

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta

**Srovnání městské a venkovské MŠ z hlediska dopravní
výchovy a prevence úrazů**

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce:
Ing. Lenka Smržová

Vypracovala:
Ludmila Zábojová

České Budějovice, 2012

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, 31. března 2012

Ludmila Zábojová

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych chtěla poděkovat vedoucí bakalářské práce Ing. Lence Smržové. Dále zaměstnancům a dětem z obou mateřských škol, ve kterých můj výzkum probíhal, a v neposlední řadě rodině, která mi byla oporou po celou dobu mého studia.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zaměřuje na problematiku dopravní výchovy a prevence úrazů dětí v předškolním věku. Jejím cílem je srovnání podmínek venkovské a městské mateřské školy z tohoto hlediska. Teoretická část je rozdělena na dva bloky. V prvním jsou popsány cíle, metody a prostředky dopravní výchovy, představuje dopravní výchovu jako součást environmentální oblasti RVP a zabývá se vzděláváním pedagogů 1. stupně základní školy v této oblasti. Druhý blok se věnuje úrazům dětí a jejich prevenci, zejména projektům, programům a aktivitám resortů v oblasti prevence dětských úrazů. Praktická část srovnává podmínky ve dvou vzorových mateřských školách. Jsou použity metody pozorování, rozhovorů a analýzy pracovních listů dětí. Součástí práce je také vlastní návrh práce s dětmi, hry, básničky a pracovní listy s dopravní tematikou.

Klíčová slova: dopravní výchova, prevence úrazů, předškolní dítě

ABSTRACT

This thesis focuses on the problems of the traffic education and of injury prevention of children in preschool age. Its aim is to compare the conditions of rural and urban nursery school from this point of view. The theoretical part is divided into two blocks. The first part describes the objectives, methods and means of traffic education. This part shows the traffic education as a part of the environmental education program and also deals with the education of teachers of the first stage of the primary school in this sphere. The second part is devoted to children's accidents and their prevention, especially, to projects, programs and activities in this sphere of prevention of children's injuries. The practical compares the conditions in two pattern kindergartens. The methods of the observation, interviews and analysis of worksheets of children are used in this work. In the part of this work there is also my own presentation how to work with children, games, poems and worksheets with traffic themes.

Keywords: traffic education, injury prevention, pre-school child

OBSAH:

ÚVOD.....	9
1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA.....	10
1. 1 Význam, cíl a zvláštnosti dopravní výchovy.....	10
1. 1. 1 Význam dopravní výchovy.....	10
1. 1. 2 Cíle a obsah dopravní výchovy.....	10
1. 1. 3 Zvláštnosti dopravní výchovy.....	11
1. 1. 3. 1 Učení základům dopravní výchovy.....	12
1. 1. 3. 2 Zrakové vnímání dítěte.....	12
1. 1. 3. 3 Sluchové vnímání dítěte.....	12
1. 1. 3. 4 Posuzování pohybu dopravního prostředku.....	12
1. 1. 3. 5 Pozornost	12
1. 2 Hlavní okruhy dopravní výchovy.....	12
1. 2. 1 Dítě chodec.....	12
1. 2. 2 Dítě cyklista.....	12
1. 2. 3 Dítě jako spolujezdec v osobním automobilu.....	13
1. 2. 4 Dítě ve veřejné dopravě.....	13
1. 3 Metody a prostředky dopravní výchovy.....	13
1. 3. 1 Metody dopravní výchovy.....	13
1. 3. 2 Prostředky dopravní výchovy.....	14
1. 4. Konfliktní situace v silničním provozu.....	14
1. 4. 1 Vyběhnutí mezi zaparkovanými vozidly.....	14
1. 4. 2 Hra na vozovce.....	14
1. 4. 3 Chůze po nesprávné straně vozovky.....	15
1. 4. 4 Nesprávný přechod křižovatky.....	15
1. 5 Vlastnosti dětí ovlivňující dopravní výchovu.....	15

1. 6 Dopravní výchova v Rámcovém vzdělávacím programu.....	17
1. 7 Systém dopravní výchovy.....	17
1. 8 Vzdělávání pedagogů 1. stupně základní školy.....	19
1. 9 Nehodovost v ČR.....	26
2 ÚRAZY.....	28
2. 1 Prevence dětských úrazů.....	28
2. 2 Komplexní program prevence úrazů.....	29
2. 2. 1 Ochrana své osoby a první pomoc.....	29
2. 2. 2 Úrazy doma.....	29
2. 2. 3 Úrazy ve škole.....	30
2. 2. 4 Úrazy ve volném čase.....	30
2. 3 Projekty, programy a aktivity prevence dětských úrazů.....	30
2. 3. 1 Resort zdravotnictví.....	30
2. 3. 2 Ostatní resorty a organizace.....	31
3 CÍL PRÁCE, VÝZKUMNÉ OTÁZKY.....	33
3. 1 Cíl práce.....	33
3. 2 Výzkumné otázky.....	33
4 METODY VÝZKUMU.....	34
4. 1 Pozorování	34
4. 1. 1 Mateřská škola v Dušejově.....	34
4. 1. 2 Mateřská škola v Jihlavě.....	38
4. 2 Rozhovory.....	41
4. 2. 1 Mateřská škola v Dušejově.....	41
4. 2. 2 Mateřská škola v Jihlavě.....	44
4. 3 Práce s dětmi.....	46
5 POROVNÁNÍ MATEŘSKÝCH ŠKOL.....	48
ZÁVĚR.....	50

