listech, které jsou součástí praktické části této diplomové práce.

Pro shrnutí této kapitoly je třeba uvést, že zahrnování dopravní výchovy do výuky na základních školách má pozitivní vliv na pohyb dětí v silničním provozu. Děti si uvědomují nebezpečí, která jim hrozí a dopravní výchova se zároveň snaží být co nejefektivnější, nejzábavnější a co nejvíce snižovat čísla statistik předcházejících let. Avšak je třeba ještě uvést prvky, které zvyšují bezpečnost dětí v dopravním provozu.

7.1. Prvky aktivní a pasivní bezpečnosti zvyšující bezpečnost dětí

První část této kapitoly byla věnována dětským úrazům v dopravě, jejichž jednou z příčin je právě ono dětství. Dítě si jako nevyzrálý jedinec často neuvědomuje možná rizika nebo je podceňuje, nezná pravidla silničního provozu nebo jak se na pozemních komunikacích chovat bezpečně a v neposlední řadě je nevyzpytatelné. Nejen znalosti a jejich aplikování v praxi, které mají mít žáci osvojené jako např. bezpečná jízda na kole, vhodné a hlavně bezpečné chování na silnicích či jak se správně chovat při jízdě autem, ale také znalost tzv. aktivních a pasivních prvků bezpečnosti chránící jejich bezpečí v silničním provozu. V této podkapitole jsou shrnuty informace o prvcích bezpečnosti, a jak chrání účastníky silničního provozu. V dopravní terminologii existují prvky bezpečnosti dvojího typu „aktivní prvky bezpečnosti“ a „pasivní prvky bezpečnosti“.

Aktivní prvky bezpečnosti napomáhají předejití či zabránění vzniku dopravní nehody. Z dostupných zdrojů se lze dozvědět o prvcích aktivní a pasivní bezpečnosti zejména u automobilů. Mezi aktivní prvky bezpečnosti při jízdě autem patří účinné brzdy, které umožní zpomalení či prudké zabrzdění, dobrý výhled na vozovku, dostatečné osvětlení, které umožní řidiči co nejlepší výhled na silnici hlavně v noci a za snížené viditelnosti. To samé samozřejmě platí i naopak, že auto musí být dobře viditelné ostatními účastníky silničního provozu. Stejně tak mezi ně

patří správný vzorek na pneumatikách či jejich správné nahuštění. (www.povinna-vybava.com, www.mvcr.cz, www.autolexicon.net, vše 2010-04-30).

Z předchozího odstavce lze tedy analogicky vyvodit aktivní prvky bezpečnosti u jízdních kol. Jsou to funkční a správně seřízené brzdy, vzorek na pneumatikách a jejich nahuštění, dostatečné osvětlení a viditelnost jízdního kola, včetně cyklisty. A jako poslední, jízdní kolo by mělo odpovídat fyzickým proporcím žáka.

Cílem pasivních prvků bezpečnosti je v případě dopravní nehody zmírnit její následky a co nejvíce tak ochránit lidské životy. Patří mezi ně bezpečná konstrukce karoserie a její tzv. deformační zóny, které se při nehodě deformují jako první, bezpečnostní pásy, airbagy, dětské zádržné systémy a v případě cyklistů jsou to cyklistické přilby. (www.povinna-vybava.com, www.autolexicon.net, www.czrso.cz, vše 2010-04-30).

Cyklistické přilby jsou nedílnou součástí jízdy na jízdním kole. Jejich používání je dáno zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. „*Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.*“ Autoři Jan Tecl a Vojtěch Eksler z Observatoře bezpečnosti silničního provozu se liší v informaci, zda správně nasazená cyklistická přilba ochrání hlavu v 80% či 70% úrazů, avšak oba se shodují na tom, že potřeba aktivního využívání cyklistické přilby za jízdy je nediskutabilní. Hlava je podle V. Ekslera nejzranitelnějším místem na těle a poranění hlavy je příčinou většiny smrtelných úrazů.

Dobře popsaná funkcionalita cyklistické přilby a její vlastnosti jsou na webových stránkách Záchraného kruhu.

„Každá schválená cyklistická přilba obsahuje vložku vyrobenou z tuhé rozbitné pěny. Tato vložka se rozpadne a absorbuje většinu vlivů při nárazu. Mnoho cyklistických přileb ochraňuje tuto vložku plastickou skořápkou, která pomáhá držet pěnu pohromadě při srážce a zdokonaluje klouzavost helmy tak, že nepřilne k chodníku. Pásy a spony zabraňují, aby přilba při srážce odletěla. Všechny

cyklistické přilby prodávané v České republice musí být schváleny Ministerstvem dopravy ČR a jsou označeny schvalovací značkou ATEST 8 SD.... Příložen musí být český návod k obsluze. Váha cyklistické přilby je rovněž důležitá. Měla by být lehká, aby nebyl zatěžován krk cyklisty. Hmotnost cyklistických přileb pro děti by neměla přesáhnout hranici 200 g a u dospělých 300 g.“ (www.zachranny-kruh.cz, 30. 4. 2010).

Každý účastník silničního provozu, ať už řidič dvoustopého motorového vozidla, chodec nebo cyklista, malý či dospělý, by měl vědět, co to aktivní a pasivní prvky bezpečnosti jsou a zároveň jich využívat k ochraně zdraví nejen svého, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Žáci základních škol, ale také malé děti, by se bez cyklistických přileb rozhodně neměli na jízdním kole po pozemních komunikacích pohybovat, i když jednou jen „kousek“, jde totiž o jejich život a rodiče by na to měli dohlížet. Každý účastník provozu si totiž musí uvědomovat, že ačkoliv on se pohybuje na silnici bezpečně a opatrně, někdo druhý se může chovat neohleduplně a díky svému chování tak způsobit vážnou dopravní nehodu.

8. Vzdělávací a výchovné projekty, podporující dětskou bezpečnost na silnicích

V této kapitole jsou zmíněny projekty, které podporují bezpečný pohyb dětí na pozemních komunikacích a které se snaží dětem vštípit a vysvětlit zásady správného a bezpečného chování v silničním provozu. Každý projekt bude krátce popsán, jak se k němu mohou učitelé či široká veřejnost dostat a kdo jej zprostředkovává. Jako první je uveden BESIP Team.

8.1. BESIP Team

BESIP Team je projekt podporovaný MD-BESIP, který je zaměřen na širokou veřejnost. Cílem tohoto projektu je preventivní působení na potencionální či přímé účastníky silničního provozu. BESIP Team cestuje po celé České republice, a v každém kraji se během roku konají cca 3 akce. Na www.besipteam.cz je k dispozici kalendář akcí, kde jsou přesně vypsáno datum akce, její název, místo konání a o jaký kraj se jedná, takže učitelé si mohou zjistit, kdy bude BESIP Team v jejich kraji a přijít na akci. Ačkoliv není tento projekt zaměřen výhradně na děti, věnují se jim zde vstřícné hostesky, které pro ně vždy připraví soutěže v odpovídání na otázky o bezpečnosti a děti jsou pak následně obdarovány maličkostí.

BESIP Team je tvořen několika částmi, bez kterých by nemohl fungovat, neboť se navzájem dopňují. Patří mezi ně: mobilní výstavní systém; speciální filmy o bezpečnosti silničního provozu; simulátor nárazu; řídičský trenažér - osobní automobil; řídičský trenažér – motocykl; propagační a výukové materiály; dětské autosedačky; moderovaný ucelený blok informací; proškolený team.

Jak bylo zmíněno již výše, BESIP Team je zaměřen nejen na děti, a tím pádem i probíraná témata jsou různého zaměření. Avšak pro děti jsou to témata jako viditelnost, fyzická omezení dětí v provozu, cyklistické přilby a jízdní kolo, jízda autem (bezpečnostní pásy a dětské zádržné systémy) nebo například problematika chodců. (vše zdroj www.besipteam.cz, 2010-06-03)

BESIP Team je jedním z velice podařených projektů, který na děti a současně i dospělé působí preventivně a nabízí jim možnost získání dalších zajímavých informací o ostatních účastnících silničního provozu, dopravních prostředcích či zásadách bezpečnosti. Díky tomu, že je určen široké veřejnosti, má možnost přijít kdokoliv a toho by rozhodně naše populace měla využít.

8.2. Projekt ALARM

Název tohoto projektu vznikl jako zkratka několika slov. Jednotlivá písmena byla vybrána z následujících slov a jsou v nich zvýrazněna: „*Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích*“. Realizace tohoto projektu je v kompetenci Centra dopravního výzkumu, které je veřejnou výzkumnou institucí a je v působnosti Ministerstva dopravy. Hlavním účelem projektu ALARM je obsáhnout co nejširší skupinu dětí a mládeže tak, aby získala vědomosti, dovednosti a základní kompetence pro bezpečný pohyb na silnicích. Pomocí vytváření praktických návodů jak pro pedagogy, tak pro veřejnost, a využíváním moderního přístupu a nenásilných forem učení se bezpečnému pohybu na silnicích, se snaží projekt ALARM naplnit cíl, jenž je snížit nehodovost dětí a mládeže v silničním provozu.

Projekt ALARM na svých webových stránkách nabízí nejen užitečné rady a náměty, jak začlenit dopravní výchovu do výuky v různých oblastech vzdělávání, ale také mnoho materiálů, které jsou zaměřeny na čtyři cílové skupiny: děti mateřské školy, žáci 1. stupně a žáci 2. stupně základní školy a studenti střední školy. Konkrétně děti prvního stupně se pomocí křížovek, zábavných her Bezpečnost silničního provozu a Dopraváček Eda, pexesa, pracovních listů a mnoho dalšího, mají možnost nenásilně naučit odpovědnému chování v silničním provozu na pozemních komunikacích. (vše zdroj <http://www.dopravnialarm.cz/>, 2010-06 05)

8.3. Projekt Ajax

Realizaci projektu Ajax má na starosti Policie České republiky. Cílem Ajaxu je probrat s dětmi druhých tříd základních škol důležitá témata jako např. problematiku chodců, cyklistů, šikanu, vlastní bezpečí nebo také téma děti a trestné činy. A právě díky těmto diskusím si děti rozšiřují jejich vědomostí a znalostí. Policista navštěvuje v rámci realizace projektu Ajax třídy základních škol dle personálních možností daného regionu, avšak vždy v souladu s metodikou minimálně 3x ročně (na začátku školního roku, v pololetí a na konci školního roku).

Každé dítě při první návštěvě policisty ve třídě dostane tzv. Ajaxův zápisník, kterým děti provází policejní pes Ajax. Tento zápisník je rozdělen do 10 témat, která jsou probírána postupně v každém měsíci jedno. Témata jsou diskutována ve škole s vyučujícím, či doma s rodiči a díky úkolům, které si dítě do svého zápisníku zaznamenává, je pak možné při návštěvě policisty shrnout, co se dítě za tu dobu již naučilo. (zdroj <http://www.policie.cz/clanek/preventivni-projekt-pro-deti-ajax.aspx>, 2010-06-05)

Pravidelné měsíční osobní návštěvy policisty ve třídách, kdy s nimi aktivně komunikuje a rozebírá jednotlivá témata, rozhodně velkým podílem napomáhají k utváření kladného vztahu mezi jím a dětmi. Děti díky tomuto přístupu mají možnost poznat policistu jako rádce, který jim poradí, jak se v daných situacích zachovat, a nemají jej jen za „pána, který dává rodičům pokuty a je proto zlý“, což je přesně způsob komunikace s danou cílovou skupinou, jak jej doporučuje i pplk. Mgr. Václav Valenta, PhD., s nímž je veden rozhovor v praktické části této diplomové práce.

Shrnutí kapitoly

V kapitole byly shrnuty tři, zřejmě nejznámější a nejdostupnější projekty, které mohou být využity pedagogy ve vzdělávání dětí na prvním stupni základní školy a ty by dopravní výchova rozhodně neměla opomíjet. Je třeba výuku oživit zajímavostmi, jinými formami a metodami práce, a tím děti motivovat k radosti z učení a hlavně v nich vyvolat zájem o to, jak si v silničním provozu ochránit své zdraví bezpečných chováním a jednáním. Využití autentických rozhovorů s osobami zabývajícími se touto problematikou, může být pro žáky motivující, aby při příštím setkání věděli více a právě to je také jeden z cílů dopravní výchovy: být aktivní v péči o své zdraví a zachovat si svůj život.

Praktická část

Praktická část je rozdělena do pěti kapitol. Jelikož jedním z cílů této diplomové práce bylo získat informace a názory odborníků různých oborů na současnou dopravní výchovu, je první kapitola věnována shrnutí těchto informací a doporučením odborníků, které by měly dopravní výchovu zkvalitnit. Druhá kapitola, vycházející z rozhovorů uskutečněných s dětmi, shrnuje vědomosti žáků prvního stupně o základech bezpečnosti silničního provozu, a nabízí doporučení, jak začlenit automatizaci bezpečného chování dětí do výuky. Následující třetí kapitola, obsahuje příklady otázek jako inspiraci pro pedagogy základních škol, které lze ve výuce využít. Je zde zahrnuta jak problematika chodce či cyklisty, ale také spolujezdce v autě. Ve čtvrté kapitole je shrnut jeden den s preventivním programem BESIP Teamem, jenž je určen nejen dětem, ale hlavně široké veřejnosti. Poslední, pátá, kapitola přináší soubor pracovních listů na téma Chodec s metodickými radami pro učitele, jak s jednotlivými listy pracovat.

1. Shrnutí rozhovorů s odborníky: jejich názory a doporučení pro současnou dopravní výchovu

Jedním z cílů této diplomové práce bylo zmapovat názory odborníků na současnou dopravní výchovu na základních školách, shrnout jejich doporučení a zjistit, jak se dívají na dítě jako účastníka provozu. Rozhovory mi poskytli Ing. Blanka Sunkovská, z oddělení BESIP Ministerstva dopravy, pplk. Mgr. Václav Valenta, PhD, vysokoškolský pedagog Policejní akademie a PhDr. Vlasta Rehnová, dopravní psychologka. Veškeré rozhovory jsou přepsány a uvedeny v příloze této diplomové práce.

Z rozhovorů vyplývá, že odborná veřejnost považuje v současné době dopravní výchovu na prvním stupni za nedostačující, avšak usiluje o její zkvalitnění a rozšíření do obsahu učiva vzdělávacích oblastí a průřezových témat. Všichni tři odborníci se shodují a doporučují, že dopravní výchova by neměla být nijak členěna a rozdělována na jednotlivá témata, jinak by se mohla stát neefektivní. Nelze od sebe oddělit problematiku chodce, cyklisty, jízdu autem či jízdu v městské hromadné dopravě. Stejně tak nedoporučují striktně oddělovat témata v rámci jednotlivých problematik. Například u chodce: učitel si nemůže stanovit, že přecházení přes křižovatku bez přechodu je učivo až 3. třídy. Naopak, témata mají být volena pružně, vzhledem k aktuální dopravní situaci v dětském okolí. Avšak základem pro jakékoliv vysvětlování je vytvoření pojmu pravé a levé strany. Pplk. Valenta zároveň zdůrazňuje, že by měl být kladen větší důraz na výuku spolujezdce v autě, který není v 1. období základní školy často zahrnován a bývá opomíjen. Děti by měly být seznámeny s tím, co se může stát, pokud budou řidiče v autě rozptylovat svými neustálými dotazy nebo nevhodným chováním. Je třeba, aby si uvědomily, že svým chováním, mohou ovlivnit bezpečnost situace, byť neúmyslně. Stejně také zmiňuje, že do výuky by mělo být rozhodně zahrnuto i vnímání dopravního okolí, které může být v rizikových situacích rozhodující.

Ing. Sunkovská říká, že na rok 2012 je plánováno detailnější rozpracování dopravní výchovy v Rámcovém vzdělávacím programu, díky němuž by měla být více zahrnuta do výuky, a tím by se mělo zkvalitnit vzdělání dětí v této oblasti. V současné době MD – BESIP veškeré materiály vydává na své vlastní náklady a školám je poskytuje bezplatně. Zatím jsou zpracovány učebnice pro první období

základní školy. Učebnice pro 4. ročník je rozpracována a měla by být dokončena v nejbližší době, čímž bude uzavřen soubor materiálů pro první stupeň základních škol.

V rámci rozšíření výuky dopravní výchovy, lze využít různých kampaní a preventivních projektů. Všichni tři dotazovaní zmiňují projekt BESIP Team z různých pohledů. Ačkoliv není, dle Ing. Sunkovské, určen dětem, velice často se jej účastní právě děti. Pplk. Valenta jej uvádí jako jeden z vhodných způsobů preventivního působení na děti. A jelikož PhDr. Rehnová taktéž upřednostňuje osobní kontakt, je možno jej v rámci prevence školám doporučit. Dále je v rozhovorech také zmíněna kampaň Nemyslíš – zaplatíš. Z psychologického hlediska ji děti spíše nechápou, ale láká je hlavně její provedení. Každopádně by měla být vždy okomentována, pro zjemnění jejího dopadu na citlivější děti. Avšak z pohledu policisty může být tato kampaň přínosnou pro vysvětlení souvislostí v dané dopravní nehodě. Její zahrnutí do výchovy je tedy diskutabilní, avšak dalo by se říci, že díky veškerému preventivnímu působení se snížil počet dopravních nehod za účasti dětí.

Velký přínos vidí pplk. Valenta s dopravní psycholožkou PhDr. Rehnovou v osobním setkávání se dětí s policisty v uniformách v rámci různých besed. Je potřeba, aby uniforma v dětech na jednu stranu vzbuzovala respekt, ale na druhou stranu by děti měly vědět, že policista jim pomůže a poradí, jak se v daných situacích zachovat. Autorita je v poslední době bohužel zpochybňována zejména ze stran rodičů, proto jsou ve školách pořádány besedy, při kterých by si děti měly k policistům vytvořit pozitivní a respektující vztah. A zároveň se dozvědět přínosné informace o bezpečném pohybu na silnicích.

Názory všech tří dotazovaných na dítě jako účastníka silničního provozu se shodují. Dítě je podle nich impulzivní, soustředěné na sebe, nezodpovědně a velmi nápadité v oblasti her v dopravním provozu, které jsou nebezpečné. Na druhou stranu je ale dítě citlivé, a pokud se stane dopravní nehoda, které se týká jeho, příp. někoho blízkého, je nezbytné, aby dospělí tuto situaci rozebrali a zjemnili tak její dopad na dítě. Dítě má velice silný smysl pro spravedlnost, avšak právě provoz na pozemních komunikacích bývá velice nespravedlivý, proto je důležité tuto situaci doprovodit slovním komentářem, který dítěti vše vysvětlí.

Dopravní psycholožka PhDr. Rehnová si také velice silně stojí za názorem, že dítě nemůže být viníkem dopravní nehody, ačkoliv statistiky jej tak označují. Dítě si totiž neuvědomuje, co svým impulzivním chováním může způsobit a to je jeden z důvodů, proč nemůže být označováno za viníka. Proto je nezbytné, aby se učitelé ve výuce snažili dětem vysvětlit, že provoz na pozemních komunikacích je hlavně o interakci mezi jednotlivými účastníky silničního provozu. Je třeba učit jej pomocí her, aby dítě chtělo být aktivní a aby dopravní výchovu nebralo jako poučování. Protože pokud ono samo chce, porozumí souvislostem, které jsou pro něj potřebné, aby rozumělo zásadám bezpečného chování.

2. Rozhovory s dětmi

Veškeré rozhovory s dětmi jsou zaměřené na problematiku chodce a byly hlavním zdrojem při vytváření pracovních listů. Rozhovory proběhly v rámci různých BESIP Teamů, kde jsem měla příležitost si s dětmi o této problematice povídat poměrně hodně široce. Prvních 5 dětí je dotazováno na problematiku chodce velice zeširoka a obecně, u následujících 7 dětí jsem se snažila zaměřit specifičtěji a zjistit jejich znalosti o přecházení přes vozovku.

Z rozhovorů by se dalo obecně vyvodit, že děti mají přehled o základních pravidlech bezpečného pohybu na pozemních komunikacích. Stejně tak je dokážou objasnit, ačkoliv někdy si nejsou jisté. Jejich neznalost je důsledkem toho, že neví a neumí si spojit jednotlivé souvislosti. Pokud jim je ale vše trpělivě vysvětleno, porozumí tomu. V případě, že jsou na klidném, bezpečném místě a nejsou ve stresu, uvědomují si, co by se mohlo stát, když pravidla poruší. Přesto je ale evidentní, že většina z dotazovaných dětí nemá zásady bezpečného chování zautomatizovány. Žáci základních škol například vědí, k čemu slouží reflexní materiál a proč je dobré jej na sobě mít, ale bohužel je jen dětech a jejich rodičích, zda jej budou opravdu nosit. Případně jako další příklad je možno uvést přecházení přes vozovku na semaforu. Děti jsou si vědomy, že mohou přejít na zeleného panáčka, ale jak uvádí dopravní psychologka PhDr. Vlasta Rehnová, pokud rodiče pospíchají a přechází s dítětem na červenou, dítě si uvědomí, že v tu chvíli se ani jemu ani rodiči nic nestalo, tak proč by mělo pokaždé čekat na zelenou? V dopravní výchově jsou rozhodující vzory chování, které děti mají, a na to by neměli zapomínat ani učitelé, ani rodiče.