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	51
SEZNAM TABULEK.....	53
SEZNAM PŘÍLOH.....	54

ÚVOD

Kvalitativní a kvantitativní rozvoj dopravních prostředků a rozsáhlá výstavba komunikačních sítí přináší kromě možnosti zrychlení pohybu člověka i určitá nebezpečí. Aby člověk dovedl využít předností pokroku v dopravě, musí být na tato nebezpečí připraven, měl by být vychován k dopravní kázni. Usilovná práce jak vzdělávacích, tak osvětových činitelů nemá takový účinek, jaký bychom si přáli. Nehodovost při dlouhodobém sledování klesá, ale pomalu, a počet dětí, které jsou účastníky dopravních nehod, je stále vysoký. Děti jsou totiž nejzranitelnějšími účastníky dopravního provozu a lidský činitel je hlavním faktorem ovlivňujícím dopravní nehody.

Dopravní výchova dětí od nejútlejšího věku se jeví jako nejlepší prostředek prevence nehodovosti dětí i dospělých. Děti by se měly učit takovému jednání, které jim neumožní vystavit sebe ani jiné riziku dopravní nehody. Musí se učit vážit si života a chránit jej.

Děti se stále více stávají pasivními účastníky dopravy, ve škole se učí pravidlům silničního provozu, názvům značek místo zodpovědnému chování v jednotlivých situacích.

Tématikou dopravní výchovy dětí na základní škole se zabývám už delší dobu a zajímalo mě, zda má své pevné místo i v mateřské škole a zda jsou pedagogové dostatečně kvalifikovaní v této oblasti.

Děti z naší základní školy se pravidelně účastní dopravních soutěží. Přestože se intenzivně věnují přípravě, nedosahují tak dobrých výsledků jako děti z městských základních škol. Jedním z důvodů by mohlo být, že nemají základy z mateřské školy nebo z rodiny, na které by mohly navazovat učení silničních pravidel a dopravních značek na základní škole.

Zda má umístění mateřské školy vliv na realizaci dopravní výchovy a na dovednosti dětí v tomto oboru, se pokusím zjistit porovnáním vzorových mateřských škol v Dušejově a v Jihlavě.

1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

1. 1 Význam, cíl a zvláštnosti dopravní výchovy

I nejmenší děti se stávají účastníky silničního provozu a nejrůznější dopravní situace pro ně mohou představovat vážné nebezpečí. Některé děti se již v první třídě vydávají samy do provozu a předpokládají se u nich správné základy chování v určitých dopravních situacích. Tyto základy by měly být položeny společným úsilím rodiny a mateřské školy. Jde především o to, aby systematické působení dospělých bylo zaměřeno k pochopení a praktickému zvládnutí vhodného chování v dopravě.

1. 1. 1 Význam dopravní výchovy

Důležitost výchovy k dopravní kázni dítěte je dána tím, že zvládat a překonávat silniční provoz je a bude součástí života dítěte. Nedostatečné znalosti a nezvládnutí správných dovedností v dopravních situacích může totiž člověk zaplatit tou nejvyšší cenou – životem.

Je tedy nutno děti vychovat tak, aby jako chodci v dětství, či cyklisté nebo řidiči v dospělosti se na pružném a bezpečném silničním provozu podíleli podle svých potřeb i potřeb společnosti.

1. 1. 2 Cíle a obsah dopravní výchovy

Cílem dopravní výchovy je podle BĚLINOVÉ (1980, s. 270-272) vypěstovat spolehlivé, ohleduplné a odpovědné návyky dítěte v každé dopravní situaci:

- pochopit funkci dopravy, jako zákonem vymezeného systému,
- formovat mravní vědomí a jednání při chůzi a jako cyklista v silničním provozu,
- osvojit základy bezpečného chování v silničním provozu jako chodec i cyklista,
- ovládat schopnost rychle a dobře reagovat v nečekaných, rizikových situacích,
- zvládnout techniku chůze, jízdy na kole,
- prakticky zvládnout i údržbu jízdního kola,
- ovládat znalost technických podmínek dopravy,
- osvojit si znalost jednání v případě dopravní nehody,

- pochopit také význam dopravní policie.

V teoretické a výcvikové dopravní výchově předškolních dětí přikládá STOJAN (2006) největší význam těmto okruhům:

- sluchové, zrakové a motorické schopnosti dětí a jejich rozvíjení dopravní výchovou,
- rozeznávání nebezpečných situací a nácvik správného chování v nebezpečných situacích,
- schopnost rozhodování,
- komunikativní chování účastníků silniční, resp. pozemní dopravy,
- ohleduplnost k partnerům,
- předvídavost a defenzivní chování,
- chování chodců,
- první pomoc při úrazech v dopravě,
- dopravní pravidla, značky a jejich správná interpretace.

1. 1. 3 Zvláštnosti dopravní výchovy

BĚLINOVÁ (1980) uvádí, že zvláštnost dopravní výchovy je dána zvláštnostmi dětské psychiky. Duševní činnost dítěte je rozhodujícím faktorem, který ohroží či neohroží jeho bezpečnost v silničním provozu. Například pohled na přijíždějící auto by měl dítě vbíhající do vozovky zastavit, avšak přání či potřeba chytit míč, který mu spadl do vozovky je silnější a vede dítě k nesprávnému chování.

Jelikož se dítě učí především vlastní činností, je nutno dopravní výchovu chápat jako praktický nácvik orientace v modelových situacích a nikoli jako poučování o dopravě a správném chování.

To znamená, že děti by měly být na svou každodenní roli účastníka silničního provozu připraveny nejen teoreticky, ale především prakticky. Zahraniční výzkumy jednoznačně prokazují, že příčinou nehod dětí není většinou neznalost pravidel silničního provozu, ale malá schopnost využívat je ve skutečné dopravní situaci.

1. 1. 3. 1 Učení základům dopravní výchovy

Dítě napodobuje vhodné vzory. Dříve než se začne s dopravní výchovou, měla by být věnována pozornost průpravě a výcviku smyslu, pohybové koordinaci, orientaci, samostatnosti, pohotovosti v reakci, dodržování pravidel. Z toho vyplývá, že základy dopravní výchovy pokládá učitelka i nevědomě při všech činnostech v mateřské škole.

1. 1. 3. 2 Zrakové vnímání dítěte

Dítě vnímá dopravní situace jinak než dospělý, protože má jiný úhel pohledu. To může vést ke zkreslení informace, kterou vnímá.

1. 1. 3. 3 Sluchové vnímání

Dítě může mít problém posoudit odkud zvuk přichází, zda je pro danou dopravní situaci důležitý, zda se přibližuje či vzdaluje. Aby dítě získalo tyto schopnosti, musí získat cvik především praktickými činnostmi.

1. 1. 3. 4 Posuzování pohybu dopravního prostředku

Procvičováním také dítě získá schopnost posoudit rychlost dopravního prostředku, proto je třeba, aby učitelka v mateřské škole učila děti vnímat pohyb vlastního těla v prostoru, rozvíjela jejich prostorovou orientaci, zejména vlevo – vpravo.

1. 1. 3. 5 Pozornost

V silničním provozu je nutné trvale se soustředit a to dítě dokáže jen částečně. Zvláště při hře dítě nevidí a neslyší.

1. 2 Hlavní okruhy dopravní výchovy

Pro výuku bezpečného pohybu dětí v dopravním prostředí lze téma rozčlenit do čtyř skupin:

1. 2. 1 Dítě chodec

Chodci jsou znevýhodněni především tím, že nejsou ničím chráněni (karosérií auta) a nejsou dostatečně viditelní. Dítě chodec je ještě více handicapováno, a to úrovní svých znalostí, zkušeností, schopností a i omezenými možnostmi v rozhledu.

1. 2. 2 Dítě cyklista

Jízdní kolo slouží dětem jako prostředek k hrám, ale jsou i nástrojem jejich

nezávislosti a rozvoje psychomotorických a fyzických dovedností. Je zapotřebí, aby zvládly samotnou jízdu, znalosti pravidel silničního provozu a řešení dopravních situací. Ve věku 10 let by měly být připraveny na samostatný pohyb v silničním provozu.

1. 2. 3 Dítě jako spolujezdec v osobním automobilu

Aby bylo dítě při jízdě automobilem v bezpečí, musí být dodržena nejen bezpečnostní opatření stanovená zákonem, ale i samotné chování dítěte hraje velmi důležitou roli, jelikož může ovlivnit chování řidiče. Vozit dítě do školy autem je jen zdánlivě bezpečné, protože při jízdě autem je dítě jen pasivním účastníkem silničního provozu. Učí se pasivně, pouze pozorováním rodiče jako vzoru a tedy nedostatečně.

1. 2. 4 Dítě ve veřejné dopravě

Při využívání prostředků hromadné dopravy se dítě učí samostatnosti, zodpovědnosti, chová se ekologicky, navazuje kontakt s ostatními cestujícími a tím se učí prosociálnímu jednání. Musí dodržovat zásady bezpečného a slušného chování.

1. 3 Metody a prostředky dopravní výchovy

Cíle dopravní výchovy u dětí v mateřské škole nelze plnit jednorázově nebo odděleně. Musí postupovat všemi složkami výchovy a vzdělávání.

K upevňování získaných vědomostí a dovedností dochází především neustálým opakováním, doplňováním a hlavně procvičováním v praxi, tedy jednáním.

1. 3. 1 Metody dopravní výchovy

Mezi metody používané v dopravní výchově patří:

- verbální prezentace,
- skupinová práce,
- dramatizace,
- simulace,
- pedagogické hry,
- diskuse,
- výcvik v exteriéru školy,

- výcvik v reálném provozu a na dopravním hřišti.

1. 3. 2 Prostředky dopravní výchovy

K prostředkům využívaných v dopravní výchově patří v první řadě hry s dopravní tematikou, modelové situace připravené učitelkou nebo pohybové hry. Dále hračky a modely dopravních prostředků, semaforů, dopravních značek, stavebnice k upevnění manipulačních dovedností, jednoduchá dopravní hřiště (ať už na koberci ve třídě nebo na zahradě školy). K využití se nabízejí i různé dětské filmy, vystřihovánky, omalovánky, dětské knihy, DVD, interaktivní CD, internet apod.

Nejdůležitější je však praktické využití v terénu, vyzkoušení si přímo v silničním provozu nebo ve cvičném prostoru.

Do výchovy dětí v oblasti dopravy je třeba také zapojit rodiče, informovat je, získat je ke společnému plnění úkolů a ke společnému působení.

1. 4 Konfliktní situace dětí v silničním provozu

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod dětí je nesprávné chování v rizikových situacích.

Správné chování v konfliktních situacích by si mělo dítě osvojit praktickým nácvikem. Učitelka v mateřské škole může například při hře na auta na školní zahradě přesvědčivě navodit tyto rizikové situace:

1. 4. 1 Vyběhnutí mezi zaparkovanými vozidly

Ve městě často parkují auta u chodníku a dítě nemá dobrý rozhled, a přesto vběhne do vozovky. Řidič příjezdícího auta musí reagovat na krátkou vzdálenost a ne vždycky je schopen střetu zabránit. Podobně stíženou situaci má i při vyběhnutí dítěte těsně před nebo těsně za autobusem nebo tramvají.