Jelikož děti chodí do školy a ze školy samy, a to také už i v prvním ročníku, domnívám se, že je velice nezbytné zautomatizovat pravidla pro přecházení přes pozemní komunikaci. Děti vědí a znají, jaká platí pravidla pro přecházení přes vozovku, ale některé děti mají problém s uvědoměním si, jaká strana je pravá a jaká levá. Občas také nedokážou vysvětlit, proč se musí rozhlížet doleva naposledy. Nelze spoléhat jen na materiály, které mají učitelé k dispozici, je třeba i praktického procvičování. Dopravní výchova by neměla být zahrnována jen do prvouky či českého jazyka v podobě vyprávění. Velice vhodným předmětem, do kterého jde dopravní výchova integrovat, je tělesná výchova, jenž umožňuje také praktické

procvičení. Děti si mohou hrát na auta, chodce, cyklisty. V případě, že bude probíhat tělesná výchova venku, lze se s nimi domluvit a vzít si kola či koloběžky z domova. O to víc bude tato hra zábavnější a podnětnější. Z počátku by měl vyučující mít funkci policisty, který vše hlídá, organizuje a dohlíží na to, aby pravidla bezpečného provozu byla dodržována a případné „dopravní nehody“ objasňuje a vede o nich s dětmi diskusi. Postupně by ale měla být odpovědnost dětí přenášena pouze na ně samotné, kdy pedagog dohlíží a na základně dětského chování vyvozuje, co by mělo být ještě teoreticky vysvětleno a následně i procvičeno.

Ale jak už bylo řečeno výše, dítě je ovlivňováno zejména vzory v rodině, neboť ta je mu nejbližší, a není tedy v kompetenci učitele, aby dokázal předejít či případně odstranit veškeré neuvážené chování dítěte, aby jej ochránil. Avšak může se pokusit jeho chování změnit a formovat ho tak, aby si dítě své neuvážené chování uvědomovalo a bylo schopné vyvodit rizika vyplývající z takového chování.

3. Příklady otázek pro děti o bezpečnosti

V této kapitole mají učitelé možnost inspirace otázkami, které mohou zahrnout do výuky. Některé z nich, zejména otázky zaměřené na chodce, byly využity v rozhovorech s dětmi a různě modifikovány podle aktuální potřeby.

Chodec

1. Jaké jsou barvy na semaforu pro řidiče? A jaký mají význam?
2. Jaké jsou barvy na semaforu pro chodce?
3. Co znamená červený panáček na semaforu?
 - a. A proč musíš stát?
4. Co znamená zelený panáček na semaforu pro chodce?
 - a. Co se děje v křižovatce, když Ty máš zeleného panáčka?
5. Na jakou stranu se podíváš jako první, když jdeš přes přechod?
 - a. Proč se musíš kouknout jako první na levou stranu?
 - b. Co by se stalo, kdyby ses podíval/a jako první na pravou stranu?
 - c. Z jakého důvodu se díváš naposledy vlevo?
6. Vysvětli, proč se musíme rozhlédnout?
7. Po jaké straně přechodu půjdeš?
 - a. Jaký je důvod pro to, že bys měl/a chodit po pravé straně?
8. Po jaké straně chodníku bys měl/a chodit?
 - a. Víš proč?
9. Jaká platí pravidla pro přecházení přes vozovku?
10. Jak budeš přecházet silnici, kde není přechod?
11. Platí stejná pravidla pro přecházení na přechodu i při přecházení přes vozovku bez přechodu?
12. Jak bys měl přecházet přes silnici? Můžeš si povídat s kamarády?
13. Co je bezpečnější? Přecházet přes vozovku přímo nebo šikmo?
14. Můžeš se spolehnout při přecházení vozovky na to, že Ti auto pokaždé zastaví?
 - a. Co tedy musíš pokaždé udělat?

15. Po jaké straně vozovky půjdeš, když tam není chodník?
 - a. A proč musíš jít po levé straně?
16. Víš, jak si zajistíš, abys byl/a za snížené viditelnosti dobře vidět?
 - a. Jaká místa na těle jsou nejlepší pro umístění reflexních pásků a proč?
17. Když půjde po silnici celý skautský oddíl, po jaké straně vozovky půjde?
 - a. Kolik lidí může jít vedle sebe? A proč to tak je?

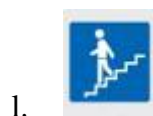
Cyklista

18. Vyjmenuj mi základní bezpečnostní výbavu na kolo.
 - a. Proč bys ji měl mít?
 - b. Když mám na kole světla, jsou potřebné i odrazky? Kde by měly být?
 - c. K čemu na kole odrazky slouží?
19. Proč jsou důležité funkční brzdy?
 - a. Jakou brzdou bys měl/a hlavně brzdit?
 - d. Co by se mohlo stát, kdybys prudce zabrzdil/a přední brzdou?
20. Proč musíš mít na hlavě cyklistickou přilbu?
21. Víš, do kolika let je povinná?
 - a. A když Ti bude 18 let, není už potřeba helmu nosit? Je to správně?
22. Když povedeš kolo, po jaké straně vozovky půjdeš?
 - a. A proč musíš jít po levé straně?
23. Můžeš přejet přes přechod pro chodce na kole?
 - a. Co bys měl udělat a proč?
24. Jaká barva oblečení je v noci vidět nejméně? A jaká nejvíce?
 - a. Myslíš, že stačí mít na sobě bílé oblečení, když někam půjdeš večer nebo za snížení viditelnosti?
25. Co je to reflexní materiál?
 - a. K čemu slouží reflexní materiál?
 - b. Víš, na jakou vzdálenost jsi reflexním materiálem vidět?
26. Když jsi cyklista, víš, kam je nejlepší dát reflexní pásek?
 - a. Proč zrovna nad kotník?
27. Co uděláš, když jedeš po silnici a potřebuješ odbočit?
 - a. Z jakého důvodu je potřeba dávat znamení o změně směru jízdy?

Chodec a cyklista

28. Víš, co znamená tato dopravní značka? Pokud nevíš přesný název, vysvětli to svými slovy.

a. Kdy je pro Tebe jejich znalost důležitá? Když jsi cyklista, chodec nebo obojí?



29. Co znamená zkratka BESIP?

Jízda autem

30. Co uděláš Ty, nebo rodiče, jako první, když si sednete do auta?
31. Do kolika let se musíš v autě poutat?
32. Víš, od kolika let je povinné poutat se v autě?
33. Proč se musíš v autě připoutat?
34. Když jedeš s rodiči v autě, sedíš v autosedačce?
 - a. Víš, kolik cm musíš měřit, abys už v autosedačce nemusel/a sedět?
 - b. Proč je autosedačka důležitá?
 - c. Proč v ní musíš sedět až do 150cm své výšky? (nápověda: souvisí to s bezpečnostním pásem)
35. Jak by ses měl/a chovat v autě za jízdy? Můžeš se mamky/tatky na něco neustále ptát?
36. Na jaké straně bys měl/a vystupovat z auta?
37. Víš, kolik piv si může dát tatka/mamka a jít řídit?
38. Věděl/a bys, zda v České republice je nějaká tolerance alkoholu v krvi?
39. Co znamená zkratka BESIP?

4. Jeden den s BESIP Teamem

Jelikož pracuji v BESIP Teamu již druhým rokem a v rámci rozhovorů s odborníky na něj bylo odkazováno, rozhodla jsem se, že by bylo dobré průběh jednoho pracovního dne v praktické části popsat. V podkapitole 4.2 budou také uvedeny materiály, které má BESIP Team k dispozici nejen pro děti a žáky, ale také pro dospívající mládež a dospělou populaci.

4.1. Popis průběhu dne

Den BESIP Teamu začíná vždy stejně, nejprve musíme naši expozici postavit a připravit, do čehož jsou zapojeni všichni členové týmu. V době zahájení akce je celý tým připraven, tzn. 2 technici, moderátor a 4 vyškolené hostesky u 2 stolků s propagačními materiály. Již od začátku k našemu stánku přichází lidé a zajímají se o informace, které jim můžeme ohledně bezpečnosti na silnicích poskytnout. Veškeré rozhovory jsou věnovány právě bezpečnému pohybu na pozemních komunikacích či dětským zádržným systémům. Dospělí od nás většinou odchází s letáčky obsahující zajímavé informace a příp. pokud nám odpověděli na naše bezpečnostní otázky, i s nějakým upomínkovým propagačním předmětem.

Jakmile se v okolí našeho stánku objeví dítě, snažíme se ho nalákat k našemu stolku, kde bychom si s ním mohly popovídat a obdarovat jej bezpečnostními věcmi, jako jsou reflexní pásky, přívěsky, samolepky, dále pak jsou pro děti připraveny i materiály vzdělávacího, avšak hravého charakteru jako jsou bezpečnostní pexeso, omalovánky, kvarteto Pozor na ně! a mnoho dalšího. Většinou se ptáme na otázky typu, jako jsou uvedeny v předcházející kapitole praktické části této diplomové práce. Otázky se snažíme každá modifikovat a formulovat tak, aby odpovídaly věku dítěte a dítě zároveň mohlo zažít úspěch. U menších dětí z mateřských školek nám většinou stačí krátká odpověď na 1 – 2 jednoduché otázky, ale také hodně záleží na rodičích, kteří ne vždy jsou ochotní s dítětem vyčkat, až odpoví a často jej tahají pryč. Pokud hovoříme se žáky základních škol, jdeme s otázkami více do hloubky a chceme o to přesnější odpovědi. Ptáme se hodně na otázky „proč“, abychom si byly jisté, že děti rozumí souvislostem. U

starších většinou vyžadujeme odpovědi na více otázek s různou tematikou (chodec, cyklista, jízda autem).

Pokud mám zhodnotit znalosti dětí, kterých jsem se během mé práce pro BESIP Team ptala, musím objektivně posoudit, že děti většinou základní informace mají. Pokud ale mají vysvětlit proč se tomu tak děje, je to horší. Největším problémem, a to nejen pro děti, ale i pro dospělé, je otázka „Co je to BESIP?“ a bohužel často dělá dětem problém i správné vybavení kola. Mnohdy se nám stává, že děti z mateřských škol vědí více než děti ze 3. třídy základní školy. Určitě je to ale tím, že výuka v mateřských školách je mnohem systematictější a intenzivnější než výuka na základních školách a to je jeden z důvodů, pro který by se učitelé na základních školách měli více snažit dopravní výchovu do vzdělávání zahrnovat.

4.2. Materiály využívané BESIP Teamem

Tato podkapitola obsahuje stručný popis jednotlivých materiálů, se kterými BESIP Team pracuje a které podporují bezpečnost na silnicích. Tyto materiály se dají rozdělit do dvou skupin: didaktické materiály a propagační materiály s přidanou hodnotou. Přidaná hodnota u těchto materiálů znamená, že jsou reflexní.

Mezi didaktické materiály lze zahrnout DVD Bezpečně na cestách – Škoda hrou, dopravní pexeso, kvarteto Pozor na ně!, klasické omalovánky a omalovánky s dopravní hrou Neboj se silnice. Mezi propagační materiály s přidanou hodnotou patří reflexní přívěsky, samolepky, pásy či vestičky.

DVD hra Bezpečně na cestách – Škoda hrou je určeno pro děti do 12 let. Je to interaktivní program, který je dostupný také na www.skodahrou.cz. Dopravní témata jsou rozdělena do 3 základních částí – „silniční bezpečnost“, „bezpečnost automobilů“ a „životní prostředí“. Průvodcem je pes Alík, který dětem vysvětluje, co mají dělat. Děti plní úkoly, mohou si zahrát hry či vyplnit kvízy.

V kvartetu Pozor na ně! děti hrají s kartami, na nichž jsou vyobrazení hejkalové, skřeti, piráti, přízraky, zlobři, jezinky, bezhlaví rytíři a ufoňi, kteří porušují pravidla pro bezpečný a plynulý silniční provoz. Děti tak mají příležitost popsat jednotlivé situace a naučit se, že takto by se chovat neměly.

Dopravní pexeso je určeno spíše těm nejmenším. Jsou zde obrázky jednotlivých elementů, např. červená plácačka, semafor, aktovka, ale i obrázky znázorňující situace, jako kluk jedoucí na skateboardu, chodci čekající na červenou apod.

V klasických omalovánkách děti vybarvují obrázky s danou dopravní situací a zároveň jsou ke každému obrázku napsány jednoduché verše, které danou problematiku ještě zdůrazní. Pro příklad lze uvést verše k reflexnímu materiálu: *„Naše děti večer, ve dne, řidič jistě nepřehlédne. Žádné kouzlo v tom však není, mají pestré oblečení. Pro chlapce i pro dívky jsou reflexní nášivky na rukávy, na záda... To je, pane, paráda!“*

Omalovánky s dopravní hrou Neboj se silnice obsahují zejména přehled dopravních značek, jichž lze využít právě ve hře Neboj se silnice a v aktivitě Najdi cestu bludištěm, ve kterém hledají cestu právě na základě značek.

Veškeré materiály jsou určeny jak malým, tak velkým dětem. BESIP Team se snaží, aby každý, kdo navštíví expozici, dostal nějaký didaktický materiál a také propagační materiál s přidanou hodnotou. Pro dospělé jsou k dispozici nejen informační letáky, ale současně také další propagační materiály.

5. Soubor pracovních listů pro dopravní výchovu pro1. stupeň základní školy s metodikou

Tato kapitola obsahuje soubor sedmnácti pracovních listů s metodickou příručkou, které jsou připraveny přímo k využití.

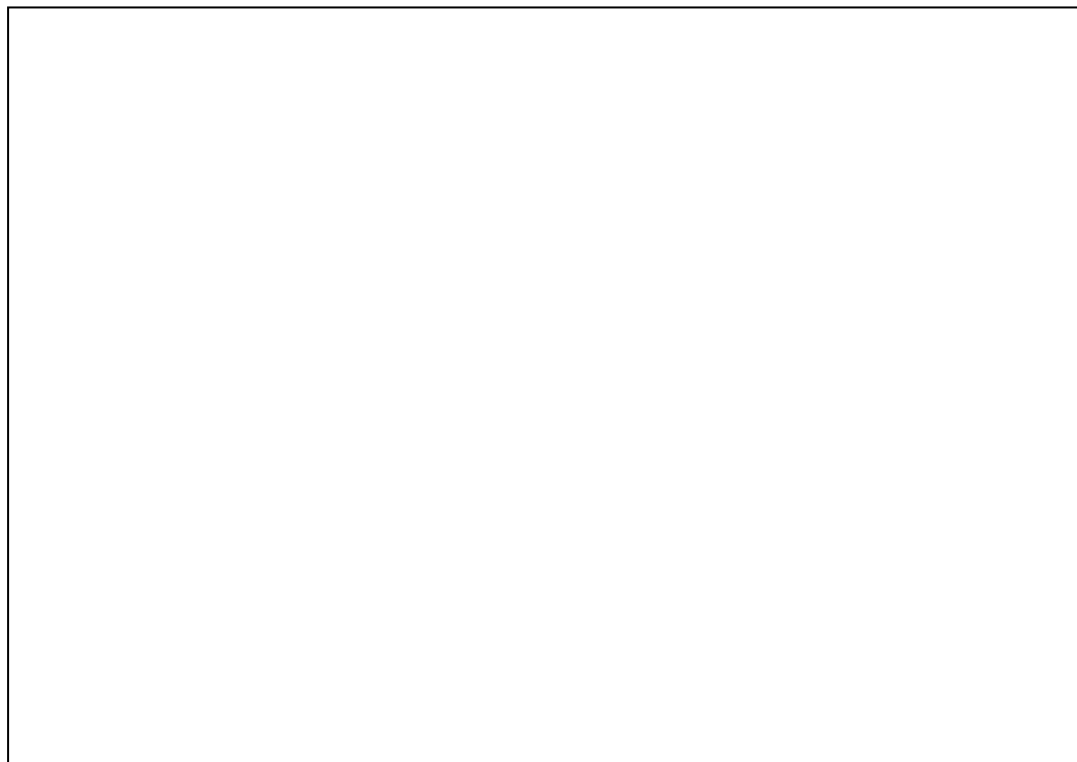
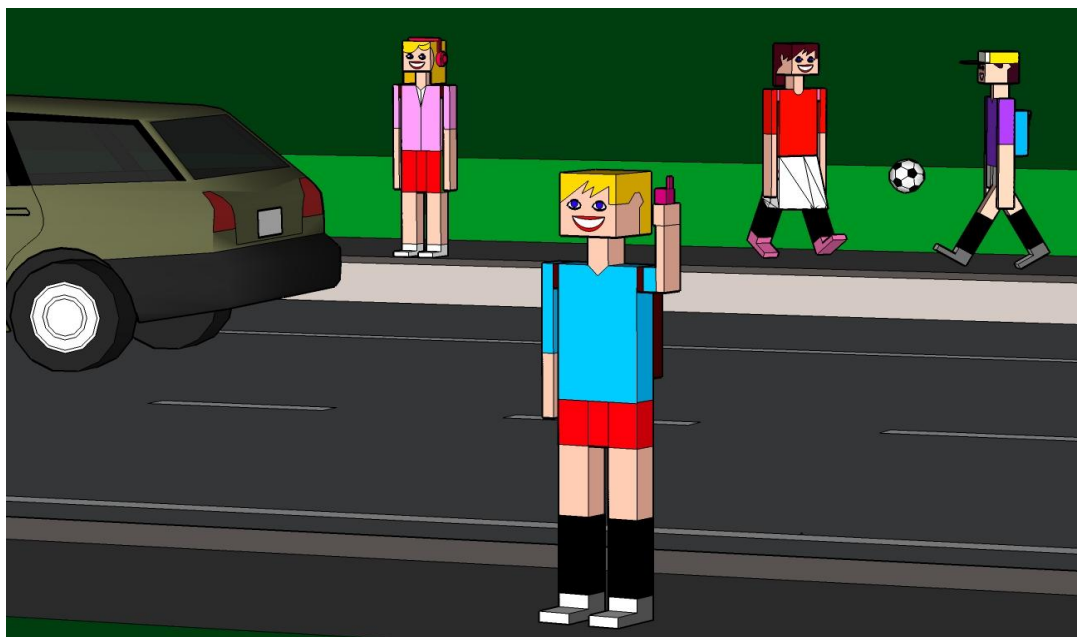
Veškerá témata pracovních listů jsou zaměřena na problematiku chodce. Jednotlivé úkoly se snaží o to, aby děti pochopily souvislosti v dopravním provozu, samozřejmě jsou zde zařazeny také otázky vědomostní. Důraz je kladen hlavně na diskusi a na vysvětlování jednotlivých situací. Metodická příručka pak obsahuje návod a rady, jak s jednotlivými listy pracovat. Zároveň v ní uvádím příklady otázek, které by dětem měly být pokládány.

Všechny pracovní listy jsem vytvořila sama. Některé aktivity jsou inspirovány specializovanými materiály pro dopravní výchovu, ale většinou jsem se snažila, aby jednotlivé aktivity nebyly dostupné jinde a aby se jednalo o materiál, který učivo chodce v prvním období základních škol, rozšíří.

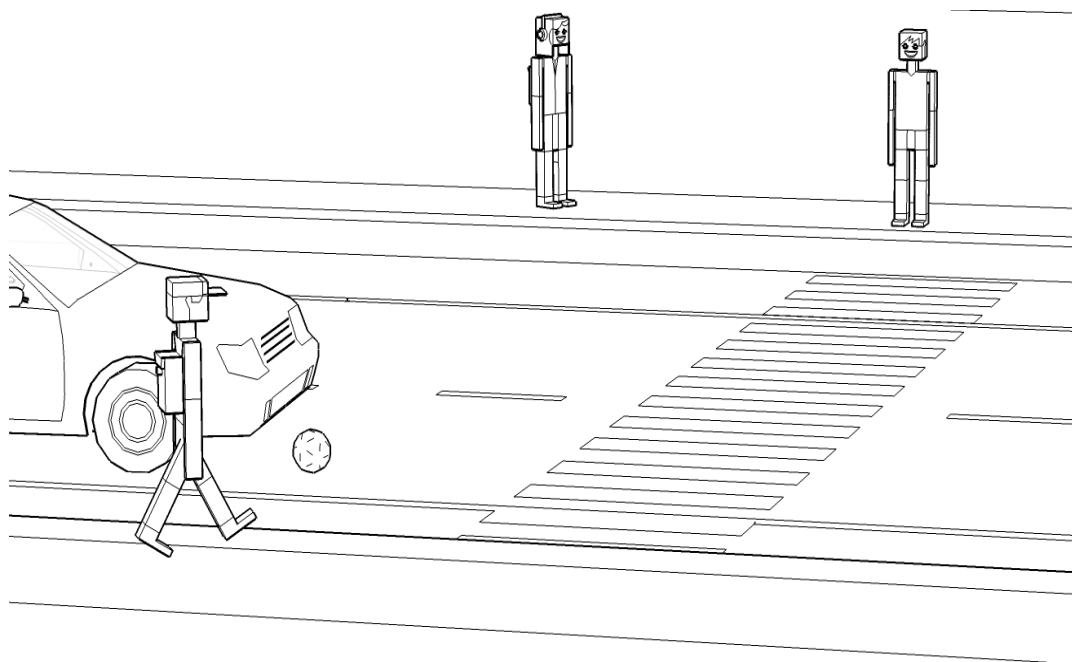
5.1. Pracovní listy na téma dopravní výchovy CHODEC

Vzhledem k formální stránce úpravy diplomové práce jsou pracovní listy zmenšeny a přizpůsobeny stanoveným okrajům. V důsledku toho jsou na přiloženém CD uloženy v samostatném souboru v odpovídající velikosti pro využití ve výuce jako didaktický materiál.