Je třeba děti učit, že mají přecházet pouze na přechodu a i přesto se rozhlédnout, že mají počkat až autobus odjede ze zastávky, že nemají přecházet na nepřehledných místech.

1. 4. 2 Hra na vozovce

Bývá způsobena nedostatkem hracích ploch a hřišť pro děti. Děti si často hrají v obytných zónách, v bezprostřední blízkosti komunikace, a tak dochází ke konfliktům

i při relativně nízkých rychlostech vozidel a při lepší viditelnosti dětí.

U dětí je třeba rozvíjet pozornost, soustředění, přiměřené reakce na krizové situace a logické uvažování při jejich řešení.

1. 4. 3 Chůze po nesprávné straně vozovky

Je nejčastější příčinou konfliktních situací především mimo město, při zhoršené viditelnosti anebo v noci. Jedno z nejdůležitějších pravidel v silničním provozu je „vidět a být viděn“.

Děti by měly pochopit, že chodec jdoucí po pravé straně vozovky má vozidlo za sebou, nevidí ho a tudíž nemůže správně reagovat.

K tomuto tématu se nabízí spousta pro děti velmi zajímavých činností s reflexním materiálem.

1. 4. 4 Nesprávný přechod křižovatky

Šikmé přecházení či vstup do vozovky na červenou vyvolávají další rizikové situace.

Měli bychom učit děti, kdy smějí vstoupit do vozovky, že mají přecházení dokončit, přestože na semaforu přeskočila červená apod.

1. 5 Vlastnosti dětí ovlivňující dopravní výchovu

Obecné vlastnosti dětí, které vymezují respektování a pochopení dopravních pravidel jsou podle BĚLINOVÉ (1980) tyto:

- Dítě má oči v nižší úrovni než dospělí, nevidí všechno to, co oni.
- Teprve po čtvrtém roce začíná dítě chápat jednoduché geometrické útvary, kruh, trojúhelník, obdélník. Význam dopravních značek je schopno pochopit až mnohem později.
- Spolehlivé rozlišení barev si dítě osvojí až před nástupem do školy.
- Spolehlivě rozlišit pravou a levou stranu je v předškolním věku schopna pouhá polovina dětí.
- Děti hůře určují polohu zdroje zvuku.
- Pozornost je nerovnoměrně zaměřená, nabývá nerovnoměrné intenzity. Dítě

si všímá mnoha věcí, těká rychle a nečekaně od jednoho předmětu k druhému. Náhle se zaměří na nějaký jev, který ho zaujme tak, že není schopno sledovat nic jiného.

- Naučené znalosti nejsou zautomatizované, ve chvíli spěchu a zátěže mohou být zapomenuty.
- Dítě vnímá část podnětů z okolí izolovaně a není schopno je spojit do celků, například si všimne hezké barvy auta, ale již není schopno spojit totéž auto s nebezpečím.
- Dítě je stále připraveno si hrát a tato vlastnost jej neopouští ani na vozovce.

Tyto vlastnosti dětí se při pohybu na vozovce projevují mnoha způsoby.

- Dítě vstupuje do jízdní dráhy bezstarostně, bez rozhlédnutí nebo se podívá jen na jednu stranu, mnohdy nesprávnou.
- Dítě je upoutáno něčím na protější straně ulice nebo úkolem od rodičů a nevnímají svoje okolí. Je proto třeba učit děti soustředění a opatrnosti.
- Dítě zabrané do hry v ní pokračuje i na vozovce.
- Dítě začíná chápat, že musí dávat na ulici pozor, před přechodem se rozhlédne, ale pozornost mu nevydrží po celou dobu přecházení.
- Dítě následuje již přecházející kamarády nebo dospělé, cítí se jejich „předvojem“ chráněno a neuvažuje o sobě jako o samostatném chodci.
- Dítě si krátí cestu, nerespektuje přechody pro chodce a semaforey, vidělo to u dospělých, ale neuvědomuje si, že k takovému přecházení je třeba větší pozornosti a zkušenosti.
- Dítě si hraje při okraji chodníku.
- Dítě jede na tříkolce, koloběžce při okraji chodníku, hrozí nebezpečí sklouznutí do vozovky.
- Dítě neodhadne brzdnu dráhu vozidel a utíká přes ulici „na poslední chvíli“.
- Dítě uprostřed přecházení zaváhá (změní se barva na semaforu), dostane strach a vrací se ze středu vozovky zpět.
- Dítě považuje známou silnici blízko domova za vlastní teritorium, kde se mu

nemůže nic stát, neuvědomuje si, že i na menší komunikaci může přijet vozidlo.

1. 6 Dopravní výchova v Rámcovém vzdělávacím programu

RVP zmiňuje dopravní výchovu jako součást enviromentální výchovy, a to ve dvou bodech vzdělávací nabídky:

- poučení o možných nebezpečných situacích a dítěti dostupných způsobech, jak se chránit (dopravní situace, ...), využívání praktických ukázek varujících dítě před nebezpečím,
- hry a aktivity na téma dopravy, cvičení bezpečného chování v dopravních situacích, kterých se dítě běžně účastní, praktický nácvik bezpečného chování v některých dalších situacích, které mohou nastat.