POZOR NA OKOLÍ I

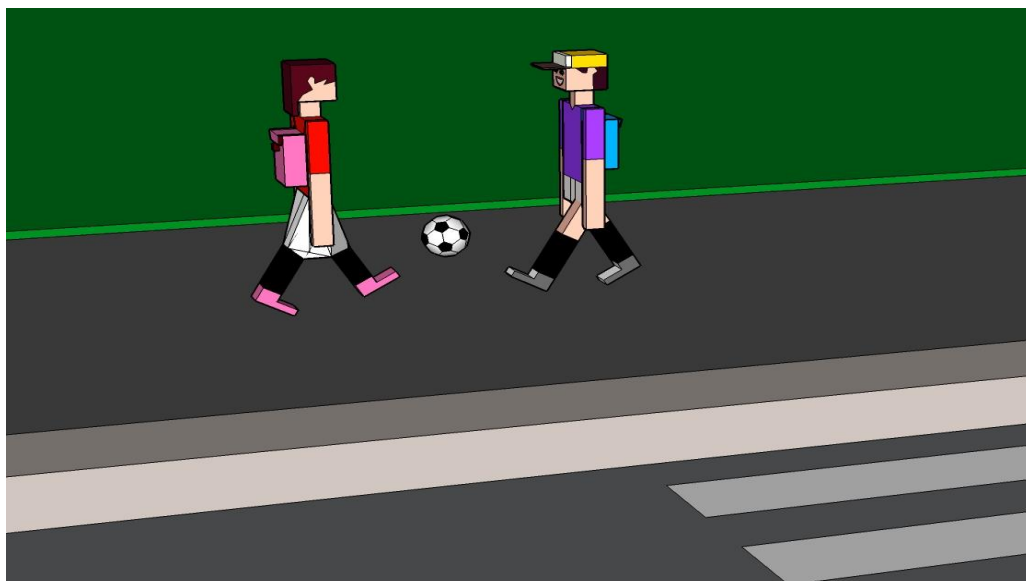


POZOR NA OKOLÍ II

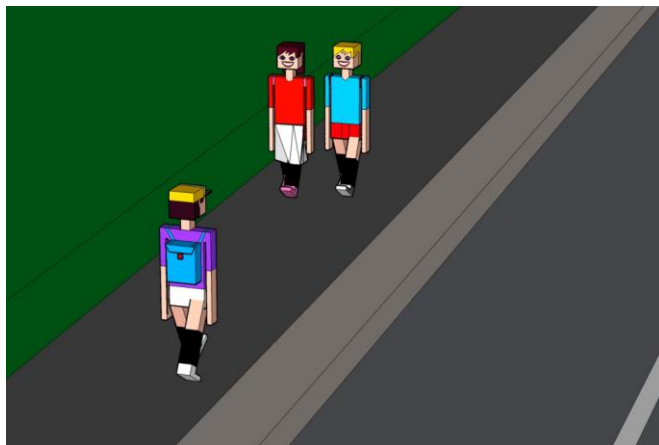


Na silnici musím dávat _____.

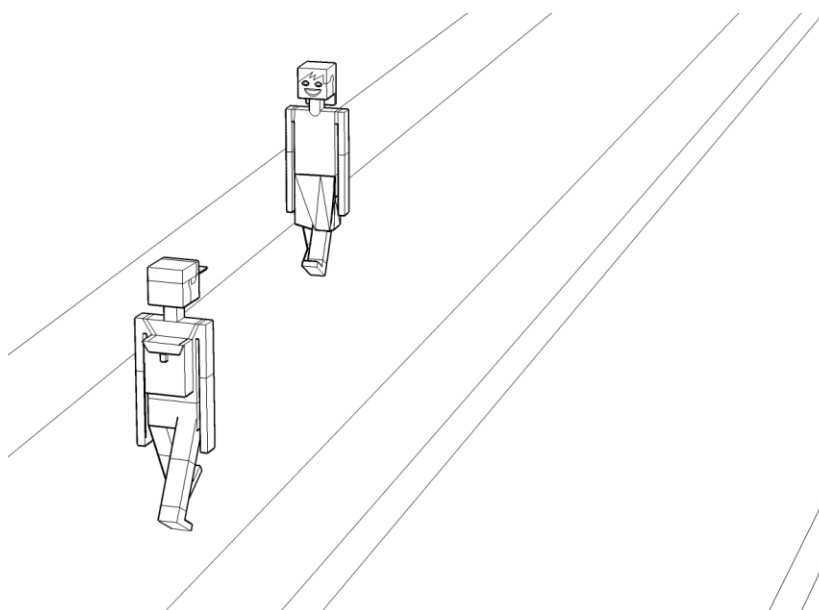
CHODNÍK NENÍ HŘIŠTĚ



JAK CHODÍME PO CHODNÍKU



Po jaké straně chodníku chodíme?



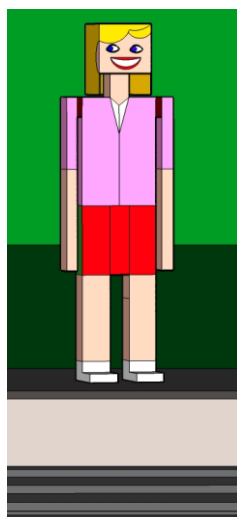
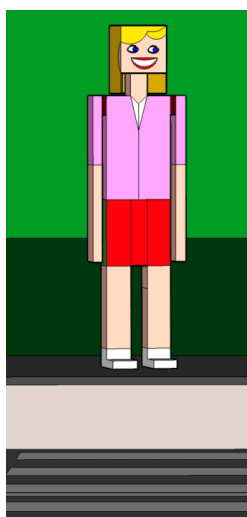
ROZHLÉDNI SE!



L



P

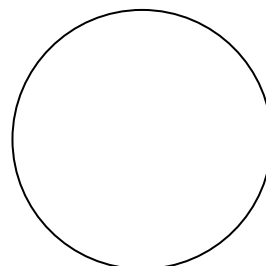
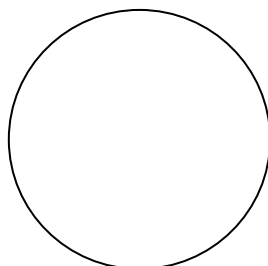
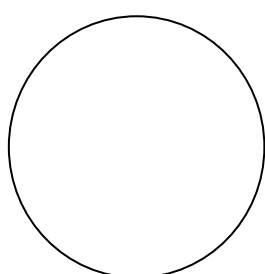


JAKO PRVNÍ SE DÍVÁM VPRAVO/VLEVO.

PŘECHÁZÍME PŘES SILNICI

1. Co uděláš jako první, když chceš přejít přes silnici?

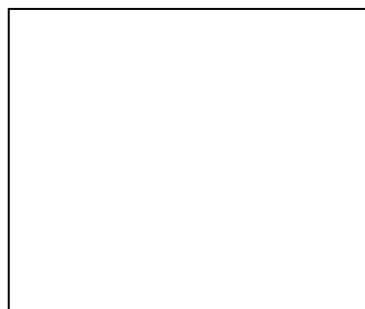
2. Dokresli obličej Honzíka tak, aby se při přecházení správně rozhlížel.



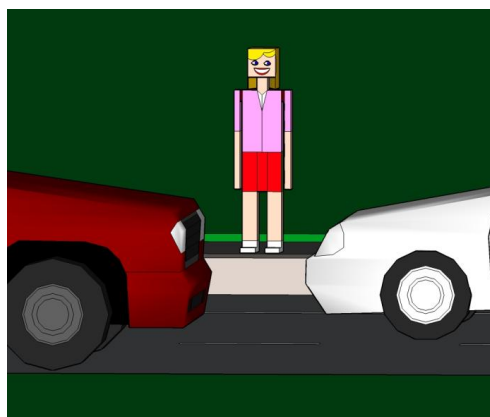
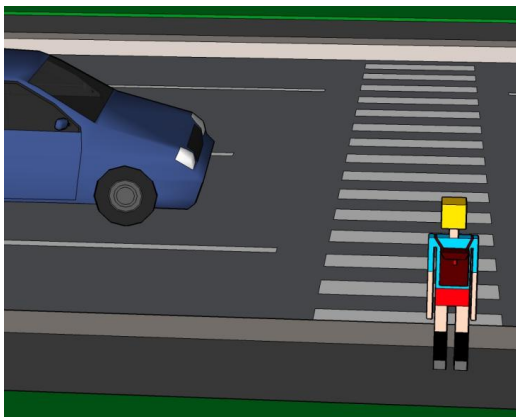
3. Co znamenají tyto značky?



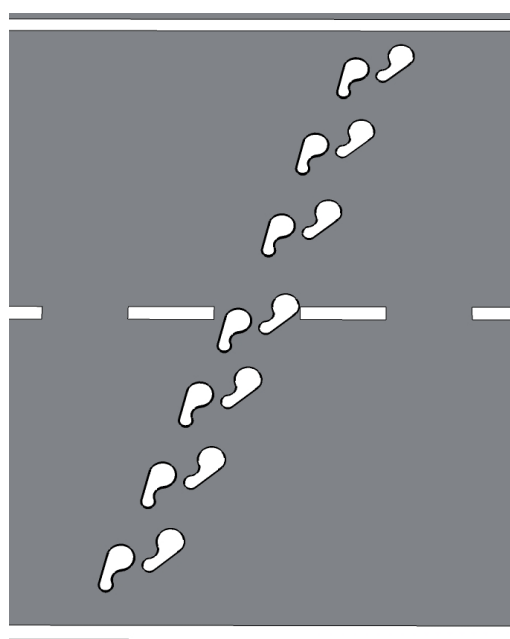
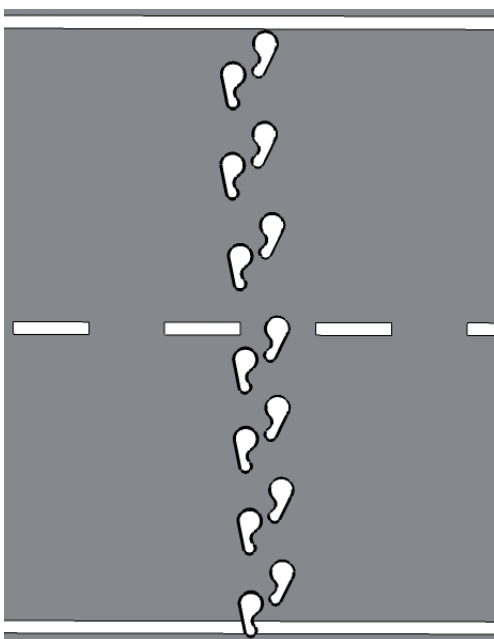




PŘECHÁZÍME NA PŘECHODU A BEZ PŘECHODU



1. Vybarvi stopy na silnici.



2. Dopln.

Přes vozovku přecházíme _____ (O V Ě R N)

PŘECHÁZÍME PŘES SILNICI (AUTOBUS A TRAMVAJ)



1. Odpověz na otázku.

Proč není bezpečné přecházet před autobusem nebo tramvají?

2. Doplň.

Tramvaj má vždy _____.

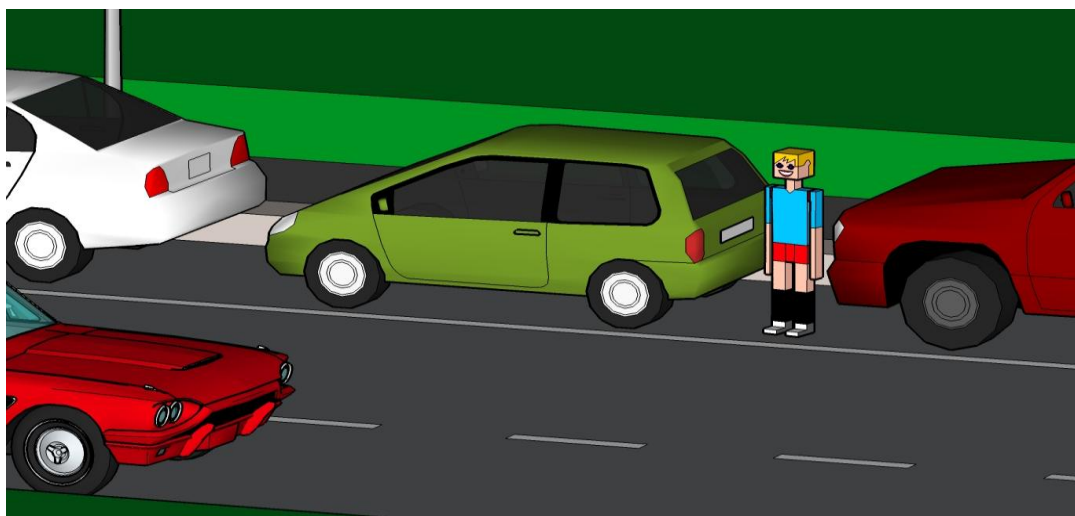
Silnici přecházím _____
autobusem,

jdu _____ a
_____ se.



PŘECHÁZÍME MEZI ZAPARKOVANÝMI AUTY

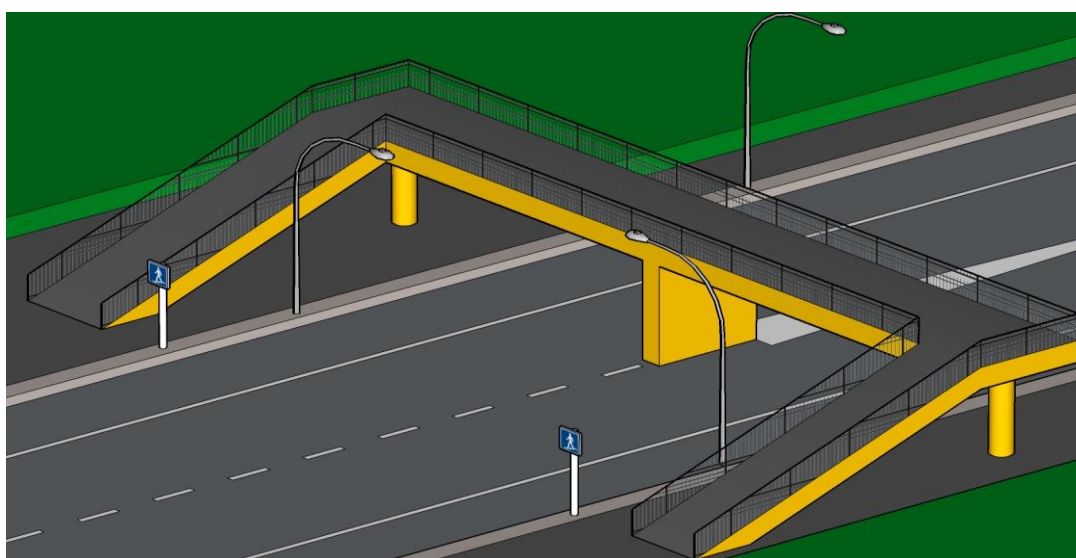
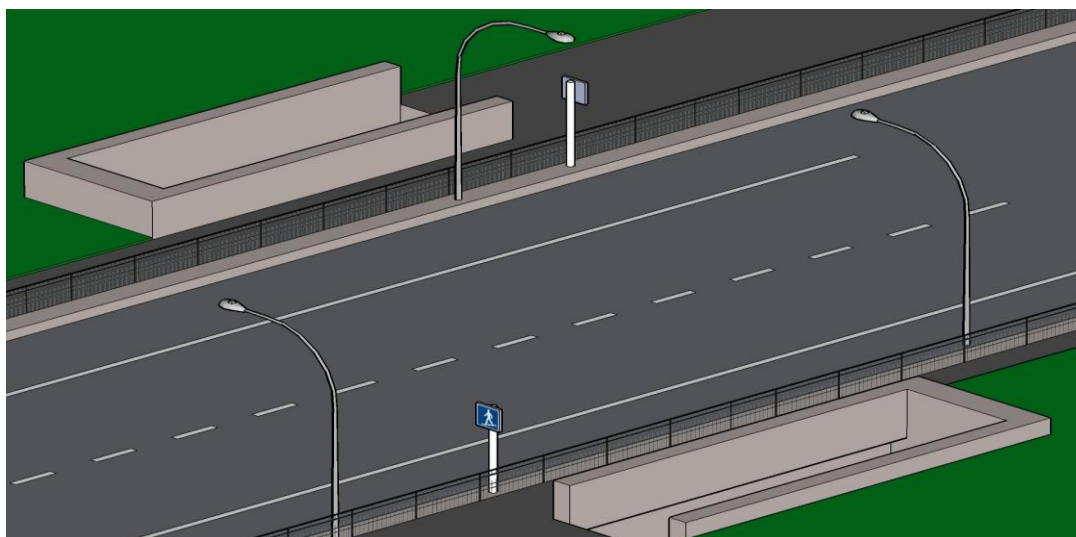
1. Porovnej obrázky. Na kterém se chová školák bezpečně?
Zakroužkuj ho.




2. Napiš alespoň 3 věty, jak bezpečně přejít přes silnici.

PODCHOD A NADCHOD

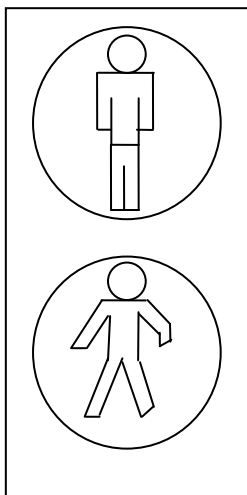
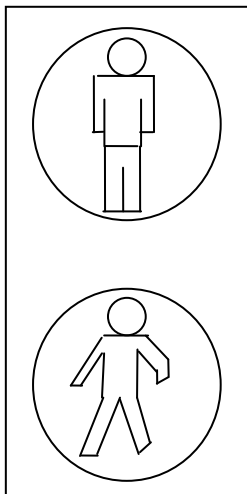
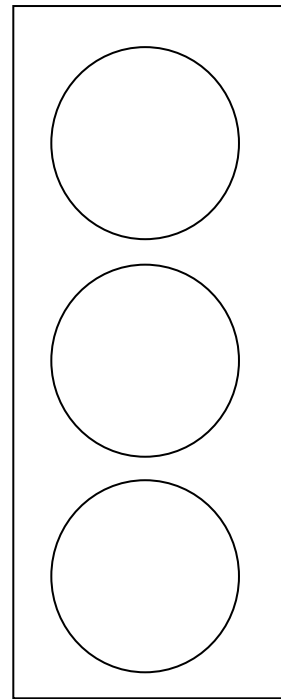
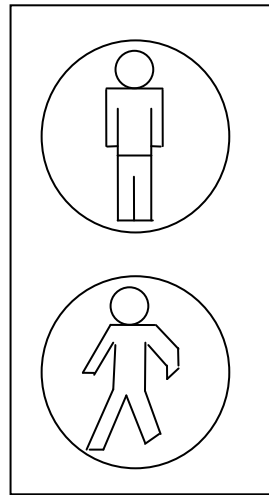
1. Dokresli do obrázků chodce. Kudy mají přejít na druhou stranu?



2. Co chybí ve druhém obrázku? Dokresli.

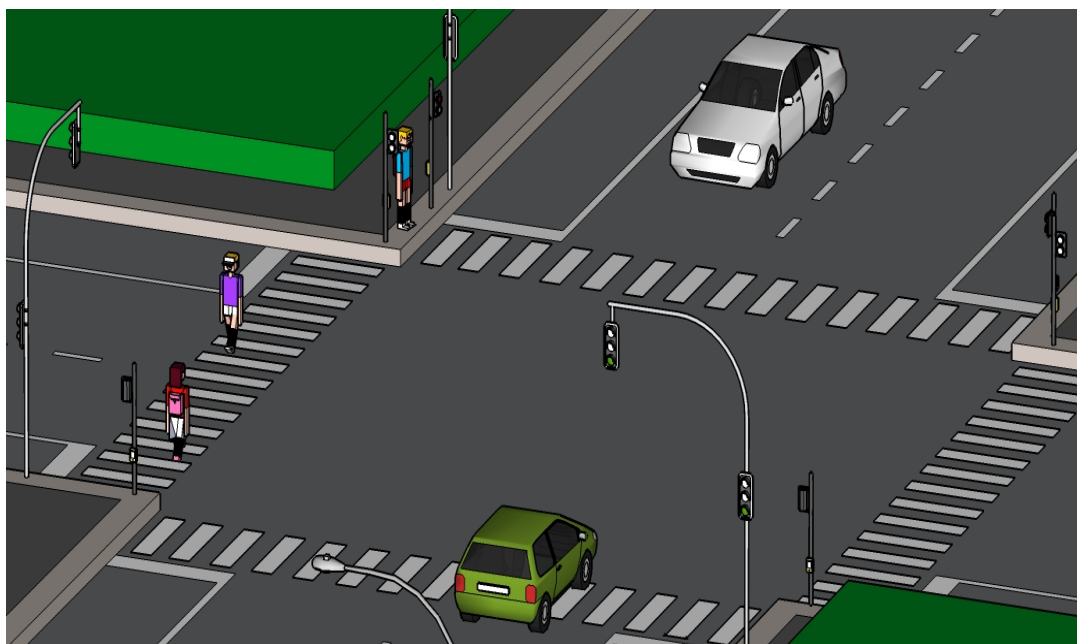
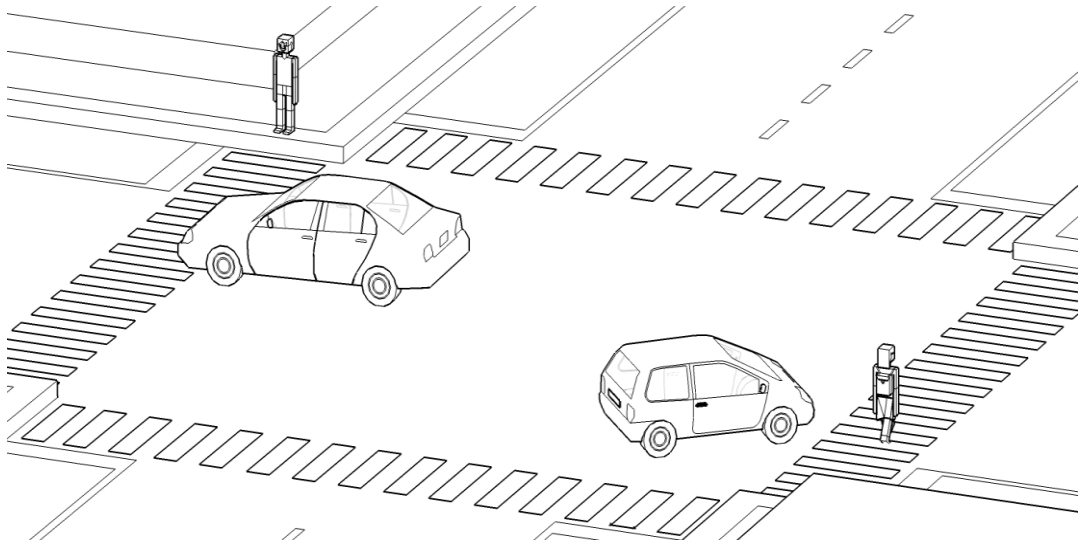
3. Pokud je u silnice  a chci přejít, _____
(SMÍUM) jej použít.

SEMAFOR

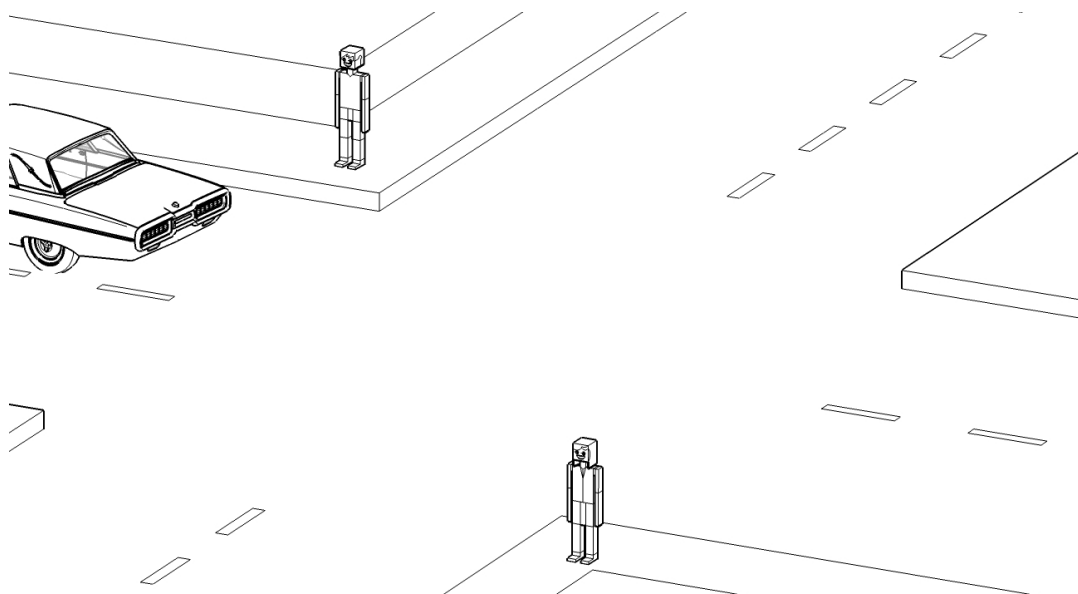


PŘES KŘÍŽOVATKU PO PŘECHODU

1. Popiš a porovnej obrázky.



PŘES KŘÍŽOVATKU BEZ PŘECHODU



1. Doplně názvy značek.



K _ _ _ V _ _ _ A



H _ _ V _ _ P _ _ M _ Í

K _ M _ _ I _ A _ E



D _ _ _ Ř _ D _ _ S T

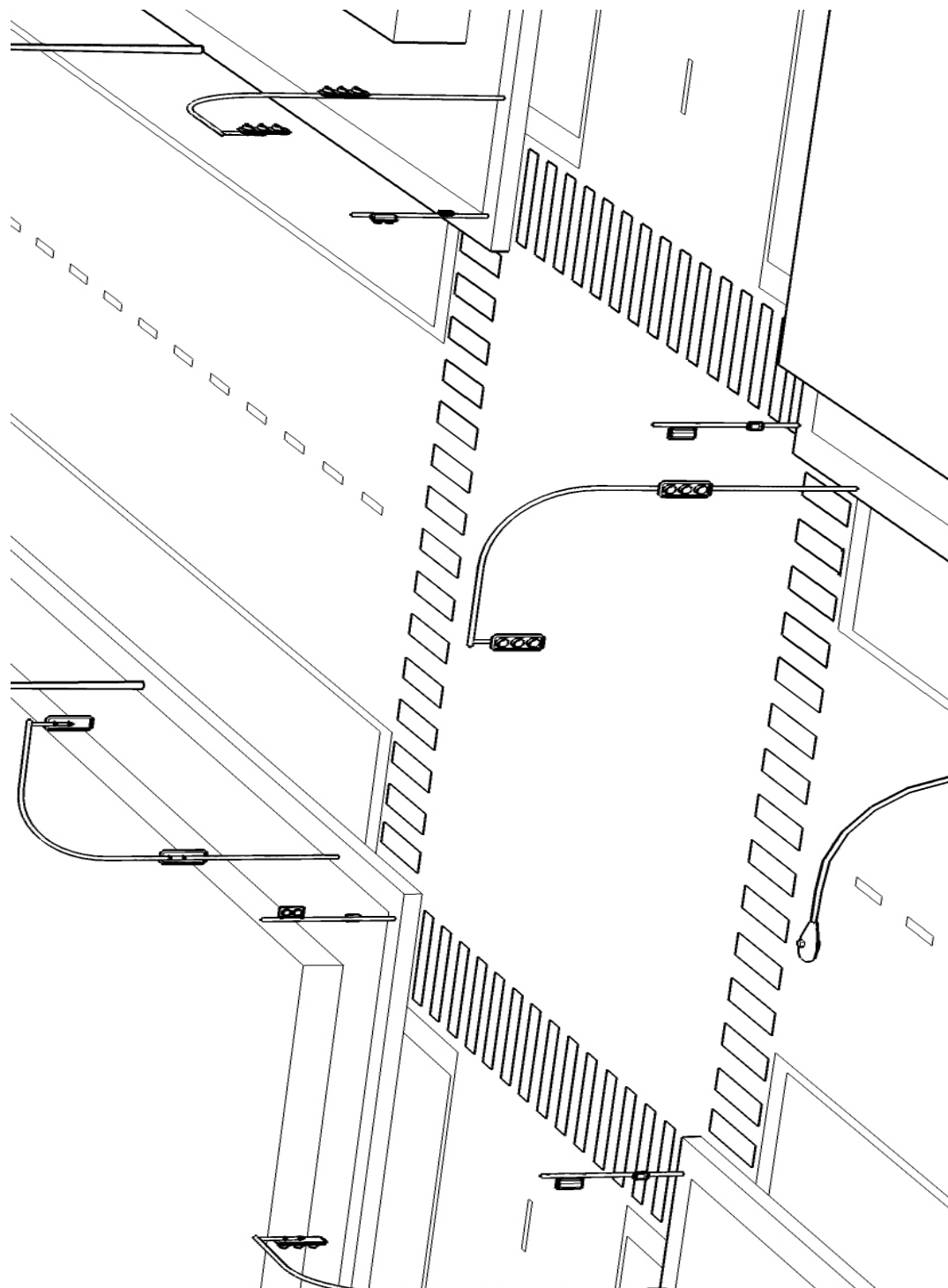
V _ J _ Z _ _

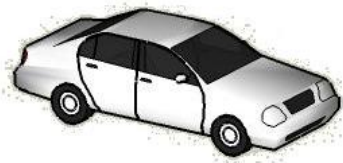
2. Napiš chybějící slova.

Přes křižovatku nikdy nechodím _____ . Vždy se _____ .

Při přecházení se na silnici _____ .

NALEP DO KŘÍŽOVATKY AUTA A CHODCE



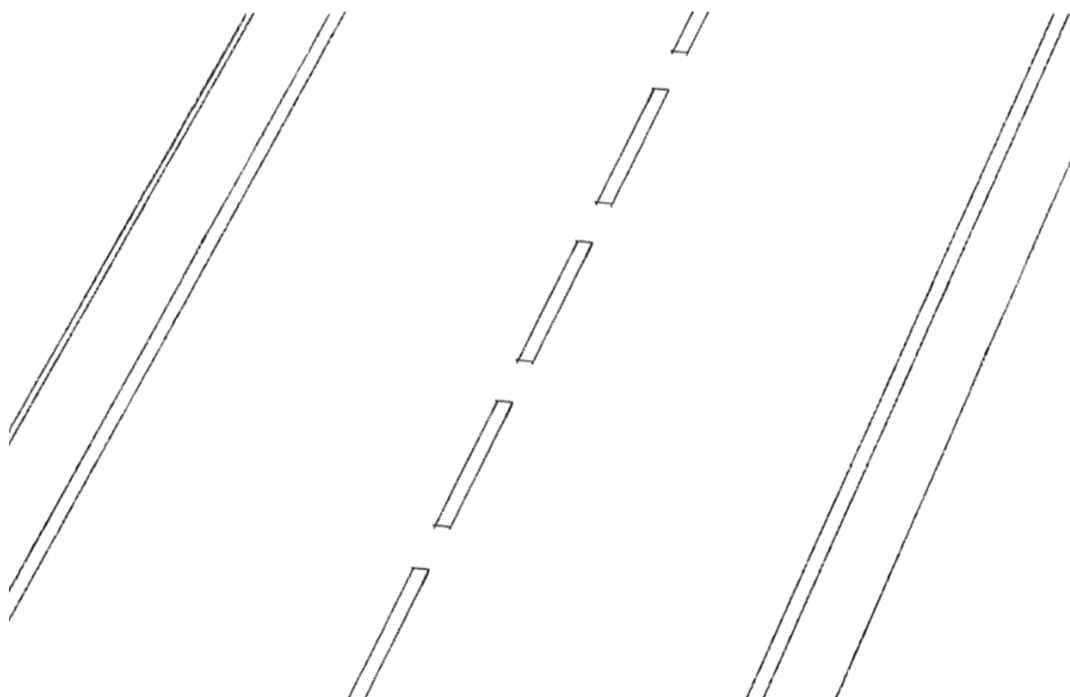


JDEME PO SILNICI

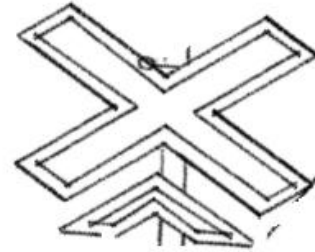


1. Vyber správné slovo a zakroužkuj jej.

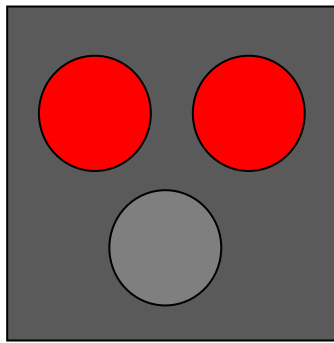
Anička jde **vlevo/vpravo**. **Jde/Nejde** správně. Chodíme **po krajnici/uprostřed silnice** a vždy **vedle sebe/za sebou**.

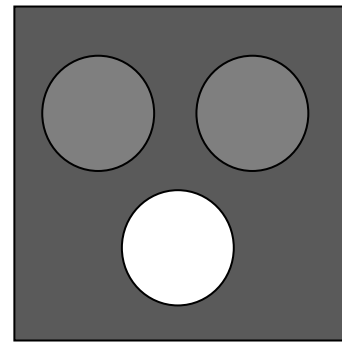


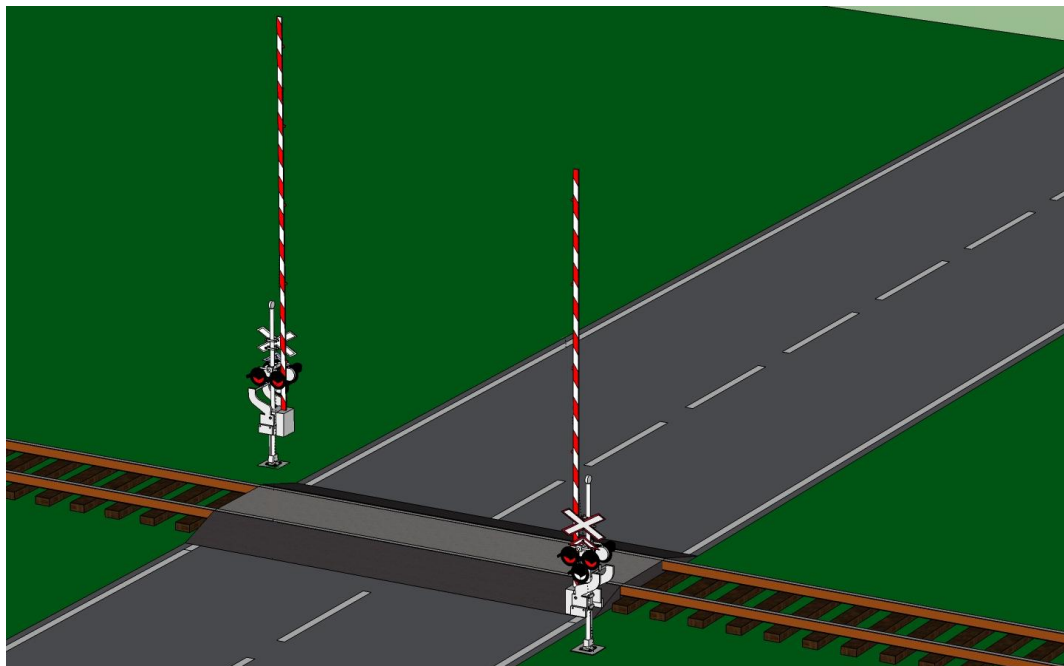
PŘECHÁZÍME PŘES ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD



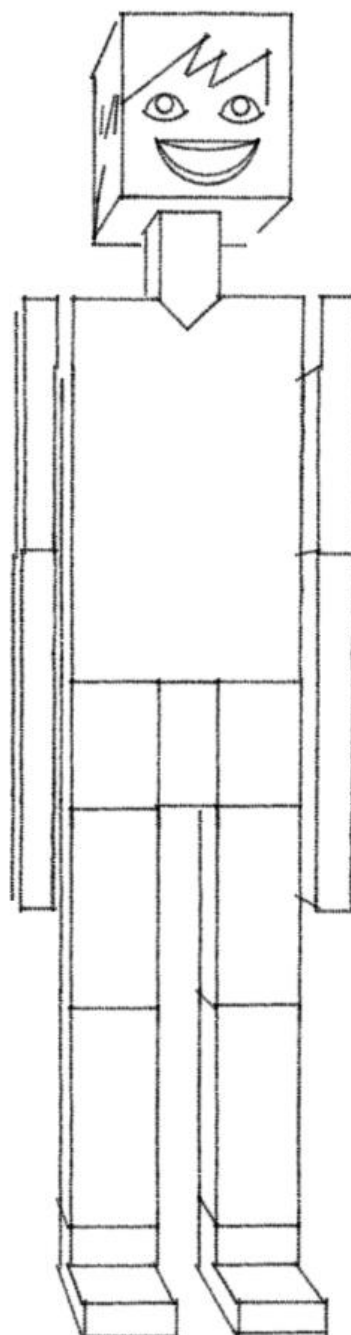
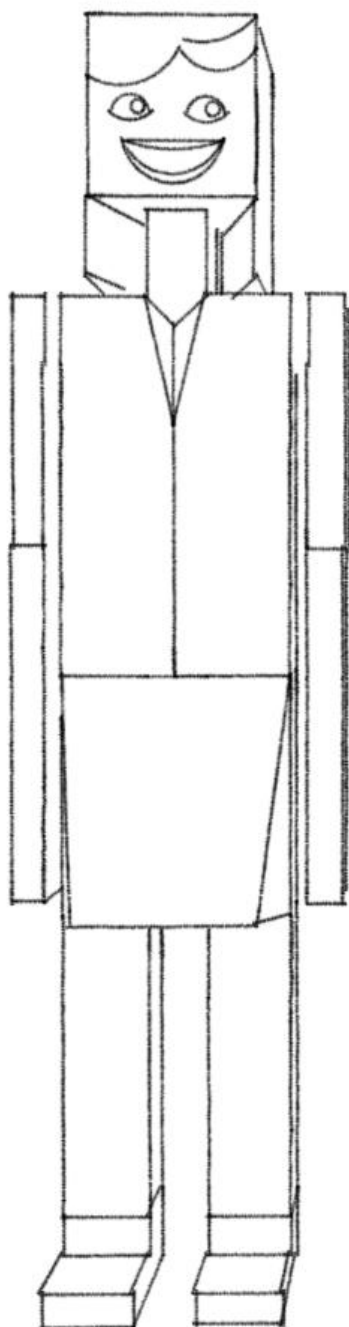
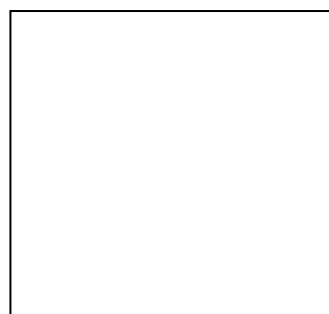
--- Z --- Í P --- Z ---







VIDĚT A BÝT VIDĚN



5.2. Metodická příručka k pracovním listům na téma dopravní výchovy CHODEC

Vážení učitelé, rodiče a studenti,

v této podkapitole najdete materiály, jež nabízím přímo k využití ve výuce, a to v podobě metodické příručky, ve které je vysvětlen postup práce s jednotlivými pracovními listy z předchozí podkapitoly. Zaměřila jsem se na problematiku chodců, která je vyučována zejména v prvním období 1. stupně, tzn. 1. – 3. třída ZŠ. Myslím si totiž, že právě v tomto věku je nezbytné dětem vštípit zásady bezpečného pohybu na silnicích, a to nejen z důvodu, že každý den absolvují cestu do a ze školy, ale také proto, že si velice často po škole hrají s kamarády samy venku.

V této metodické příručce najdete všechna základní témata týkající se chodce, která by děti měly znát, samozřejmě ale doporučuji využívat i speciálních materiálů od MD – BESIP, které jsou na chodce jako účastníka provozu rovněž zaměřeny. Zároveň ale nesmíte zapomínat, že nelze tuto problematiku odtrhnout od ostatních témat dopravní výchovy, jako je jízda autem či jízda na jízdním kole.

Pracovní listy jsou seřazeny do témat: „Chodec a dopravní prostředí“; „Chodník“; „Přecházení přes vozovku“; „Křižovatka“; „Chůze po silnici“; „Železniční přejezd“ a jako poslední je zařazena „Viditelnost“. Pořadí pracovních listů není pevně stanoveno, učitel se k nim může ve výuce vracet. Jsou hodně zaměřené na diskusi s dětmi, kdy má učitel možnost zjistit, čemu děti nerozumí a díky tomu přizpůsobit i svoji výuku. Nabízím Vám zde své návrhy, jak s jednotlivými listy pracovat a příklady otázek pro děti. Metodická příručka je očíslována dle pořadí pracovních listů.

Chodec a dopravní prostředí

1. Pozor na okolí I

- Povídejte si s dětmi o tom, co je na obrázku špatně. Diskutujte, proč je to nebezpečné. „Proč není správné, když si děti cestou ze školy domů hrají s míčem a při tom si povídají? Co by se mohlo stát holčičce, která poslouchá MP3, nebo klukovi, který telefonuje? Proč je to špatně?“
 - Cílem je dojít k závěru, že díky těmto všem aktivitám chodci nedávají pozor na své okolí a v případě nějakého kolapsu na silnici by si nemuseli všimnout, že se na ně řítí např. nabourané a nezvladatelné auto.
- „Na prázdné místo nakresli, jak chodíš ze školy domů.“
- Řekněte si, kdo si cestou ze školy domů povídá s kamarády, kdo poslouchá MP3, nebo naopak, kdo se dívá kolem sebe.