S dopravní výchovou a prevencí úrazů však souvisí i jiné body:

- aktivity zaměřené k získávání praktické orientace v obci,
- kognitivní činnosti (kladení otázek a hledání odpovědí, diskuse nad problémem, vyprávění, poslech, objevování).

1. 7 Systém dopravní výchovy

Každá dopravní nehoda je mnohem tragičtější, je-li jejím účastníkem dítě. Z údajů Policie ČR je patrné, že počet dopravních nehod, jejichž účastníkem je dítě, naštěstí výrazně poklesl. Zajisté k tomu přispěla realizace řady programů dopravní výchovy pro děti a bezpečnostní osvěta týkající se například povinného zavedení dětské bezpečnostní autosedačky v automobilech či cyklistické přilby. Byla také vybudovaná nová dopravně technická opatření v blízkosti škol, jako jsou například příčné prahy, dělící ostrůvky na pozemní komunikaci či fyzické zábrany zamezující vběhnutí dítěte do vozovky.

Dopravní nehoda bývá většinou selháním některého z prvků dopravního systému. Každá nehoda je zbytečná a je možno jí předejít. Jedním z účinných nástrojů prevence je právě komplexní systém dopravní výchovy, který musí oslovit všechny věkové kategorie a zasáhnout do všech úrovní vzdělávání.

Rodiče často podceňují svoji roli v dopravní výchově, i když vlastně působí jako

příklad, který děti ve svém dopravním chování napodobují často již od předškolního věku. Základ systému dopravní výchovy tvoří výchova v rodině.

Druhou zásadní roli pro dopravní výchovu populace hraje škola.

Největší pozornost se dopravní výchově věnuje v mladším školním věku, ve čtvrtém ročníku základní školy, kdy většina dětí dosahuje věku 10 let. Důvodem je to, že od 10 let se mohou děti samy pohybovat v silničním provozu na jízdním kole. Žáci se účastní kvalifikovaně vedeného cyklistického výcviku na dopravním hřišti i v reálných situacích provozu na silnici. Učí se správnému chování v dopravě inscenačními způsoby a metodami zaměřenými na rozvoj strategického myšlení, řeší animované problémy, hledají správná rozhodnutí a zaujímají důvodná stanoviska. Výchova k bezpečnosti silničního provozu je zařazena i do vyučování. Některé předměty obsahují přímo tematické celky zaměřené na dopravní výchovu, např. prvouka, vlastivěda, pracovní vyučování. Mluvíme ale především o 4. ročníku základní školy.

V tomto věku by však děti už měly mít určité dovednosti a stereotypy chování zažité. Jejich chování by mělo být racionálně podmíněné. Toho lze dosáhnout jen časově náročným opakováním a procvičováním v reálných podmínkách. Nestačí jednorázové kurzy a kampaňové formy dopravní výchovy.

Na toto opakování a procvičování často na základních školách nezbývá dostatek času, a proto shledávám velmi významnou institucí pro dopravní výchovu dětí, hned po primárním vlivu rodiny, předškolní zařízení. To může dětem poskytnout v přiměřené šíři a hloubce jejich vývojové úrovni poučení k bezpečnému pohybu nejen v dopravních situacích, ale i při sportovních aktivitách. Navíc děti v předškolním věku jsou nejprístupnější výchově, prevenci a komunikaci. Během pobytu dítěte v mateřské škole má pedagog poměrně velký prostor pro zařazení soustavné výchovy k prevenci úrazů a aktivit, které s ní souvisí. Pokud pedagog zvolí metody aktivní a zábavné, je velká pravděpodobnost, že i přes nízký věk budou děti schopny využít získané poznatky a návyky v běžném každodenním životě.

Problémem zůstává kvalifikované vedení dopravní výchovy. Za kvalifikované průvodce dopravní výchovou jsou považováni výlučně učitelé. Ve vzdělávání učitelů pro mateřské školy však není dopravní výchově a prevenci úrazů věnována dostatečná pozornost, především u kombinovaného studia.

1. 8 Vzdělávání pedagogů 1. stupně základní školy

Institucionální formu považuje STOJAN (2009) spolu se specifickou formou rodinné výchovy za nejvýznamnější částí dopravní výchovy. Klíčem k jejímu úspěšnému efektu je harmonický systém, o jehož nalezení a realizaci usilují všechny vyspělé státy s rozvinutou dopravou. Zdá se, že jedním z nejnadějnějších řešení je vytvořit z dopravní výchovy nepominutelný komplement globální výchovně-vzdělávací činnosti učitelů, kteří k tomu musí nabýt příslušné kompetence především v systému celé pedagogické přípravy.

Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ je zařazena jako povinný předmět do 4. ročníku tohoto studia učitelství ve společném základu a čerpá z již absolvovaných pedagogických a psychologických disciplín.

Co by tedy měli pedagogové při přípravě na svoji profesionální roli konkrétně zvládnout, aby jejich vedení dopravní výchovy bylo komplexní, kvalifikované a efektivní?

V první řadě je to klasifikace dopravních situací, v nichž dochází k potencionálnímu nebo reálnému nebezpečí úrazu nebo usmrcení dítěte z důvodu podceňování či včasné neodhalení situací jako nebezpečných. To se týká širokého spektra situací v místě bydliště při běžné mobilitě, pohybu dětí jako chodců při hrách a sportu, v kontaktu s dopravou při cestách do a ze školy, za sportem a za zábavou.

Základ přípravy pedagogů na kvalifikované a kompetentní vedení dopravní výchovy je shrnutí nejpotřebnějších a nejfrekventovanějších prvků dopravní výchovy do studijního materiálu, zpracovaného pro tento účel na Katedře didaktických technologií, která je autorem celého projektu a garantem předmětu na brněnské Pedagogické fakultě Masarykovy univerzity.