2. Pozor na okolí II


- Připomeňte si, proč musí děti dávat pozor na své okolí a že chodník není hřiště. Úkolem dětí je červeně zakroužkovat postavy, které se nechovají správně a dokreslit dva kamarády, kteří dodržují pravidla bezpečného pohybu na pozemních komunikacích, stejně jako kluk, čekající na přechodu.
- Diskutujte, co by se mohlo stát klukovi, který si hraje s míčem a holčičce se sluchátky na uších. (Řidič automobilu by mohl strhnout volant doleva a tím ohrozit školačku se sluchátky, která by neměla možnost zareagovat.)
- Děti při dokreslování postav mohou obrázek také vybarvit.
- „Co znamená dopravní značka? (Přechod pro chodce) Kde by v obrázku měla být umístěna?“ Děti mohou opět dokreslit.
- Jako poslední úkol je doplnění věty: Na silnici musím dávat pozor.

Chodník

3. Chodník není hřiště

- „Co dělají děti na obrázku špatně? Proč? Co jim hrozí? Kde by si měli hrát?“



- „Víš, co znamená tato značka ? Můžeš si tu hrát? Z následujících fotografií zakroužkuj, kde si kluci mohou hrát.“
- „Do volného rámečku nakresli, kde si nesmíš hrát, protože je to nebezpečné.“
 - Cílem tohoto pracovního listu je dětem vysvětlit, že silnice ani chodník nejsou bezpečnými místy na hraní. Jediným místem, kde je povoleno si hrát na silnici je obytná zóna. Avšak i tam děti musí být vysoce opatrné!

4. Jak chodíme po chodníku?

- Na prvním obrázku s dětmi rozeberte, kdo jde správně a kdo špatně. „Co se stane, když kluci udělají každý ještě jeden krok dopředu? Po jaké straně bychom měli chodit a proč?“ Prodiskutujte, jak chodí lidé na chodníku na fotkách, kdo jde špatně a kdo dobře?
- „Do následujícího obrázku zakresli kluka s aktovkou tak, aby šel po správné straně a vybarvi jej“
- „Doplň slovo, abys odpověděl správně na otázku: „Po jaké straně chodníku chodíme?“

Přecházení přes vozovku

5. Rozhlédni se!

- Pro přecházení vozovky je potřeba, aby děti věděly, kde je pravá a levá strana. Jako předcházející a zároveň motivační cvičení doporučuji určování věcí ve třídě a také uvědomění si toho, že co je pro vyučujícího čelem

k dětem vpravo, pro děti je vlevo. Jako první je zařazeno cvičení na uvědomění si pravé a levé strany. „Popiš obrázky. Spoj obrázky s písmeny L (levá strana) a P (pravá strana), které jsou uprostřed. Vyjmenuj, které obrázky jsi spojil s písmenem L a které s písmenem P.“

- „Popiš místo, kde holčička stojí a co dělá. Na jakou stranu se rozhlížíš jako první ty? Představ si, že jsi na jejím místě a řekni, zda to dělá správně.“ Pro lepší názornost si můžete všichni ve třídě zahrát na chodce, kteří chtějí přejít přes silnici.
- Pro následnou diskusi je možno využít otázek o rozhlížení, které jsou uvedené v kapitole Příklady otázek pro děti, případně čerpat přímo z rozhovorů s dětmi, které jsou v části Přílohy.
- Pokud děti umí už číst, samy si přečtou otázku a vyškrtnou jedno slovo. Pokud číst neumí, přečtete jim ji.

6. Přecházíme přes silnici

- Tento pracovní list je opakováním, jak přecházet přes silnici a jaké značky mohou být spojeny nejen s přecházením, ale i s chodcem obecně.
- Děti nejprve napíší odpověď na otázku. Poté prodiskutujte proč.
- „Dokresli obličej podle toho, jak by ses měl správně při přecházení rozhlížet.“
- „Znáš tyhle značky? Vysvětli, co znamenají.“ (Přechod pro chodce, Stezka pro chodce, Podchod nebo nadchod, Zákaz vstupu chodců.)
- „Do prázdného rámečku nakresli dopravní značku nebo značky, které ve svém okolí vidíš nejčastěji.“ Poté nechte děti, aby své značky ukázaly ostatním a ti případně hádali, co znamenají. Pokud nebudou vědět, napovězte jim.

7. Přecházíme na přechodu a bez přechodu

- Rozved'te s dětmi diskusi, jak správně přecházet, kam se rozhlížet. „Znáte pravidla, která platí při přecházení přes vozovku?“ (Zastavit se, rozhlédnout

se, navázat oční kontakt s řidičem, počkat, až auta přejedou nebo zastaví a přejít, na silnici se nezdržovat.)

- „Mohou na obou obrázcích školáci přejít hned? Proč musí počkat? Kdo z nich má přecházení jednodušší? (kluk na přechodu) Co by mělo platit při přecházení přes přechod? (auta by měla zastavit) Můžete se na to spolehnout? Musí ti auta zastavit, když přecházíš silnici bez přechodu? Kdy můžeš přejít silnici bez přechodu? Jak přecházíme přes přechod?“
- Na následujících obrázcích jsou stopy. Úkolem dětí bude vybarvit zeleně ty stopy, které přecházejí přes vozovku správně a červeně ty, které zanechal chodec, který přecházel špatně. Následně se vraťte k horním obrázkům a děti do nich mohou dokreslit stopy. Mohou si vybrat, zda oba chodci půjdou přes silnici správně, či jen jeden nebo žádný. Na stopy však musí použít ty správné barvy: zelenou a červenou.
- Z přeházených písmenek mají děti za úkol poskládat slovo, které když dopíšeš do věty a zopakuj si, že: Přes vozovku přecházíme ROVNĚ.
 - Cílem je uvědomit si, že přecházení přes vozovku šikmo, prodlužuje pohyb chodce po vozovce a tak mu hrozí větší nebezpečí.



8. Přecházíme přes silnici (autobus a tramvaj)

- „Zakroužkuj zeleně obrázek, na kterém chodci přechází správně a červeně, na kterém přechází nebezpečně.“
- Proberte s dětmi, proč to je špatně (Přecházejí před autobusem, řidiči automobilů je nemohou vidět.) Jak mají správně přecházet, když vystoupí z autobusu? (Za autobusem, rozhlédnout se, jít pomalu, kvůli autům zprava, která je nevidí.)
- „Co platí pro přecházení přes tramvajové pásy, kde jede tramvaj?“ (Tramvaj má vždy přednost.) „Představ si, že jsi právě přijel z tramvaje a potřebuješ přejít na druhou stranu, jak budeš postupovat?“
- Děti následně odpoví na otázku a doplní věty, které si pak zkontrolujte: Proč není správné přecházet před autobusem? Tramvaj má vždy přednost. Vozovku přecházím za autobusem, jdu pomalou a rozhlížím se.

9. Přecházíme mezi zaparkovanými auty

- „Porovnej oba obrázky. Jaký najdeš rozdíl? Urči, kdy kluk přechází bezpečně.“ (Zakroužkuj.)
- „Napiš alespoň 3 věty, jak bezpečně přejít přes silnici.“
- Před tím, než děti začnou toto cvičení psát, doporučuji připomenout přecházení přímo, přecházení bez přechodu jen tehdy, není-li nikde na dohled přechod, navázání očního kontaktu s řidičem, pomalé vyjítí mezi auty, zastavení se a rozhlédnutí se.
- Z pravidel, která děti napíší, můžete vybrat ta nejdůležitější a nevystižnější a vyrobit si desatero pro přecházení vozovky.

10. Podchod a nadchod

- Úkolem dětí bude, aby se nejprve zadívaly na obrázky a ve dvojicích si řekli, co znamená tato značka . (Lze ji mít vytištěnou na papíře a připevněnou na tabuli.) Poté ať dopravní značku proberou s druhou dvojicí, zda se shodnou. Pak se ptejte: „Byl někdo, kdo tuto značku neznal? Jak se jmenuje? Shodly se všechny dvojice? Co tato značka znamená?“ (Pokud je někde podchod nebo nadchod, chodec je povinen jej použít, většinou se totiž k silnici dávají zábrany, které brání v přecházení silnice.)
- „U druhého obrázku něco chybí. Víš co?“ (Zábradlí, panely.) „Můžeš vidět zábrany proti přecházení, i když není v okolí nadchod nebo podchod? Kam se dávají?“ (Do zatáčky, před školu, na nebezpečná místa.) „Dokresli do obrázku zábrany.“
- „Vyznač do obou obrázků, kudy by chodci měli jít, aby se dostali na druhou stranu a neporušili tak základní bezpečnostní pravidla.“
- Děti na závěr pracovního listu doplní větu poskládáním písmenek podtrženého slova: Pokud je u silnice  a chci přejít, musím jej použít.

11. Semafor

- Řekněte si s dětmi, jaký semafor je určen pro chodce a jaký pro vozidla. Poté, ať je vybarví a vysvětlí, jaká barva co znamená.
- Úkolem ve druhé části je spojit obrázek s jedním ze dvou semaforů a vybarvit na něm panáčka. Ke druhému semaforu pak do prázdného místa nakreslí správný obrázek.
- Diskutujte: „Co by se mohlo stát, kdybys přešel/přešla na červeného panáčka? Víš, k čemu slouží tlačítko na sloupu? Co udělají auta, když ho zmáčkneš? Jakou barvu budou mít na semaforu?“ Určitě můžete zkusit otevřít i téma přecházení křižovatek, a zda budou mít v křižovatce červenou na semaforu všechna auta. „Dokážeš říct, zda to tak bude i v křižovatce?“ (Pozor na auta odbočující vpravo!)

Křižovatka

12. Přes křižovatku po přechodu

- Popište s dětmi první obrázek křižovatky bez světel. „Stojí čekající kluk na přechodu správně? Může rovnou přejít? Jde přecházející chodec po správné straně chodníku? Když jdeme přes křižovatku, na níž jsou přechody, musí tam být minimálně 3, abyste se mohli dostat na druhou stranu. Můžeme jít napříč? Jak bychom měli přecházet přes křižovatku?“
- Děti si pro uvolnění obrázek mohou vybarvit.
- „Co vidíš na druhém obrázku? Porovnej jej s předchozím. Co je na něm jiného? Vybarvi panáčky na semaforu na levé straně obrázku podle situace. Jak to bude na pravé straně křižovatky? Jaká barva svítí autům a jaká chodcům? Jak poznáš, že je to správně? Dokresli na prázdný přechod chodce tak, aby se choval správně podle panáčka na semaforu.“
 - Cílem tohoto pracovního listu je, aby si děti uvědomily, co se děje na křižovatce okolo nich. Pokud ony mají červeného panáčka, auta, která křižují jejich přechod, mají zelenou a zároveň ta, která jedou v jejich směru, mají červenou také. Avšak nezapomínejte na auta odbočující vpravo. Na tomto pracovním listě žádné vyznačeno není,

můžete ale s dětmi probrat situaci, kdyby auto jedoucí na pracovním listě proti nim odbočilo doprava, co by se stalo. Co by musela školačka právě jdoucí přes přechod udělat. Zastavit se a počkat uprostřed silnice nebo je povinností auta ji pustit?

13. Přes křižovatku bez přechodu

- Do obrázku křižovatky bez přechodů nechte děti nakreslit, jak by se měla Bětka dostat přes křižovatku ke svému kamarádovi Alešovi. Pastelkou ať zakreslí, jak by měla přecházet. Poté odpovědi zkontrolujte ve dvojicích. Která dvojice to má jinak? Na tabuli načrtněte křižovatku a nechte několik dětí, aby zakreslily jejich návrhy. Jsou všechny bezpečné?
- Dejte dětem chvíli času na doplnění názvů značek. Nechte je, ať značky vysvětlí vlastními slovy.
- Slova do vět mohou doplnit samy nebo ve dvojicích: Přes křižovatku nikdy nechodím šikmo. Vždy se rozhlédnu. Při přecházení se na silnici nezdržuji/nezastavuji.

14. Nalep do křižovatky auta a chodce

- Práce s tímto pracovním listem bude možná vyžadovat zvětšení křižovatky na A3. Nechám to na uvážení.
- Pro vyplnění tohoto pracovního listu budete potřebovat nůžky, lepidlo a také pastelky. Úkolem dětí je vystříhnout chodce a auta, nalepit je do křižovatky a zároveň vybarvit semaforey jak pro chodce, tak pro dopravní prostředky, aby bylo vše správně a podle pravidel silničního provozu. Není podmínkou využít všech nabízených obrázků chodců a aut. Děti případně mohou některé chodce či auta domalovat. Pokud si děti troufnou, mohou doplnit svislé dopravní značky uvozující přednost, případně vodorovné dopravní značení. Zároveň jim nabídněte možnost zamyšlení se a znázornění situace, kdy auto odbočuje vpravo.
- Na závěr nechte děti, aby své křižovatky prezentovaly a vysvětlily. Ostatních dětí se ptejte, zda je to správně, zda s tím souhlasí.

- Toto je jeden ze způsobů, kterým učitel může zjistit, jestli dítě rozumí souvislostem a zákonitostem v křížovatkách.

Chůze po silnici

15. Jdeme po silnici

- Nejprve s dětmi popište obrázek. „Kdo tam jde? Kde jde? Po jaké straně jde? Proč by chodci měli chodit po levé straně?“
- Ved'te s dětmi diskusi o chůzi po silnici. „Kdy můžeme chodit po krajnici? Jak chodíme, pokud je nás více? Můžeme si povídat a hrát si? A podobně.“
- Poté je nechte, ať vyberou slova tak, aby věty byly správně: Anička jde vlevo/vpravo. Jde/nejde správně. Chodí se po krajnici/uprostřed silnice a vždy vedle sebe/za sebou.
- Pokud děti nebudou vědět, co je to krajnice, vysvětlete. Zeptejte se dětí, když půjdete jako třída na výlet, zda budou moci jít ve dvojicích, nebo zda by měli jít za sebou.
- Úkolem dalšího obrázku je dokreslit 3 chodce. Nechte na dětech, ať si vyberou, v jakém směru a zda půjdou jako skupina, či samostatně.

Železniční přejezd

16. Přecházíme přes železniční přejezd

- Nejprve se děti zeptejte, co znamená značka se světly na fotce a jak vlastně vypadá samostatná značka. Poté ať ji na vedlejším obrázku vybarví a doplní její název. Následujícím úkolem je podle světel dopsat, co mají auta, a stejně tak chodci, dělat: stát / můžeš přejít-přejet.
- Na obrázku se zvednutými závorami se zeptejte dětí, zda na přejezdu musí být vždy závory, případně světla. Zda už někdy přes železniční přejezd přecházely a kde. Jestli platí pro přecházení přejezdu stejná pravidla, jako pro přecházení vozovky? A následně ať do obrázku vyznačí zeleně místo či místa, kde jej mohou přejít a červeně, kde nemohou. (Zeleně by mělo být

označené pouze místo pro přecházení po silnici, za okrajem silnice by místa měla být označena červeně.)

Viditelnost

17. Vidět a být viděn

- Jako poslední v řadě Vám předkládám pracovní list na téma viditelnost.
- Na jeho začátku jsou fotky reflexních věcí. Zeptejte se dětí: „Co znamená reflexní a fluorescenční materiál? Na jakou vzdálenost jsi s reflexním materiálem vidět? Co všechno může být z reflexního materiálu? Proč bychom ho měli mít na sobě? Stačí nosit tento materiál jen za snížené viditelnosti a večer?“
- „Do prázdného rámečku nakresli jednu věc, která je z reflexního/fluorescenčního materiálu, nebo věc, která má tento materiál alespoň na nějaké její části.“
- Dalším úkolem dětí bude dokreslit na postavy holky a kluka věci z reflexního materiálu: reflexní pásky a vestu tak, aby jim jako chodcům zajistily viditelnost, když by šli večer po krajnici či po chodníku (Dbejte na správné umístění pásků – paže k loktu, stehna, ke kolenu.) a dále jim také mohou dokreslit aktovky, bundy apod., na něž domalují přívěsek či samolepku. Podle toho, co před tím namalovaly do prázdného rámečku. Měli by tak ukázat, jak jde jejich věc, kterou nakreslily, využít. Obrázek si děti vybarví.

Pokud některých mých pracovních listů budete chtít využít ať už ve výuce či doma na procvičování, budu velice ráda. Stejně tak doufám, že Vás inspirují pro další práci a rozvíjení témat dopravní výchovy jako například cyklista, jízda autem, jízda ostatními dopravními prostředky a podobně.

Závěr

Tato diplomová práce nazvaná Dopravní výchova na 1. stupni základních škol měla za cíl jednak zmapovat současný obsah dopravní výchovy pro jednotlivá období prvního stupně základních škol, jeho ukotvení v Rámcovém vzdělávacím programu a jeho rozsah v učebnicích prvouky, přírodovědy a vlastivědy. Ale také získat informace a názory odborníků na současnou výuku dopravní výchovy a současně shrnout vědomosti dětí v oblasti bezpečného silničního provozu. Dalším cílem bylo vytvořit soubor pracovních listů s metodickými pokyny pro učitele, jež by bylo možné využít pro výuku a tím rozšířit znalosti žáků prvního stupně.

Myslím si, že se mi povedlo splnit veškeré cíle, které jsem si stanovila. Ačkoliv je v současné době k dispozici nepřehledné množství učebnic, a to jak pro první, tak pro druhé období prvního stupně, zvládla jsem shrnout, jakými tématy se jednotlivé učebnice zabývají a na základě toho vyvodit cíle jednotlivých témat dopravní výchovy, které se učebnice snaží naplňovat. Také jsem ale zjistila, že ne všechny učebnice dopravní výchovu do svého obsahu zahrnují. Zároveň jsem shrnula dostupné specializované materiály od MD – BESIP pro jednotlivá období, takže učitelé si mohou udělat představu, co všechno mají k dispozici a jejich využitím výuku zlepšit.

Velice přínosnými pro mne byly rozhovory s jednotlivými odborníky. Získala jsem velice cenné informace, na jejichž základě jsem mohla vyvodit některá doporučení, jak výuku dopravní výchovy zkvalitnit. A ačkoliv byla tato práce velice časově náročná, rozhodně se vyplatila. Stejně tak pro mne měly velký význam i rozhovory s dětmi. Díky nim jsem mohla zjistit, že jejich znalosti ohledně bezpečnosti silničního provozu jsou poměrně široké, avšak většinou znalostního rázu. Proto jsem se rozhodla pracovní listy založit hlavně na diskusích a vysvětlování jednotlivých dopravních situací.

Asi nejtěžší pro mne bylo právě zpracování pracovních listů s metodikou. Nejprve jsem si rozvrhla, jaká témata bych ráda zpracovala, a pak jsem se snažila volit a navrhovat listy tak, aby způsob práce byl spíše diskusního charakteru a aby bylo možno znalosti dětí prohloubit právě v oblasti souvislostí. Z toho plynulo, že potřebuji vytvořit několik obrázků, nad nimiž budou rozhovory ve třídě probíhat.

Jelikož jsem ale usoudila, že spolupráce s grafikem je více než nutná, musela jsem nejprve někoho sehnat a následně mu celou problematiku vysvětlit. Nakonec, po mých neustálých připomínkách, se nám povedlo obrázky vytvořit a já jsem mohla pracovní listy zrealizovat.

Pro mne, jako pro budoucí třídní učitelku v první třídě, byla tato celá diplomová práce neskutečně přínosná. Uvědomila jsem si, nakolik je dopravní výchova důležitou a potřebnou pro život lidí ve společnosti. Že není jen o znalostech bezpečnostních pravidel, ale je zároveň o interakci mezi lidmi a že do ní patří i vysvětlování, objasňování, pomáhání dětem pochopit jednotlivé dopravní situace, zmírnit a zjemnit jejich následky. Protože děti v tomto směru mohou být velice citlivé. Bohužel jsou nedílnou součástí provozu na pozemních komunikacích i dopravní nehody, které se mohou přihodit komukoliv z nás či našim blízkým a někdy jsou velice nespravedlivé. A právě tyto situace by měly být dětem podávány velice jemně a opatrně. Avšak ve škole mají učitelé možnosti, jak se snažit těmto příhodám předcházet. Není v kompetenci učitelů zvládnout v rámci výuky vše do detailů, natolik dopravní výchova nemá časovou dotaci, a tak je potřeba aktivizovat i rodiče, kteří by se na dopravní výchově dětí měli podílet a snažit se tak zachovat zdraví a životy svých dětí.

Použitá literatura, prameny

BERDYCHOVÁ, J. *Mámo, táto, přesvědč mě, že jezdíme bezpečně. Dopravní výchova.* České Budějovice: Merkur, rok neuveden. ISBN (brož.)

DUDDING, R. *A Safer Journey to School.* London: Transport Trust, 2000. ISBN 0-907-347-50-9

HOŘÍN, J. *Konfliktní situace dětí v silničním provozu.* Praha: BESIP, 1992. ISBN (brož.)

HOSKOVEC, J., STEJSKAL, L., ŠTIKAR, J. *Výchovné prostředky a dopravní bezpečnost.* Praha: Ústřední kulturní dům železničářů, 1973. ISBN F-13-127-004-00-03/01a

KUBÁNKOVÁ, I., POČINEK, S. *Kurs dopravní výchovy.* Praha: BESIP, 1993. ISBN (brož.)

LANČOVÁ, D. *První pomoc při dopravních nehodách.* Praha: BESIP, 1991. ISBN (brož.)

LANGMEIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D. *Vývojová psychologie.* Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1284-9

LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem.* Praha: Linde Praha a.s., 2003. ISBN 80-7201-405-6

LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy.* Univerzita Karlova v Praze: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0

MANDÁTOVÁ, L. *Dopravní výchova v učivu 1.-4. ročníku základní školy.* Ostrava: Metasport, 1983. ISBN (brož.)

MATĚJČEK, Z., LANGMEIER, J. *Počátky duševního života.* Praha: Panorama, 1986. ISBN (brož.)

NETESAL, M., VOTRUBA, J. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách.* Praha: Fortuna, 1992. ISBN 80-85298-72-4

OLŠAN, M. *Senioři v silniční dopravě – Pomocník a rádce seniorům*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2009. ISBN (brož.)

OLŠAN, M., KONEČNÝ, M. *Bezpečí dítěte v dopravě – pomocník a rádce rodičům*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2008. ISBN (brož.)

RVP pro základní vzdělávání. Praha: VÚP, 2004.

STOJAN, M. a kol. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3

ŠPIČKA, V., VOTRUBA, J., PALEČKOVÁ, L. *Dopravní výchova 1 – Zpravodaj pro pedagogické pracovníky řídicích a metodických složek v oblasti dopravy a školství*. Praha: Naše vojsko, 1988. ISBN (brož.)

ŠPIČKA, V., VOTRUBA, J. *Dopravní výchova 2 – Zpravodaj pro pedagogické pracovníky řídicích a metodických složek v oblasti dopravy a školství*. Praha: Naše vojsko, 1988. ISBN (brož.)

ŠRŮTKOVÁ, H., VOTRUBA, J., POMPL, V. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. Praha: SPN, 1978. ISBN (neuveďeno)

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie – Historie, teorie, výzkum, aplikace*. Univerzita Karlova v Praze, 1995. ISBN 80-7066-981-0

VEGRICHT, V. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*. Praha: MD – BESIP, 2006. ISBN (neuveďeno)

VOLNÝ, J. a kol. *Didaktika dopravní výchovy*. Praha: SPN, 1983. Číslo publikace 36-04-11/1

VOLNÝ, J. a kol. *Dopravní výchova*. Praha: SPN, 1976. Číslo publikace 1021-9593

VOTRUBA, J. *Dětská dopravní hřiště – výstavba, provoz a metodika výcviku*. Praha: SPN, 1979. Číslo publikace 3-91-15/1

VOTRUBA, J. *Dopravní soutěž mladých cyklistů*. Praha: Fortuna, 1993. ISBN 80-7168-047-8

VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, 2001. ISBN 80-7168-790-1

VOTRUBA, J., DOLEŽAL, S., ŠÁMAL, V., FAISTAUER, I. *Metodika dopravní výchovy na prvním stupni základní školy*. Praha: SPN, 1979. Číslo publikace 31-0-11/1

VOTRUBA, J. *Policie a dopravní výchova dětí*. Praha: Fortuna, 1994. ISBN 80-7168-232-2

VOTRUBA, J. *Testové otázky z pravidel silničního provozu pro chodce a cyklisty*. Praha: MV ČR – BESIP, rok neuveden. ISBN (brož.)

VOTRUBA, J. *Výcvik na dětských dopravních hřištích*. Praha: Fortuna, 1997. ISBN 80-7168-435-X

Učebnice a specializované materiály

AUGUSTA, P. *Prvouka 3 – 1. díl*. Všeň: Alter, 1994. ISBN 80-85775-21-2

AUGUSTA, P. *Prvouka 3 – 2. díl*. Všeň: Alter, 1994. ISBN 80-85775-23-9

BAŤKOVÁ, B. a kol. *Přírodověda 4*. Olomouc: Prodos, 1993. ISBN 80-85806-15-0

BEIL, I. (překlad: MIZEROVÁ, B.) *Lišák Fridolín – Dávej pozor na přechodu. Dopravní výchova pro 3.–4. třídu*. Havlíčkův Brod: Fragment, 2004. ISBN 80-7200-484-0

ČERNOCH, F. *Neztratím se? Neztratím!* – *Učebnice pro 1. ročník základních škol. Ochrana člověka za mimořádných událostí – Osobní bezpečí*. Praha: SPL-Práce ve spolupráci s nakladatelstvím Albra, 2007. ISBN 80-86490-91-2

ČERNOCH, F. *Bezpečí a nebezpečí*. Praha: SPL-Práce ve spolupráci s nakladatelstvím Albra, 2007. ISBN 80-86490-92-0

Černoch, F. *Pomáhám zraněným*. Praha: Albra, 2004. ISBN 80-86490-95-5

DANIHELKOVÁ, H. a kol. *Prvouka pro 2. ročník*. Olomouc: Prodos, 1997. ISBN 80-85806-81-9

- DVOŘÁKOVÁ, M., STARÁ, J. *Prvouka – Dobrodružství poznávání 1*. Plzeň: Fraus, 2007. ISBN 978-80-7238-645-1
- DVOŘÁKOVÁ, M., STARÁ, J. *Prvouka pro 3. ročník základní školy*. Plzeň: Fraus, 2009. ISBN 978-80-7238-870-7
- KOMANOVÁ, E., ZIEGLER, V. *Přírodověda 4*. Praha: Scientia, 1996. ISBN 80-7183-052-6
- KONEČNÁ, L. *Prvouka pro 3. ročník základních škol, 1. díl*. Olomouc: Prodos, rok vydání neuveden. ISBN 80-85806-08-8
- KONEČNÁ, L. *Prvouka pro 2. ročník ZŠ*. Olomouc: Prodos, 1993. ISBN 80-901297-6-5
- KROJZOVÁ, H. *Prvouka pro 1. ročník základní školy*. Praha: Fortuna, 1993. ISBN 80-7168-071-0
- KVASNIČKOVÁ, D., FRONĚK, J., ŠOLC, M. *Od vesmíru k člověku – Přírodověda pro 5. ročník základní školy*. Praha: Fortuna, 1996. ISBN 80-7168-348-5
- REZUTKOVÁ, H. *Svět okolo nás I – Prvouka pro 2. ročník ZŠ*. Všeň: Alter, 1993. ISBN 80-85775-01-8
- RUFERTO VÁ, H., KORDOVÁ, D. *Já jsem školák! Prvouka pro 1. ročník, 1. díl*. Praha: Pansofia, rok vydání neuveden. ISBN 80-85804-14-X
- ŠAFRÁNEK, J. *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha: Portál, 2000. ISBN 80-7178-438-9
- TANSKÁ, N. *Co mi řekl semafor*. Praha: MAC spol. s r.o., 2005. ISBN 80-86783-09-X
- VALENTA, M. *Prvouka pro 1. ročník*. Praha: SPL-Práce ve spolupráci s nakladatelstvím Albra, 2000. ISBN 80-86287-29-7
- VALENTA, M. *Prvouka pro 2. ročník*. Praha: SPL-Práce ve spolupráci s nakladatelstvím Albra, 2002. ISBN 80-86287-53-X

VOTRUBA, J. *Dopravní výchova, 1. díl – Chodec*. Praha: Fortuna, 1992. ISBN 80-852 98-98-8

VOTRUBA, J. *Dopravní výchova, 2. díl – Cyklista*. Praha: Fortuna, 1993. ISBN 80-7168-038-9

VOTRUBA, J. *Stůj, pozor, volno! Cvičebnice dopravní výchovy pro 3. ročník ZDŠ - Chodec*. Praha: SPN, 1976. Číslo publikace 53-18-03

VYSKOČILOVÁ, E., PECH, J. *Svět kolem nás – Témata z prvouky pro 3. ročník ZŠ*. Praha: SPN ve spolupráci s nakladatelstvím Scientia, 1993. ISBN 80-04-26172-8

VYSKOČILOVÁ, E., KRONUSOVÁ, A., MACHALOVÁ, M., MATUŠKOVÁ, A., PECH, J., ŠUP, R. *Prvouka pro 3. ročník základní i obecné školy – Pozorujeme, ptáme se, poznáváme*. Praha: Portál, 1993. ISBN 80-7178-059-6

ZVADOVÁ, Z., JANOUŠEK, S. *Aby tě auto nepřejelo – Prevence dopravních úrazů na 1. stupni ZŠ*. Praha: Státní zdravotní ústav, 2006. ISBN 80-7071-275-9

Internetové zdroje

AUTOLEXICON. *Aktivní bezpečnost* [cit. 2010-04-30]. URL: <http://cs.autolexicon.net/articles/aktivni-bezpecnost>

AUTOLEXICON. *Pasivní bezpečnost* [cit. 2010-04-30]. URL: <http://cs.autolexicon.net/articles/pasivni-bezpecnost>

BLAŽKOVÁ, R. *Dětská dopravní hřiště* [cit. 2010-04-11]. URL: http://www.eltodo.cz/produkty-a-sluzby/vyrobniprogram/Doprava_Det_dopr._hriste.pdf

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Co je to projekt ALARM?* [cit. 2010-06-07]. URL: <http://www.dopravnialarm.cz/projekt/>

CENTRUM ÚRAZOVÉ PREVENCE. *Dopravní nehody dětí* [2010-05-26]. URL: <http://www.cupcz.cz/clanky/bezpecna-silnice/dopravni-nehody-deti->

CÚP. *Nehody dětí na pozemních komunikacích* [cit. 2010-05-26].
URL: <http://www.cupcz.cz/clanky/odborne-prezentace/odbore-prezentace>

CÚP. *Profil bezpečnosti dítěte* [cit. 2010-06-08]. URL:
<http://www.cupcz.cz/clanky/zpravy-o-cinnosti-cup/vykaz-bezpecnosti-ditete-3>

ČECH, J. *Pasivní bezpečnost* [cit. 2010-06-18]. URL:
http://www.rozhlas.cz/vedaarchiv/portal/_zprava/192738

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Road safety education* [cit. 2010-05-26].
URL: http://www.dft.gov.uk/think/education/early-years-and-primary/docs/booklet_senior_managers.pdf

EKSLER, V. *Helmy a přilby* [cit. 2010-04-18]. URL:
<http://www.czrso.cz/index.php?id=435>

EURONET.CZ. *Besip Team* [cit. 2010-04-01]. URL: <http://www.besipteam.cz/>

EUROREGION NISA. *Děti na silnici – Pravidla* [cit. 2010-04-11].
URL: <http://deti.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/cyklista/cyklisticka-prilba/>

GRSP. *Road safety education in schools* [cit. 2010-04-27]. URL:
<http://www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Road%20safety%20education%20in%20schools.pdf>

HEINRICHOVÁ, J. *Dopravní výchova ve školním věku* [cit. 2010-06-07].
URL: <http://www.czrso.cz/index.php?id=456>

MINISTERSTVO DOPRAVY – BESIP. *Dětská dopravní hřiště* [cit. 2010-04-11].
URL: <http://www.bezpecne-na-silnicich.cz/deti-na-silnici/detska-dopravni-hriste/>

MINISTERSTVO DOPRAVY – BESIP. *Dopravní výchova* [cit. 2010-04-01].
URL: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>

MINISTERSTVO DOPRAVY – BESIP. *Policie a dopravní výchova dětí*
[cit. 2010-05-26]. URL: <http://www.amavet.org/Brozury/11.pdf>

NSW DEPARTMENT OF EDUCATION AND TRAINING. *Road safety education – Teaching and learning* [cit. 2010-04-27]. URL:
<http://www.curriculumsupport.education.nsw.gov.au/policies/road/teach/index.htm>

POLCAR, M. *Prvky aktivní bezpečnosti motorových vozidel a kriminalistické stopy* [cit. 2010-06-30]. URL: <http://www.mvcr.cz/clanek/prvky-aktivni-bezpecnosti-motorovych-vozidel-a-kriminalisticke-stopy.aspx>

POLICIE ČR. *Preventivní projekt pro děti AJAX* [cit. 2010-06-05]. URL: <http://www.policie.cz/clanek/preventivni-projekt-pro-deti-ajax.aspx>

POVINNÁ VÝBAVA. *Aktivní bezpečnost* [cit. 2010-04-30]. URL: <http://www.povinna-vybava.com/aktivni-bezpecnost/>

POVINNÁ VÝBAVA. *Pasivní bezpečnost* [cit. 2010-04-30]. URL: <http://www.povinna-vybava.com/pasivni-bezpecnost/>

STOJAN, M. *Dopravní výchova předchází nehodám dětí* [cit. 2010-05-01]. URL: <http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/1443/dopravni-ychova-predchazi-nehodam-deti.html/>

ŠKODA AUTO. *Škoda hrou* [cit. 2010-06-05]. URL: <http://www.skodahrou.cz/>

TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Statistika nehovovosti* [cit. 2010-06-08]. URL: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>

TECL, J. *Helmy a přilby* [cit. 2010-04-18]. URL: <http://www.czrso.cz/index.php?id=198>

ÚZIS. *Publikace – E knihovna* [cit. 2010-06-05]. URL: http://www.uzis.cz/download.php?ctg=10&search_name=rocenk®ion=100&mn_u_id=5300

ZÁCHRANNÝ KRUH. *Cyklistické přilby* [cit. 2010-04-30]. URL: http://www.zachranny-kruh.cz/doprava_cestovani/cyklisticke_prilby.html

ZVADOVÁ, Z. *Prevence dopravních úrazů u dětí mladšího školního věku* [cit. 2010-05-01]. URL: http://www.ucitelskenoviny.cz/obsah_clanku.php?vydani=2324&rok=05&odkaz=prevence.htm

Přílohy

1. Příloha č. 1 – Rozhovor s ministerským radou Ing. Blankou Sunkovskou

Rozhovor s Ing. Blankou Sunkovskou, ministerským radou oddělení BESIP, Ministerstva dopravy, do jejíž kompetence mimo jiné spadá organizace dětské dopravní výchovy v gesci rezortu dopravy, proběhl dne 27. 4. 2010.

1. Na kolik funguje mezirezortní spolupráce ministerstva dopravy s ministerstvem školství? Jaké z ministerstev hraje důležitější roli v utváření obsahu k dopravnímu vzdělávání?

Ministerstvo školství bere jako hlavní Rámcový vzdělávací program, kde je dopravní výchova zmíněna jen okrajově jako průřezové téma Environmentální výchovy a Výchovy ke zdraví. Ve výchově ke zdraví je dopravní výchova zahrnuta jako jedno ze 3 témat (hasiči, 1. pomoc a bezpečný pohyb na silnicích), což je opravdu okrajově. V roce 2012 má proběhnout revize RVP, kde by měla být dopravní výchova více zahrnuta a rozpracována. Veškeré metodické materiály a náměty dodává Ministerstvo dopravy. Výzkumný pedagogický ústav nás požádal, abychom na jejich webové stránky poskytli veškeré materiály MD – BESIP, což je pro nás neuvěřitelný pokrok.

2. K tomuto tématu je poměrně hodně literatury, která ale vyšla před rokem 1989, tzn., že osnovy dopravní výchovy se neupravují? Obsah a metodika jsou stále stejné? Nebo jsou tištěné materiály nahrazovány listy na www.ibesip.cz?

Dopravní výchova, jak jistě víte, byla předmětem vyučovaným ve školách, který byl ale zrušen, takže se zastavilo vydávání veškerých učebnic. Ministerstvo dopravy si teď na své náklady vydává veškerou literaturu k tomuto tématu. Nemá žádné nakladatelství. Tím pádem nedochází k takovému zatěžování škol. Pokud někteří pedagogové potřebují odbornou radu, MD pořádá každoročně, většinou v listopadu a v prosinci, semináře, dále různé kurzy pro pedagogy základních škol

či lektory na dětských dopravních hřištích. Témata dopravní výchovy jsou plánována ve vztahu k zákonu.

3. Jak byste charakterizovala dítě 1. stupně ZŠ jako účastníka silničního provozu?

Jako nezodpovědného a nerozumného. Nemá žádnou zkušenost a je potřeba, aby se učilo pomocí příkladů, které mu nejlépe mohou vysvětlit rodiče, kteří by mu také měli jít příkladem. Dítě nerozezná hrozící nebezpečí, rizika a neváží si života. Chová se impulsivně a bezprostředně. Dítě také díky své výšce vnímá veškeré dění v provozu jinak, neuvědomuje si, že např. za autem není vidět. Je třeba mu vštěpovat základní pravidla bezpečného chování hned od začátku.

4. Z jakých zdrojů čerpáte tyto charakteristiky?

Toto jsou mé vlastní, ale doporučuji Vám, podívat se na publikace a články od dopravních psychologů PhDr. Vlasty Rehnové nebo PhDr. Martina Kořána.

5. Jaký význam má BESIP Team pro žáky 1. stupně ZŠ? Jsou například návštěvy expozice povinné alespoň 1x do roka nebo chodí školy dobrovolně?

BESIP Team není vůbec primárně určen pro žáky ZŠ. Je to projekt, který je věnován a je zaměřen na širokou veřejnost, tudíž účast základních škol na různých akcích není vůbec povinná.

6. Spoluúčast BESIPu na dětské dopravní výchově, ať už jako samostatné návštěvě DDH, či integrované v jiném předmětu, je jedinou aktivitou vůči žákům 1. stupně?

Určitě ne. Existují různé dopravní soutěže, např. Dopravní soutěž cyklistů, besedy, které pořádá Policie ČR a regionální pracovníci. Do 10 let děti své znalosti a vědomosti získávají a utřídí si je, v 10 letech by už děti měly mít základní znalosti a vědomosti osvojené, navštěvují DDH a do 9. třídy ZŠ si veškeré znalosti učiva dopravní výchovy rozvíjejí.

7. Jak dítě vnímá dopravní výchovu?

Ze všeho nejdůležitější je, aby byla dopravní výchova dětem podána formou hry. Potom ji vnímá pozitivně a chce se do aktivit zapojovat. Pokud tomu tak není, bere to jako poučování a další učení. Dítě si neuvědomí, že veškeré informace se mu v dalším životě budou hodit a mohou mu tak zachránit život.

8. Učebnice 1. a 2. tříd se dopravní výchově věnují mnohem více než učebnice 4. a 5. tříd. Jak by učitelé měli hledat informace, náměty a kde? Je to podle Vás dostačující?

Dostačující to rozhodně není, jak již bylo zmíněno výše, dopravní výchova je brána jako průřezové téma a do výuky není zahrnována tolik, jak by bylo třeba. Na druhou stranu se nám veškerými materiály podařilo koncepčně dopravní výchovu pokrýt a děti tak základy z dopravní výchovy dostávají. Pro 1. a 2. třídy je vydán pracovní sešit, pro 3. a 4. třídy jsou k dispozici metodické stojany a učebnice. Pro 3. třídu je již vydána a v současné době pracujeme na učebnici pro 4. třídu, čímž bychom uzavřeli soubor materiálů pro 1. stupeň ZŠ. Jinak další náměty jsou na www.ibesip.cz.

9. Kolik návštěv DDH do roka je povinných?

Je to stanoveno na 5 hodin teorie a 5 hodin praxe, s tím, že děti by měly absolvovat 3x test. Nejlepší je věnovat návštěvě DDH celý den, chodit na dopravní hřiště jen na 2 hodiny je organizačně náročnější nejen pro DDH, ale také zejména pro školy, kdy třeba někteří učitelé musí za jiné suplovat. Každá škola by měla své děti ze 4. tříd na DDH povinně posílat. Na druhou stranu zřizovatelem škol jsou města a MD je nemůže nutit.

10. Na DDH se žáci, zejména ti menší, učí pravidlům silničního provozu jako chodci. Jak by se správně měla řídit tato problematika? A hlavně proč?

Posloupnost témat v problematice chodce se nedá přesně určit. Ze všeho nejdůležitější je ale naučit je, kde je vlevo, vpravo, jak přecházet na přechodu, pro přecházení vozovky mají radši využít podchodu, je-li poblíž místa přecházení. Zároveň ale děti v tomto věku jezdí na kole, či do školy je vozí rodiče autem, ačkoliv jsou to vlastně chodci, tzn. dětské zádržné systémy, vystupování z auta atd. Je třeba tuto problematiku přizpůsobovat jejich cestě do školy. Nejde ji striktně rozdělit.

Témata se musí prolínat a hlavně dětem musí zajistit bezpečnou cestu do školy. Také je třeba zmínit viditelnost, jak se chovat na parkovištích, jak vnímat nebezpečí.