Pozornost je věnována těmto kapitolám:

1. Koho označujeme pojmem „Chodec“

Dětem je třeba vysvětlit, že kromě osob používajících ke svému pohybu v dopravním prostředí pouze chůze, jsou za chodce považovány také osoby, které:

- vezou dětský kočárek,
- tlačí vozík s nemocným nebo invalidou,

- tlačí vozík s nákladem do 60 cm šířky,
- vedou jízdní kolo nebo moped,
- řídí invalidní vozík,
- pohybují se po chodníku na kolečkových bruslích, koloběžkách, dětských kolech, skateboardech, lyžích, apod.

2. Co znamená pojem „Dopravní prostředí“

Dopravní prostředí může mít své specifické rozdíly pro městské děti a pro venkovské děti. Je nutné, aby obě skupiny byly dostatečně informovány o různosti dopravních situací, do nichž se mohou dostat v prostředí, které pro ně není prostředím domácím, a naučily se v nich chovat správným způsobem.

Charakteristiky typické pro provoz ve městě:

- velká hustota „silničního“ provozu,
- rychlost pohybujících se vozidel,
- značná hustota dopravních značek, světelné signály,
- více jízdních pruhů vozovky,
- kolejová vozidla,
- chůze po přeplněných chodnících,
- přecházení vozovky mimo podchody, nadchody a vyznačené přechody.

Charakteristiky typické pro provoz na venkově:

- úzké silnice, obvykle bez označení podélných a vodicích čar,
- absence chodníků,
- méně kvalitní povrch vozovek,
- špatné nebo žádné osvětlení vozovek,
- místní zvyklosti odporující všeobecně platným pravidlům „silničního“ provozu,
- parkování vozidel v místech, kde to řidiči vyhovuje, bez ohledu na šířku pozemní komunikace a další aspekty dopravní bezpečnosti,
- nezřetelné výjezdy z míst položených mimo pozemní komunikaci,

- pohyb speciálních vozidel, často velmi rozměrných a pomalých,
- pohyb zvířat v blízkosti vozovky nebo přímo na vozovce.

3. Odborné názvy prvků dopravního prostředí

Pro další poučení, jak se v dopravním prostředí správně chovat, je nezbytně nutné vysvětlit dětem několik dalších základních názvů používaných v dopravním prostředí.

Vozovka je ta část silnice, která je určena pro provoz vozidel (různý povrch, vodorovné dopravní značení apod.).

Krajnice jsou po stranách vozovky. Slouží pro zastavení a parkování vozidel nebo jako chodníky, cyklistické stezky apod.

4. Chůze po silnici

Chodci jsou „doma“ pouze na chodníku a stezkách pro chodce. K chůzi smí chodec využít levou krajnici pouze tam, kde chodník není ani po jedné straně silnice. Tam, kde není ani krajnice, musí pěší využít levého okraje vozovky.

Vysvětlíme, že takto vidí chodci přijíždějící vozidla proti sobě a podle chování řidičů mohou včas rozeznat, zda jim nehrozí nebezpečí při míjení se.

Speciální poučení se týká situace, kdy musí použít silnici větší skupina chodců v organizovaném pochodovém útvaru. V takovém případě jsou obvykle ve dvojstupu při pravém okraji vozovky, nejlépe s výrazným reflexním vybavením prvního a posledního chodce. V noci nebo za zhoršené viditelnosti se dokonce musí vybavit žlutým nebo bílým světlem vpředu, oranžovým světlem postranním (doporučeno) a červeným světlem vzadu. Světla musí být viditelná nejméně na vzdálenost 150 metrů.

Pohyb chodců je vyloučen na dálnici, na označených pozemních komunikacích pro motorová vozidla a v úsecích označených dopravní značkou „Zákaz vstupu chodců“ a „Stezka pro cyklisty“.

5. Jiná potenciální nebezpečí

Mezi nejčastější nebezpečí patří volný štěrk. Jeho odmrštění koly projíždějících vozidel může kolemjdoucím chodcům způsobit řadu vážných zranění.

Chodci, jdoucí příliš po okraji chodníku, si často neuvědomují rizika, která jim hrozí od padajících nákladů z ložných ploch vozidel, od uvolněných částí automobilů, ale i riziko pádu do vozovky.

Klamný pocit absolutního bezpečí chodců na chodníku může dramaticky vyústit v jejich bezprostřední ohrožení např. v místech, kde vozidla křižují chodníky a stezky pro pěší či cyklisty, aby se dostala na vozovku, nebo naopak z vozovky na parkoviště, do garáže apod.

Děti vedeme k tomu, aby nepřecházeli vozovku na místech pro ně i pro řidiče nepřehledných (v blízkosti zatáčky, zúžené vozovky). Jestliže si dítě není jisto, že samo bezpečně přejde vozovku na druhou stranu, mělo by požádat o pomoc dospělého.

6. Na stezkách

Stezky jsou komunikace, jejichž začátek a konec je označen dopravními značkami ve tvaru modrého kruhu (resp. přeškrtnutého modrého kruhu) s bílým symbolickým označením, pro koho jsou určeny.

Jsou to:

- stezky pro chodce,
- stezky pro chodce a cyklisty,
- stezky pro cyklisty.

Pokud je stezka vyhrazena chodcům, nesmějí po ní jezdit cyklisté a naopak.