11. Na i.besip.cz jsou zmiňována distribuční centra – kde je lze najít a co je jejich cílem?

Distribučními centry jsou myšlena regionální pracoviště BESIPu. V každém kraji ČR je vždy 1 člověk, který do škol distribuuje materiály, sděluje MD, kolik dětí nastupuje do prvních tříd ZŠ, a my tak díky němu víme, kolik máme připravit těch dopravních balíčků pro prvňáčky, a kolik je v jeho regionu mateřských škol. Zároveň školy informuje o dopravních soutěžích.

12. Jaký je odraz výuky dopravní výchovy ve statistikách nehodovosti – chodců a cyklistů, tzn. aktivních účastníků silničního provozu?

V posledních 5 letech se nehodovost dětí výrazně zlepšila. Výuka dopravní výchovy ve školách má na nehodovost dětí kladný vliv, což je pro nás zároveň významným zlomem, protože máme pozitivní zpětnou vazbu a díky tomu vidíme, že jdeme správnou cestou.

2. Příloha č. 2 – Rozhovor s policistou, který dlouhá léta vyšetřoval dopravní nehody pplk. Mgr. Václavem Valentou, PhD.

Rozhovor s podplukovníkem Mgr. Václavem Valentou, PhD., který dlouhá léta jezdil k dopravním nehodám, jenž vyšetřoval, v současné době učí na policejní akademii a dělá zároveň besedy se žáky základních škol na téma dopravní výchova, proběhl dne 19. 5. 2010. Rozhovor s ním je zaměřen právě na nehody dětí a jejich prevenci.

1. Vy jste dlouhou dobu vyšetřoval dopravní nehody, které se týkaly bohužel i dětí. Jak byste na základě tohoto pohledu charakterizoval dítě, jako účastníka provozu?

Na tuto otázku bych Vám odpověděl hned příkladem dětské hry. Kdysi na Praze 2, v ulici Francouzská, kde je škola pro zrakově postižené, si hrály právě zrakově handicapované děti ze 3. nebo 4. třídy, kdo z nich přeběhne přes silnici v nejkratší vzdálenosti před autem. Z toho můžeme vyvodit, že děti jsou nezodpovědné a zároveň velice nápadité a spontánní, protože vymyslí věci, které by nás v životě nenapadly. Je proto třeba na ně působit již hned od začátku, kdy je to možné, abychom jim vysvětlili rizika, která mohou z dopravních situací vyplývat a nejen z nich, i z dětských her. Zažil jsem, kdy se děti nechávaly na kolečkových bruslích vyvážet do kopce tramvají či autobusem. Být tam nerovnost, dopadlo by to asi velice špatně. Děti si ta rizika neuvědomují a jsou v tomto směru neznalé. Myslí si, že jako chodci jsou v bezpečí.

2. Takže si myslíte, že učivo dopravní výchovy základních škol není dostačující? Nebo by bylo potřeba jen určité věci upřesnit a zdůraznit?

Ne, to si rozhodně nemyslím. Není nedostačující, ale oddělování chodce od spolujezdce v autě a cyklisty je nesmysl. To prostě nejde. Vždyť děti jezdí do škol autem, tím pádem jsou spolujezdcem. Je třeba, aby veškeré učivo bylo svázáno. Zároveň ale učivo pro chodce – rozhlédni se, je tak trochu klišé. To není jen o rozhlížení. Je potřeba, abychom vedli děti k tomu, že mají i za chůze dávat pozor na dopravní okolí. Musíme jim vysvětlit, že v Praze se za rok stane cca 5-6 náhlých úmrtí za volantem, kdy řidič právě může strhnout volat přímo na ně. Takže současný trend poslouchání MP3, povídání si za chůze s kamarádem, čtení časopisu či

telefonování může zavinit to, že nestihnout zareagovat. Poslouchat MP3 můžou na hřišti, v lesoparku nebo doma, ale ne tam, kde je hustý provoz a mohlo by se něco přihodit.

Já to při svých přednáškách dělám co nejjednodušeji. Ptám se vždy dětí, proč máme smysly. Smysly nás upozorňují na nebezpečí. Očima vidíme to, co je před námi, ale jak zjistíme, co se děje za námi? Sluchem. Nemůžeme si ho proto utlumit poslechem MP3, ale nejen tím, sluch se utlumuje i kapucemi. Pouštím jim také videa z internetu, kde vidí, jak chodec stihne právě díky sluchu zareagovat na blížící se nebezpečí, tím je myšleno neovladatelné auto. Proto jim musíme vysvětlovat, že hraní si u silnic, bavení se při cestě domů ze školy a podobně otupuje naše smysly, které potřebujeme k tomu, abychom si ochránili naše zdraví a životy.

Co se týče cyklisty, je sice hezké, že umí vyjmenovat základní bezpečnostní povinnou výbavu, ale to, že kolo si nemají půjčovat, protože každý ho má jinak nastavené, seřízené, to už nevědí. To byl případ, kdy si kluci půjčili kolo, a jeden srazil starší paní na chodníku, protože kolo na něj bylo moc velké, brzdy byly jinak seřízené a neodhadl to. Bohužel ta paní nakonec zemřela, protože ke zlomenině krčku se jí přidal zápal plic. Musíme jim také zdůrazňovat nošení reflexních a fluorescenčních materiálů i přes den.

Každopádně by se mělo věnovat více času spolujezdci v autě. Děti si neuvědomují, že svým chováním mohou ovlivnit životy ostatních lidí.

3. Takže problematika spolujezdce v autě je pro Vás jedna z nejdůležitějších, je to tak? Měla by jí být věnována stejná část hodin jako chodci a cyklistovi?

To rozhodně. Je potřeba dětem vysvětlit, že musí nechat řidiče v klidu se soustředit na řízení. Je také zajímavé, že děti v autě poznávají rodiče z jiné stránky, kdy nadávají a potřebují si ulevit. Ale i to, bychom dětem měli vysvětlit, že je to pro ně částečné odreagování, aby se nic nestalo a nenabourali. Při řízení potřebuje řidič klid a děti nemohou, například maminku, otravovat neustále tím, že něco chtějí. I taková slovní kopaná, může řidiče rozptýlit. Já jsem své děti naučil, aby si v autě četly.

4. Ale co když se jim bude dělat nevolno?

V případě nevolnosti je mnoho dalších způsobů. Spánek, sledování mini DVD, sledování okolí, děti mohou dostat za úkol spočítat například všechna červená auta, hrát si s hračkami nebo něco podobného. Třeba sem patří právě poslech MP3. Je potřeba je naučit, aby tím, že od řidiče nebudou nic chtít, chrání také sebe, protože pokud je řidič rozptýlen, může něco přehlédnout, a tím způsobit autonehodu. Proto by se této problematice mělo věnovat i ve výuce.

5. A jaká zásadní témata by tedy měla být zahrnuta ve výuce do problematiky spolujezdec v autě? (místa, kde v autě sedět, poutání se, dítě jako strážce bezpečnosti apod.)

No, o tom jsem takhle hluboce nepřemýšlel a nemám to nijak rozpracováno, podle mého je nejdůležitější děti zabavit. Proto by bylo dobré, vymyslet soubor her do auta, nebo něco takového. Samozřejmě dítě může mít roli kontrolora a naopak rodiče upozorňovat, co dělají špatně, aby se připoutali apod.

6. A teď se Vás ptám jako policisty, myslíte si, že setkávání se dětí s policisty má zásadní význam pro jejich pochopení dopravních situací? Myslím tím hlavně setkávání se s uniformou policisty. Působí to na ně kladně? Jaký smysl to má?

No, tak to rozhodně. Jsem o tom hluboce přesvědčený. Děti totiž vnímají policisty jako „pána, který dává rodičům botičky či pokuty a tím je zlý“, ale tak to vlastně vůbec není. Nikdo těm dětem nevysvětlí, že je to kvůli tomu, že jejich rodiče udělali přestupek. Já sám se účastním různých besed s dětmi a myslím, že čím víc, tím líp pro ně. Je potřeba, aby děti respektovaly policistu jako autoritu. Měly by k němu získat kladný vztah a brát ho jako potřebnou součást. Je třeba, aby měl společenský respekt. A policisté by se měli dětem možná věnovat více než teď. Myslím ale, že je třeba, aby policista při takovéto besedě neřikal: to smíš a to nesmíš, spíš by měli diskutovat o možných následcích nebezpečného chování. Naopak, když řeknete dětem: nesmíš přecházet na červeného panáčka, naopak ho to bude lákat, ale když to podáte tak, co by se mohlo stát, a občas je dobré nemluvit v rukavičkách, děti to přijmou mnohem snáze. Jinak školy by samy měly vyhledávat různé možnosti setkávání se s policisty a zvát si je do škol.

7. A jak se díváte na různé preventivní programy?

No, mám na to subjektivní pohled. Dobře se dělají kampaně, které ovlivňují děti. V televizi běží Nemyslíš – zaplatíš, na internetu jsou různé reklamy. Dětem se určitě líbí, že reklamy v televizi jsou drsné, zároveň jsou stravitelné. Dozví se z nich o riziku, které jim hrozí, když se například nepřipoutají, co se stane, když požijí alkohol a díky tomu se to dozví poměrně dopředu. Lepší dříve nežli později. Určitě to má pozitivní vliv na počty nehod. Zároveň ale děti potřebují osobní kontakt, kdy se dozvědí mnohem více, než prostřednictvím nějaké reklamy. Pro to je tu například BESIP Team. Je pro ně velice důležité, že z toho mají nějaký osobní prožitek, zážitek. Pro děti je důležité, co viděly a slyšely tzv. na vlastní kůži.

Na děti ale rozhodně působí, co se týče prevence, tři faktory. První je nápodoba v rodině. Druhý je škola a za třetí, děti jsou konzumenti informací v médiích a naopak někdy vnímají to, co není určeno pro ně.

3. Příloha č. 3 – Rozhovor s dopravní psycholožkou PhDr. Vlastou Rehnovou

Dne 8. 6. 2010 proběhl rozhovor s dopravní psycholožkou paní PhDr. Vlastou Rehnovou, která se oboru dopravní psychologie věnuje od roku 1980. Zároveň přes deset let působila v Centru dopravního výzkumu, kde řešila nejen tuzemské, ale také evropské projekty týkající se bezpečnosti silničního provozu.

1. Jelikož cílem mojí diplomové práce je vytvořit soubor pracovních listů, zajímalo by mne, jaké otázky jsou pro dítě lepší – otázky typu „Proč“ nebo spíše ty znalostní?

Když to vezmu hodně ze široka, koncept dopravní výchovy býval hodně znalostní. Dokonce i v mateřských školách byly tabulky s dopravními značkami. A pokud to tedy vysvětlím na příkladu dopravních značek. Myslím si, že není podstatné, aby děti věděly přesný název, ale aby věděly, co znamená ta značka. Co se stane, když ji poruší. Je třeba, aby měly obecnou znalost v provozu, aby měly přehled, jak kdo koho respektuje. Děti si kolikrát myslí, že jako chodci jsou v bezpečí, ale tak to bohužel není. Právě chodci to většinou odskáčou. Ale žáci základních škol tohle většinou chápou a rozumí tomu. Nebo třeba chůze po silnici – je dobře, když ví, po jaké straně jít, ale musí vysvětlit proč. Takže se domnívám, že znalostní otázky jsou na místě, ale nemusí být doslovné, a vždy by měly následovat otázkou „proč“.

2. S tím souvisí i různé kampaně a preventivní programy. Jak se díváte na ně? Jaký vliv mohou mít na dětskou psychiku?

No, já Vám dám příklad. Moje vnučky jsou velice citlivé a vím, že na reklamy Nemyslíš – zaplatíš se dívat nemohou, protože jim to nedělá dobře. A stejně tak je to s nějakými dětmi. Na druhou stranu ale, je to pořád televize a děti to nezasáhne osobně. Pořád vědí, že ti herci, co to natáčeli, se po skončení zvednou a odejdou. Rozhodně by ale toho sledování mělo být doplněno o komentáře rodičů, které reklamy zjemní. Ujistit je, že to je opravdu jen film, ale mohlo by se to stát, kdybychom něco porušili. Naopak třeba kluky zajímá hodně provedení té reklamy. Jak to bylo natočeno, jak je udělaná krev a podobně. Všechny děti si většinou

vezmou to, na to mají. Nikdy ale nechápou smysl, to poučení pro ně ještě není vhodné. A ony samy vědí, že je to film, na který se dívají v bezpečí domova. Každopádně je ale na druhou stranu někdy dobré, že to vidí, protože mohou v autě pak napomínat rodiče.

Co se týče například besed s policisty, v minulosti to bylo tak, že ať byli policisté nenáviděni či milováni, vždy byli respektováni. A to je problém současnosti, kdy se veškeré řešení přestupků přesunulo na úřady. Proto si myslím, že setkávání dětí s policisty má rozhodně význam. Uniforma má pro děti jakési kouzlo a působí na ně tak, že policistovi věří.

3. A jak byste vlastně charakterizovala dítě jako účastníka provozu?

Pokud bych to měla shrnout do jedné věty, řeknu Vám, že dítě za nic nemůže. Zaprvé je impulsivní, soustředí se na sebe. Pokud žije ve funkčním prostředí, dospělí mu vždy pomohou, což je samozřejmě dobře. Je ale potřeba, abychom přenesli odpovědnost v dopravě také na děti. Dopravní výchova je formuje, ale v případě, že vidí na druhé straně silnice kamaráda, rozeběhnou se k němu a neuvědomí si, že je to pro něj nebezpečné. Děti nemají zásady bezpečného chování zautomatizované. Proto by se měla dopravní výchova snažit o zautomatizování například rozhlédnutí se apod. A všechno je právě díky té impulzivitě.

4. V souvislosti s tím by mne zajímalo, do jaké míry si dítě uvědomuje, nakolik může svým nebezpečným a neuváženým chováním ovlivnit dopravu?

Vůbec. To je to poslední, na co dítě myslí. Neuvědomuje si, že může někomu změnit život. A to jak rodině, tak řidiči toho automobilu, kterému vltne pod auto. Je třeba dětem vysvětlit sílu auta, nebezpečí, které mu hrozí, a prevenci bychom měli zaměřit hlavně na sebe. To znamená, že by děti měly být vzdělávány zejména v tom, jak ochránit samy sebe a potom vnímat to ostatní.

5. Do jaké míry je dítě ovlivňováno okolím, které utváří dopravní prostředí? Může ho, např. nějaká nehoda, kterou vidí, ovlivnit natolik, že se bude bát chodit i ven?

I to se může stát. Děti jsou ovlivňovány hlavně reálnými zážitky. A právě tyto zážitky by měly být doprovázeny ještě komentářem rodičů. Rodiče by je měli uklidnit a probrat to s nimi doma.

Také sem patří to, že se ve škole naučí, že mají přecházet na zelenou, ale rodič je pak táhne na červenou, protože pospíchá, a to je špatně. Je třeba, aby dítě mělo stejné vzory bezpečného chování. A pokud se jich daná situace osobně dotýká, je to tam, ty souvislosti o nebezpečí dotáhnou a pochopí to.

6. A jak je dítě vnímáno řidiči motorových vozidel jako chodec?

Nevím, jak školí v autoškolách řidiče teď, ale dříve to bývalo: jakmile vidíš dítě v blízkosti auta, dej nohu z plynu. A to by mělo platit i teď. Je to sice zvláštní, ale jakmile hrozí nějaká srážka s dítětem, řidiči reagují velice rychle. Jsou schopni zastavit auto i na místě. Oproti seniorům, na které trubicí, aby je popohnali. Dítě jako takové za nehodu nezodpovídá. Ono za ni nemůže, je to nonsens. Vždy se chyba přenáší alespoň částečně na řidiče. V tomto má dítě výhodu. A stejné je to i se statistikami, když si přečtete, kolik lidí – chodců zavinilo nehody, jsou tam zahrnuti i děti. Jsou brány jako plnohodnotní účastníci provozu, ale ony nejsou.

7. Jaké faktory z psychologického hlediska nejvíce ovlivňují dítě v dopravě?

Jednak sem patří to, že dítě má jinou perspektivu, odhad rychlosti a podobně. Každopádně by se dalo říci, že existují 2 nejdůležitější faktory ovlivňující dítě. Jako první, a zároveň nejsilnější faktor je, když se ho to nějak týká. To je pro dítě velice rozhodující. Jako druhý je, pokud se to týká někoho známého, blízkého. Tento faktor může zasahovat velice daleko, může se vztahovat jednak na tetu, ale zároveň na pána, žijícího ve stejné ulici. Nejdůležitější je, aby nehodu nikomu nepřály. Děti mají silně vyvinutý smysl pro spravedlnost. A doprava je velice nespravedlivá, což se špatně vysvětluje. Musíme jim vysvětlit, že nemohou bezmezně lidem věřit, že jim neublíží. Bylo by dobré, kdyby si učitelé vytvořili jakési desatero pro dopravu.

Zároveň, jelikož jsou děti tak centristické, musíme je z toho vyvádět, a tím urychlit proces socializace. Tím myslím, vysvětlit jim, že doprava je o interakci, spolupráci, že když někdo někomu nezastaví, tak prostě přejít nemůžeme a podobně. V dopravním provozu nikdy nikdo není sám. Ale zvláště pro děti je třeba toto odlehčit.

8. A na závěr ještě trochu k obsahu dopravní výchovy. Myslíte si, že má na vývoj dítěte a jeho osvojování si poznatků, vliv řazení témat v dopravní výchově? Samozřejmě nelze oddělit problematiku chodce od cyklisty a spolujezdce. Měl by tedy být dodržován nějaký postup, nebo by se naopak měla témata přizpůsobovat situaci?

Témata by se měla rozhodně přizpůsobovat. Pokud se něco stane, třeba i v okolí školy, mělo by se to řešit hned. Učitelé by měli vytáhnout ten správný pracovní list a řešit to aktuálně, ne za měsíc, až na to přijde řada. To už je pro děti nezajímavé. Je třeba metodiku přizpůsobovat a aktualizovat. Někde například nejsou ani chodníky, tak proč by měli ve školách začínat právě chůzí po chodníku? To spíš naopak, ne? Dopravní výchova by se měla nechat pružná.

4. Příloha č. 4 – Rozhovory s dětmi

Matěj, 6,5 let; Vojta, 9 let (Kluci byli sourozenci a odpovídali společně na všechny otázky. Na ty lehčí odpovídal první Matěj, na ty těžší zase Vojta; pro lepší přehlednost jejich odpovědí, bude uvedeno písmeno M nebo V před každou jejich odpovědí.)

Matěji, jaká barva je na semaforu pro chodce?

M: Červená a zelená.

Co znamenají jednotlivé barvy?

M: Zelená, že můžeme jít a červená, že musíme stát, jinak by nás mohlo zajet auto.

Výborně. A na jakou stranu se podíváš jako první, když jdeš přes přechod?

M: Na pravou.

V: Na levou.

Tak kluci jak to bude? Koukněte sem, nakreslím Vám to. (Nakreslila jsem vozovku, směry jízdy aut a místo, kde chtějí jako chodci přecházet.)

V: Jo, je to na levou.

M: Když to takhle vidím a když jste si ještě vedle mě stoupla, tak je to teda tahle strana. (A ukázal doleva.)

A proč se vlastně musíte rozhlížet?

M: Aby nás nezajelo auto.

V: Ne vždy nám dají přednost.

Super. A ještě mi řekněte, když půjdete po přechodu, po jaké straně toho přechodu byste měli jít a proč?

M: Po pravé. A je to kvůli těm lidem, co jdou naproti. Abychom se s nimi nesrazili.

Správně. A když budete potřebovat přejít přes silnici, ale nebude tam přechod. Jak ji přejdete? Co musíte udělat?

M: Musíme se zastavit a rozhlédnout.

V: Zastavíme se, rozhlédneme a dáme přednost autům.

Přesně tak. Vždy se musíte zastavit, rozhlédnout a počkat, až auta přejedou, aby se vám nic nestalo. A co když půjdete na výlet a budete muset jít po silnici, kde není chodník? Po jaké straně té silnice půjdete?

M: Po pravé.

V: Po levé.

Tak jak to bude? Pojd'te si ke mně stoupnout. Auta jezdí tudy a tudy a vy na ta auta potřebujete dobře vidět. Tak po jaké straně byste měli jít?

Oba: Po levé.

Super, a proč teda po levé?

V: Abychom ta auta viděli a mohli jim uhnout.

Ano, přesně tak. A Matěji, Ty si to zapamatuj, že vždy po levé, abys ta auta viděl, ano? Tak, a když se budete vracet z výletu až k večeru a nebude už tak dobře vidět, jak si zajistíte, abyste byli dobře vidět? (Kluci nevěděli, tak jsem ji napověděla, že to najdou u nás na stánku napsané.)

V: Musíme si vzít reflexní a fluorescenční materiál.

A víte, co ten materiál dělá? Proč byste ho měli mít?

M: Odráží světlo, a když na něj někdo zasvítí, tak svítí.

Super. A víte, kam je nejlepší ho umístit? Třeba tyhle reflexní pásy?

V: (Odpověděl podle obrázku na banneru.) Na ruce k loktu, na nohu ke kolenu a do úrovně pasu.

A proč zrovna ruce a nohy?

V: Protože se hýbou a snadněji zachytí světlo a odrazí ho.

Výborně, kluci, moc vám děkuji za rozhovor.