Na stezce pro chodce smějí cyklisté jízdní kolo pouze vést, a to tak, aby chodce neohrožovali. Děti zde mohou jezdit na koloběžkách, na tříkolkách, na kolečkových bruslích i na dětských jízdních kolech jen rychlostí chůze. Platí zde stejná pravidla jako na chodníku, tzn. chodí a „jezdí“ se vpravo.

Stezka pro chodce a cyklisty je určena oběma těmito skupinám. Bývá rozdělena podélnou souvislou čarou na dvě části, z nichž jedna slouží chodcům a druhá cyklistům. Vyhrazení bývá zpravidla vyznačeno na vozovce příslušným symbolem. Chodci a cyklisté se zde musí k sobě chovat ohleduplně a nesmějí se navzájem ohrožovat.

Chodci na stezku určenou výlučně pro cyklisty vstupovat nesmějí.

7. Na chodníku

Chodníky slouží především chodcům. I na nich platí pravidla bezpečného a ohleduplného chování. Dětem vštěpujeme především návyk, že po chodníku se vždy chodí vpravo. Chodec, který jde pomalu, se předchází zleva. Pokud v protisměru přicházejí jiní chodci a šíře chodníku nedovoluje předcházení, počkáme, až se náš

protisměr uvolní.

Jdou-li dvě dvojice chodců proti sobě v úseku, kde je pro míjení málo místa, potom zpravidla ti, kteří jsou v každé dvojici po levé straně, zpomalí a zařadí se za svého partnera jsoucího vpravo.

V místech, kde je další chůze po chodníku znemožněna, následuje obvykle příkaz přejít přes vozovku na druhou stranu. Tyto dopravní situace jsou vždy spojeny se zvýšeným nebezpečím a většinou nelze uplatnit natrénovaná řešení.

8. Co na sebe

Jedním z nejdůležitějších předpokladů pasivní bezpečnosti chodců a dětí především je používání oděvů, oděvních doplňků, aktovek či osobních předmětů v pestrých, signálních barvách, nebo s reflexními nášivkami. Chodec, vybavený takovým doplňkem (čelenkou, přívěskem, šerpou nebo odraznou nášivkou na oděvu, aktovce, či obuvi) je pro řidiče zřetelně viditelný až na vzdálenost 150 metrů. Bez reflexních efektů spatří řidič téhož chodce už jen ze vzdálenosti pouhých 30 – 40 metrů, což může být pozdě. Zmíněné pravidlo platí zatmy a špatné viditelnosti způsobené jakýmkoliv příčinami dvojnásob.

9. Přecházení vozovky

K přecházení vozovky používáme vždy, kdykoliv je to možné, vyznačený přechod pro chodce, tzv. „zebru“, případně nadchody nebo podchody, jsou-li reálně dosažitelné.

Není-li v blízkosti přechod pro chodce, doporučuje se přecházet vozovku pouze po pozorném a opakovaném rozhlédnutí a jen v místech, odkud je dobře vidět na obě strany provozu. Zvolíme chůzi rychlou, bez zbytečného zdržování se na vozovce, komo k ose komunikace. V blízkosti zatáčky, v zatáčce samé, ani v blízkosti vrcholu stoupání nikdy nepřecházíme a do vozovky nevstupujeme. V noci navíc volíme místo s dobrým pouličním osvětlením.

Přecházení vozovky na křižovatce řízené světelnou signalizací – před vstupem na přechod sleduje chodec kromě vozidel z obou stran především signál pro chodce na semaforu, umístěném na protější straně ulice. Svítí-li červená, znamená to: stůjte a čekejte. Svítí-li zelená, znamená to: přesvědčte se rozhlédnutím, že všechna vozidla zastavila, a přejděte.

Na vozovce se chodec nezdržuje, při změně signalizace v průběhu přecházení

se nevrací, ale rychlou chůzí dokončí přecházení.

10. Místa vhodná pro hry a sportování

Děti by si měly hrát výlučně na místech k tomu účelu vyhrazených, ať už v sídlištích, nebo v obytných zónách, označených příslušnou dopravní značkou a vybavených trvalou zelení, lavičkami, nebo zpomalovacími prahy a retardéry.

Zde si lze hrát a sportovat i na chodníku a na vozovce. Děti mladší 10 let zde smí jezdit na kole i bez povinného dozoru osoby starší 15 let.

Hrám mimo obytnou zónu je potřeba se vyhnout, protože:

- obtěžují chodce, brání v chůzi a způsobují kolize s kolemjdoucími chodce,
- děti zabrané do hry mohou spontánně vběhnout do vozovky a ohrozit sebe i řidiče vozidel, případně vozidla míčem či jiným sportovním náradím poškodit,
- v těsné blízkosti vozovky číhá ještě nebezpečí tlakové vlny, kterou způsobují rychle jedoucí kamiony.

Při probírání tohoto tématu děti upozorníme také na dopravní značku „Pěší zóna“, označující prostor, v němž se mohou chodci pohybovat stejně jako v obytné zóně po celé šíři vozovky a chodníku, ale dětské hry a sporty jsou zde vyloučeny.

Venkovské děti mají pro hry a sport více volného prostoru, ale i v těchto případech je jim potřeba od nejútlejšího věku opakovaně zdůrazňovat, že hrát si na vozovce je i na místech s malým dopravním provozem nebezpečné.

11. Dítě ve veřejné hromadné dopravě

Správné chování cestujícího veřejnou dopravou se řídí ve všech fázích přepravy stanovenými pravidly. Při čekání na autobus má chodec:

- čekat na místě označené nebo předpokládané zastávky včas a bez dobíhání vozidla,
- nestát příliš blízko u kraje chodníku,
- zařadit se do fronty a tvořit ukázněnou skupinu.