Dominik, 7 let

Dominiku, řekneš mi, jaké jsou barvy na semaforu pro chodce?

Červená, žlutá a zelená.

To máš pravdu, že na semaforu jsou tyhle tři barvy, ale to je semafor pro auta. Já se ptám na semafor pro chodce. Jsou na něm panáčky.

Jo aha, tak to červená a zelená.

Správně, a víš, co jednotlivé barvy znamenají?

Červená, že musím stát a zelená, že můžu jít.

A co bys měl udělat pokaždé, když chceš přejít přes přechod, i když tam je semafor? (Neví, tak napovídám.) Můžeš se spolehnout, že Ti auto vždy zastaví a pustí Tě?

Ne, takže se musím rozhlédnout.

Ano, přesně to musíš udělat vždy, když přecházíš silnici. A teď mi řekni, proč musíš stát, když máš červeného panáčka? Co se děje v křižovatce okolo Tebe?

Aby mě nezajelo auto, protože můžou jet.

A co se děje, když máš zeleného panáčka?

Tak auta stojí.

Opravdu všechna auta stojí? Tam je jedna výjimka. Zvládl bys mi říci jaká?

Ne.

Auta, která odbočují takhle doprava, můžou jet, mají zelenou šipku. (Ukážu mu to.) Takže co tedy musíš udělat, když jdeš přes přechod a máš zeleného panáčka?

Rozhlédnout se.

Super. A co když chceš přejít přes silnici a není tam semafor? Jak ji budeš přecházet? Co musíš všechno udělat, než ji přejdeš?

Musím se zastavit a počkat.

Ano. A co dál?

(Dominik neví, chvíli čekám a pak mu napovím pohybem hlavy.) *Jo, rozhlídnu se.*

Výborně, takže si zapamatuj, kdykoliv chceš přejít přes vozovku, vždy se musíš rozhlédnout, ano?

Jo.

A teď dál, na jakou stranu se musíš podívat jako první?

Na pravou.

Opravdu? (Stoupnu si vedle něj a rukama naznačím, jak jezdí auta.)

Aha, takže vlevo.

A potom?

Na tu druhou.

A to je?

Vpravo.

A pak by ses měl ještě podívat kam?

Vlevo.

Super. Musíš se vždy podívat vlevo, vpravo a pak ještě zase vlevo. Proč?

Může mi tam jet totiž zase nějaké auto.

Správně. A když půjdeš po silnici, kde není chodník. Po jaké straně půjdeš?

Po pravé.

Opravdu? Potřebuješ na ta auta vidět.

Do rozhovoru se vloží Dominikův tatínek. „*On po silnici ještě nechodí.*“
Odpovím: „*Sám samozřejmě ne, ale když půjdete třeba celá rodina na výlet, tak se může stát, že budete potřebovat jít nějaký úsek po silnici, takže je třeba, aby to věděl.*“ „*No, to máte pravdu.*“

Tak, Dominiku. Když na ta auta potřebuješ vidět, tak půjdeš kde?

V protisměru.

Ano, takže po levé straně silnice. A proč na ně potřebuješ vidět? (Neví, musím napovědět.) Třeba když pojednou moc u kraje, tak aby ses jim mohl...?

Vyhnout.

A teď se Tě ještě na závěr zeptám na nějaké značky, ano? Tyto značky bys měl určitě znát. Víš, co znamenají? (A ukážu mu přechod pro chodce, stezku pro chodce a cyklisty a zákaz vstupu chodců.) Všechny značky jako chodec využiješ. Bohužel Dominik nevěděl ani jednu. Až po velikém napovídání typu: Je tam zebra a chodec – uhádl přechod pro chodce; nebo červená znamená, že tam nesmíš a uprostřed značky je chodec řekl: *Nesmí tam chodci.* Stezku nevěděl vůbec, ačkoliv v našem okolí jsem jich zahlédla hned několik.

Lenka, 7 let

Tak, Leni, na začátek Ti dám úplně jednoduchou otázku. Jaké barvy jsou na přechodu pro chodce?

Červená a zelená.

Co ty barvy znamenají?

Červená, že musím stát, zelená, že můžu jít

Správně. A když přecházíš přes silnici. Ostatní auta zastaví jenom proto, že Ty máš zeleného panáčka?

Ne, oni mají na semaforu červenou.

A všechna auta?

Ano.

Ne, ne, skoro všechna auta mají červenou. Auta, která odbočují doprava, mají zelenou. Co tedy musíš pokaždé, když přecházíš, udělat?

Musím se rozhlédnout.

Správně. A jak by ses měla rozhlížet?

Vlevo, vpravo a zase vlevo.

A proč takhle třikrát za sebou? To nestačí povídat se jen doleva a doprava?

Ne.

A proč?

Protože by Tě pak mohlo srazit auto, co jede zleva.

Výborně. A co když tam není přechod pro chodce a potřebuješ přejít? Jak budeš postupovat?

Musím se vždy zastavit, rozhlédnout a počkat, až auta přejedou.

Super. A když půjdeš po silnici, kde není chodník, po jaké straně bys měla jít?

Po levé.

A proč?

Abych viděla protijedoucí auta a mohla se jim vyhnout.

A co když půjdeš večer? Jak uděláš to, abys nejen Ty ta auta viděla, ale také aby ti řidiči v autech viděli Tebe?

Vezmu si na sebe reflexní materiál.

A kam ho umístíš? A proč?

Jako tamhle na obrázku, na ruce a na nohy ke kolenům. Myslím, že je to proto, protože když jdu, tak hýbu rukama i nohama a tím pádem se líp zachytí to světlo a ten pásek pak to světlo odrazí.

Výborně. Jsi šikulka, všechno jsi věděla, takže Ti moc děkuji.

Tomáš, 7,5 let

Víš, jaké barvy jsou na semaforu pro chodce?

(Babička mu musí napovědět: červená...) *Červená a zelená.*

A jaké jsou barvy na semaforu pro auta?

Tam je červená a taky zelená a ještě žlutá.

Super. Řekneš mi, co znamená ta červená a zelená barva na semaforu pro chodce?

Červená, že musím stát, zelená, že můžu jít.

Ano, výborně. A když přecházíš přes přechod, po jaké straně bys měl jít a proč?

(Babička se vloží do rozhovoru: „Tomášek to nezná, my nemáme u nás na vesnici přechody.“ „Tomu rozumím, ale na druhou stranu, když přijedete do velkého města, jako jsou právě Pardubice, tak tady přechody jsou, a to by přeci měl znát.“ Na to mi jeho babička již neodpověděla). Tomáš ale odpověď věděl:

Musím jít po pravé straně. A je to kvůli tomu, abych se nesrazil s ostatními lidma.

Skvěle. A jak je to při chůzi po chodníku? Po jaké straně chodíme a proč?

Taky po pravé a je to stejný, jako na přechodu.

Ano, správně. A co když budeš přecházet silnici a nebude tam přechod? Co musíš tedy udělat?

Musím se zastavit a rozhlédnout.

Ano. A proč bys to měl udělat?

(Na tuto otázku mi neuměl odpovědět, takže jsem napovídala: Když by ses nerozhlédl, co by se Ti mohlo stát?)

Porazilo by mě auto. Jo, aha, musím se rozhlídnout, aby mě neporazilo auto.

Výborně. Vždy když přecházíme, tak se musíme rozhlížet. A jak to bude, když půjdeš po silnici, kde není chodník? Po jaké straně bys měl jít?

No, to bych měl jít po levé.

Přesně tak. A víš proč?

Abych viděl auta, co jednou naproti mě a řidiči uvidí mě.

A jak Tě ti řidiči uvidí večer? Co si vezmeš a sebe? (Nevěděl, tak jsem napověděla ukázáním na obrázek.)

Jo, vezmu si vestu nebo proužky.

A víš, jak se tomu materiálu, ze kterého vesta a proužky jsou, říká? (Nevěděl, odpověděla jsem tedy za něj: reflexní.)

Aha.

A co ten reflexní materiál dělá?

No, ten odráží světlo.

A proč mají tito lidé na obrázku reflexní proužky zrovna na rukou a na nohou?

No, můžu dát tu ruku třeba sem (zvedne je do výšky) a ono to odrazí světlo tady i tady.

Ano, správně mi to ukazuješ. Když hýbeš rukou, a i nohama, při chůzi, tak je při pohybu větší prostor pro odrazení světla. Děkuji Ti moc za rozhovor a nezapomeň se rozhlížet pokaždé, když budeš přecházet přes silnici.

Miloš, 10 let

Tak, Miloši, na začátek začneme úplně jednoduchou otázkou, jaké barvy jsou na semaforu pro chodce a jaké na semaforu pro auta?

Tak na semaforu pro chodce jsou červená a zelená a na semaforu pro auta jsou červená, žlutá a zelená.

A co ty barvy znamenají?

Červená znamená stát, žlutá připravit se a zelená, že můžeme jít a auta můžou jet.

Výborně. A když máš zeleného panáčka, co se děje okolo Tebe v křižovatce?

Ostatní auta stojí.

Opravdu všechna stojí?

No, ne, všechny ne, některý jedou.

A dokázal bys mi říct, jaká auta jednou?

To asi ne.

Jedou ta, která odbočují doprava a k Tobě tím pádem přijíždějí z levé strany. Podívej. (A kreslím mu křižovatku s odbočujícími auty.) Co tedy musíš vždy udělat, když chceš přejít přes silnici?

Musím se rozhlédnout.

Bezva. Takže pro Tebe bude úplně jednoduché mi říct, co se děje okolo Tebe, když ty máš červeného panáčka.

Auta jezdí.

A proč ty máš červeného panáčka, když auta mají zelenou?

No, musím stát, protože jinak by se mi něco mohlo stát, protože by mě ta auta mohla porazit.

Ano, správně. A když přecházíš přes přechod, po jaké straně bys měl jít? (Jelikož nevěděl, musela jsem mu napovědět nakreslením přechodu, který jsem rozdělila na 2 části a na levé straně jsem nakreslila šipku směrem k nám a na pravé části šipku směrem od nás. Komentovala jsem to slovy: ty šipky znázorňují chodce, kteří chtějí přecházet po přechodu.)

Nevím.

Je to kvůli tomu, abyste se nesrazili. A jak to bude s chůzí po chodníku, co myslíš? Bude to stejné jako na přechodu, nebo tam je to jedno?

No, bude to asi stejné.

Ne asi, ale určitě. A proč?

Tak abychom se nesrazili s ostatními chodcema.

Super, aby ses nesrazil s ostatními chodci. A co když chceš přejít a není tam přechod. Co musíš vždy udělat?

Musím se vždy rozhlídnout, doleva, doprava, doleva a zase doprava.

A když se nakonec rozhlédneš doprava, je pak bezpečné vstoupit do vozovky?

Ano.

A proč se tedy rozhlížíme vždy jako první na levou stranu? Představ si to. (Názorně ukazují, jak jezdí auta.)

Aha, takže vždycky se musím ještě nakonec podívat ještě vlevo, abych měl jistotu, že mi na té straně, co je blíž ke mně, nic nepojede, je to tak?

Ano, naprosto. Výborně. A když přecházíš nejen na přechodu, ale i bez toho přechodu, můžeš se spolehnout, že Ti auta zastaví?

Ne, to nemůžu, musím vždy počkat, až přejedou nebo mi dají znamení, že mě pouští.

Super. A teď když půjdeš někam na výlet, po jaké straně vozovky bys měl jít, když tam není chodník?

Po téhle. (A ukazuje pravou rukou.)

Opravdu? Je to bezpečné, když půjdeš po pravé straně?

No, když se ptáte, tak asi ne. Takže po té druhé.

A to je jaká?

Levá strana.

Ano. A proč teda musíš chodit po levé?

Aby mě řidiči viděli.

A to by Tě neviděli, když bys šel po pravé straně? Co je tam to důležité?

No, to by mě viděli. Jo, ale já je musím taky vlastně vidět.

Výborně. A proč je musíš vidět?

Abych se jim mohl vyhnout.

Ano, správně, je potřeba, aby řidiči viděli nejen Tebe, ale hlavně abys Ty viděl je. A co když půjdeš večer, když už není tak dobře vidět? Co bys měl mít na sobě?

Ten, rrrr... reflexní materiál.

Ano, reflexní materiál, správně. A kde je nejlepší ho mít, třeba tu reflexní pásku, kterou ode mne dostaneš? A proč?

Na pravé ruce a noze, protože řidiči budou vědět, kde jsem, a když jdu, tak hýbu rukama i nohama, a je tam jako větší možnost, že mě uvidí.

Super, při pohybu je větší plocha pro odrazení světla, takže řidiče upoutá svítící bod, který se hýbe a upozorní ho tak, že tam někdo jde. Super. Děkuji Ti moc za rozhovor.

Matěj, 9 let; Michal, 9 let (Kluci byli spolužáci ze třídy a v odpovídání otázek se předháněli, kdo ji vysloví dříve.)

Kluci, jak přecházíte přes silnici?

Nejdříve se rozhlédneme a pak jdeme.

A kam se rozhlížíte?

Vlevo, vpravo a zase vlevo.

A proč se musíte rozhlížet? To nemůžete rovnou přejít?

Ne, nemůžeme. Rozhlížíme se, aby nás nesrazilo auto.

A proč se musíte rozhlížet zrovna vlevo, vpravo a zase vlevo? To se nemůžu rozhlížet vpravo, vlevo a vpravo?

Můžeš, ale levá strana je strana, která je bliž k nám, a auta po ní k nám přijedou dřív.

Výborně. To jsem chtěla slyšet. A platí to, co jste řekli, pro přecházení přes silnici po přechodu i bez něj?

Jo, platí, protože, i když by nám auta na přechodu měla zastavit, někdy nezastaví. A tam, kde není přechod, řidiči nevědí, že chceme přejít.

Kluci výborně, musím Vás opravdu moc pochválit.

Honza, 11 let

Honzo, řekneš mi základní pravidlo pro přecházení přes silnici?

Musím se rozhlídnout.

A jak se rozhlížíš?

Nejdříve vlevo, pak vpravo a pak zase vlevo.

A proč?

Aby se mi nic nestalo.

A co když by ses podíval první doprava?

Tam jede auto až pak. První jede zleva.

Správně, levá strana je blíž k nám. A platí stejná pravidla pro přecházení přes silnici jak na přechodu, tak bez přechodu?

Jo, ale auta ne vždy zastaví. Tak můžeme přejít, až když nic nepojede.

Šikulka. Správně, vždy musíš navázat oční kontakt s řidičem, aby Tě viděl, a musíš počkat, zda Ti zastaví nebo ne.

Nikolas, 10 let

Co uděláš jako první, když chceš přejít přes silnici?

Rozhlédnu se doprava a doleva.

Opravdu doprava?

No, musím se dívat hlavně dopředu.

Já myslím, že při přecházení silnice by ses měl spíš rozhlížet, jestli něco nejede a nedívat se dopředu. Představ si, že stojíš na přechodu, z jaké strany ti přijede auto jako první?

(Nikolas chvíli přemýšlí a pak odpoví.) *No, přijede mi jako první zleva.*

Výborně. Takže pořád si myslíš, že by ses měl rozhlížet první doprava?

Ne, musím nejdřív doleva.

A jak se budeš rozhlížet potom?

Pak doprava a zase doleva.

Ano. A víš, proč se musíš rozhlížet?

Aby mě nesrazilo auto.

A jak bys postupoval, kdybys chtěl přejít silnici bez přechodu?

Taky bych se rozhlížel.

A kam by ses podíval jako první? (Nějací jeho spolužáci, kteří nechtěli odpovídat, na něj pokřikují: „Přece doprava! To ví každý!“) Rozhodni se podle sebe, Nikolasi. Ne podle kamarádů. (A jelikož to zaslechly mé kolegyně, zavolaly si kluky k sobě a začaly s nimi také řešit problematiku přecházení přes vozovku.)

Nejdřív se musím podívat vlevo, pak vpravo a pak zase vlevo.

Výborně. A zvládneš mi říct, jak přecházíš přes silnici? Jak bys měl přejít?

No, nezdržovat se na ní.

Ano, takže bys měl jít rychle, ale zároveň opatrně. A co když bys šel takhle šikmo? Je to správně? (Při tom mu ukazují rukou šikmý pohyb.)

Ne, to není dobře, musím jít přímo.

Ano, správně. Na vozovce se nesmíme zdržovat.

Dominika, 9 let

Co musíš udělat, když chceš přejít přes silnici?

Musím se rozhlédnout.

A víš kam?

Doleva a doprava.

A co stačí?

Ne, ještě musím nakonec vlevo.

A vysvětlíš mi proč?

Jasně. Mezitím totiž může ještě něco přijet právě zleva.

Výborně. To jsi vysvětlila hezky. A řekneš mi, proč se rozhlížíme?

Noooo, aby nás nic nesrazilo?

To se mě, Domčo, ptáš, nebo to víš?

No, nejsem si jistá. Ne, vlastně to vím. Jo, vím to.

A víš to správně. Je to opravdu kvůli tomu, aby nás nic nesrazilo. A když přecházíš přes silnici, jak ji budeš přecházet?

No, musím se teda rozhlídnout, pak počkám a pak můžu jít.

To máš pravdu, a když jdeš, můžeš si povídat s kamarádkou?

Ne, neměly bychom se na silnici zdržovat.

Ano, správně. A když byste se neměly na silnici zdržovat, řekneš mi, jak se správně přechází? Jestli šikmo nebo rovně?

No, tak asi rovně. O tom jsem nikdy nepřemýšlela.

Tak si to, prosím Tě, zapamatuj, že když jdeš přes silnici rovně, zdržuješ se na ní méně, než kdybys šla šikmo.

Erik, 12 let

Eriku, řekneš mi základní pravidla pro přecházení přes vozovku?

Rozhlídnout se, počkat, jestli jedoucí auto zastaví, a pak teda můžu jít.

Ano, správně. A kam se rozhlížíš?

Vpravo a vlevo.

Opravdu vpravo a vlevo?

Ano.

Tak, já si stoupnu vedle Tebe. Představ si, že stojíme na kraji silnice, chceme přejít a auta jedou z téhle strany a z téhle. (Rukama naznačuji pohyb.) Odkud jedou auta jako první?

Hmmm, zleva. Jo ahááá, tak teda nejdřív se podívám doleva a pak doprava.

Správně. A stačí se podívat jen doleva a doprava?

Ano.

Vážně? A co když Ti pak zleva ještě něco pojede?

Aha, takže se musím podívat ještě pak doleva, je to tak?

Ano, je to tak. Výborně. A ještě mi řekni, proč se vlastně rozhlížíme?

Aby se nám nic nestalo a nesrazilo nás auto.

Přesně tak. Hlavně si tedy pamatuj, že se rozhlížíme nejprve doleva, doprava a nakonec ještě jednou doleva.

Monika, 9 let

Co uděláš jako první, když chceš přejít přes silnici?

Rozhlédnu se.

Správně. A kam se podíváš jako první?

(Monika mi to ukazuje hlavou.)

A jaké to jsou strany?

Pravá a levá.

Aha, takže se jako první koukáš doprava a pak doleva?

Ano.

Hmmm, tak si představ, že spolu stojíme na kraji silnice. Z jaké strany, která je blíž k nám, přijedou auta?

Jo a aha, tak tam, tam a tam. (Opět ukazuje rukou, ale tentokrát správné strany.)

A proč se musíš rozhlížet?

Abych viděla auta.

A proč je potřebuješ vidět?

Abych nevběhla do silnice a auta mě nesrazila.

Výborně.

Honza, 9 let

Na jakou stranu se rozhlížíš jako první, když chceš přejít přes silnici?

Já se nedívám jen na jednu stranu. Rozhlížím se vlevo, vpravo, vlevo a ještě vpravo.

Aha. Takže Ty se tedy takhle rozhlédneš a jdeš?

Jo. Vlastně ještě se koukám taky dopředu.

Hmmm, dopředu. A proč zrovna dopředu?

Abych viděl, zda mi tam jede nebo nejede auto.

A není to spíš, že by ses měl dívat do stran, zda Ti jede nebo nejede auto, a dopředu se díváš jen, abys nezakopl a byl z vozovky co nejrychleji pryč?

No, to asi jo, no.

A myslíš, že Ti stačí, když se rozhlédneš tak, jak říkáš?

Jasně.

A co když Ti pojede auto zleva. Ale jelikož se díváš doprava, tak ho nevidíš, ale podle Tvých slov můžeš jít.

Aha...

Přesně, i tohle si Ti může stát. Takže jak bychom se měli rozhlížet? Na jakou stranu se podíváš jako první a na jakou jako poslední?

Vlevo, pak vpravo, vlevo, vpravo a zase vlevo.

Ano. A teď mi tedy ještě vysvětlí proč.

No, to nevím.

Pojď si ke mně stoupnout. Stojíme na kraji silnice. Z téhle strany, zleva, Ti může jet auto. Může tam třeba odbočit z vedlejší, právě v momentě, kdy se koukáš na pravou stranu, a tím pádem o něm nevíš. Proto se musíš dívat ještě na konec doleva, abys měl jistotu, že Ti tam opravdu nic nejede a můžeš vstoupit do vozovky.

No, jasně, já už tomu rozumím. Díky moc!