Děti s pedagogickým doprovodem by se měly seřadit do dvojstupu kolmo k vozidlu tak, aby byly všechny dobře vidět z řidičova místa, nepředbíhat se, netlačit se, nestrkat. Před příjezdem a úplným zastavením vozidla by měly čekat v bezpečné

vzdálenosti (alespoň 1 metr) od okraje vozovky.

Při nastupování do autobusu postoupí k otevírajícím se dveřím a pomocí madel, kterých se přidržují, rychle a ukázněně nastoupí do vozidla.

Po dobu přepravy:

- se cestující posadí na nejbližší volné sedadlo. Jsou-li všechna sedadla obsazena, přidržuje se tyčí nebo madel k tomu určených,
- uvolní nástupní prostor k vystupování a nastupování ostatních cestujících.

Pro vystoupení:

- vyčká úplného zastavení vozidla,
- během vystupování se přidržuje držadel.

Pro opuštění zastávky v případě přecházení vozovky na druhou stranu má žák vyčkat, až autobus ze zastávky odjede a uvolní se rozhled na obě strany.

Děti by vždy měly přecházet společně s větší skupinou, nejlépe s dospělými, kteří jsou zkušenější a řidiči vozidel je více respektují.

12. Dítě jako spolujezdec v automobilu

Pro děti do 12 let a s tělesnou výškou menší než 1,5 metru jsou vyhrazena v osobním automobilu výhradně zadní sedadla s povinností použití bezpečnostních pásů. Nejmenší děti cestují na zadních sedadlech v homologovaných, tj. otestovaných a schválených dětských sedačkách.

Po ukončení jízdy musí dítě vystupovat z vozidla vždy na straně k chodníku a podívat se dozadu a ubezpečit se, že může bez ohrožení sebe a jiných otevřít dveře.

13. Výstražná světla a signály

Pro chodce je z hlediska bezpečného pohybu v dopravních situacích velmi důležité vědět, co na ně „bliká“ nebo „svítí“ především z kolemjedoucích vozidel. Světelnými znameními totiž informují řidiči některých vozidel ostatní účastníky silničního a pěšího provozu o právu přednosti v jízdě nebo o svých záměrech odbočit, zastavit, zacouvat, varovat.

Chodec, který se chystá přejít silnici za stojícím vozidlem, se takto podle rozsvícených couvacích světel snadno dozví, že řidič miní couvat a může na situaci

správně zareagovat.

14. Smyslové vnímání

Nejčastěji jsme klamáni zrakem. I naprosto zdravé a správně fungující oči mohou posílat do mozku nepravdivé informace. Patří mezi ně nejen poruchy prostorového vidění, optické klamy, zkreslení nebo neschopnost vnímat podněty trvající méně než 1/10 vteřiny, ale zejména „zatažení“ informace, které má na svědomí tzv. „slepá skvrna“ na sítnici. Je to místo, kudy prostupuje sítnicí oční nerv. Necitlivost sítnice v tomto místě na optický vjem způsobuje, že objekt promítaný oční čočkou do tohoto místa na sítnici není vnímán, a pro člověka prostě „neexistuje“.

V dopravě je „slepá skvrna“ vážným nebezpečím, hrozcím doslova na každém kroku. Při letmém rozhlédnutí před přecházením vozovky nebo na křižovatce může snadno způsobit přehlédnutí blížícího se vozidla a zavinit tragédii. Proto se v každé dopravní situaci musíme podívat všemi směry nejméně 2x, abychom chybu způsobenou „slepou skvrnou“ eliminovaly.

1. 9 Nehodovost v ČR

Dopravní úrazy představují 14% z celkového počtu dětských úrazů. Dvojnásobně častěji než u jiných zraněních se u dopravních úrazů setkáváme s dlouhodobými nebo trvalými následky. Dopravní úrazy jsou nejčastější příčinou dětských úmrtí.

Policie ČR v roce 2010 šetřila 75 522 nehody, při kterých bylo 753 osob usmrceno, 2 823 osob těžce zraněno a 21 610 osob lehce zraněno. Oproti roku 2009 stoupl počet nehod, avšak počty usmrcených a zraněných výrazně klesl.

Vývoj následků nehod za posledních 10 let je příznivý. Nejvíce nehod se stalo v roce 1999 – 225 690. Od tohoto roku klesá výrazně počet nehod, ale především usmrcených a zraněných.

Tabulka č. 1.: Nehodovost v letech 2001 až 2010

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Při porovnávání počtu nehod v roce 2008 a 2009 je nutné brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii.

Z uváděných počtu zavinily děti cyklisté 204 nehody, při těchto nehodách nedošlo k usmrcení, ale 183 osob bylo zraněno. Děti chodci zavinily 486 nehod a při nich byly usmrceny 3 děti a zraněno 504 osob.

[Www.policie.cz/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky.aspx](http://www.policie.cz/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky.aspx). [online]. [cit. 2012-03-1].

2 ÚRAZY

Úraz se může stát během jediného okamžiku, ale jeho následky mohou být dalekosáhlé či dlouhodobé. Jsou provázeny bolestí a utrpením dítěte a vznikem velké zátěže působící na celou rodinu.

Význam prevence úrazů a nehod je plně doceněn až teprve tehdy, když si uvědomíme bezprostřední nebezpečí úrazových rizik, včetně rizika smrti a trvalých následků, které zasahují nepříznivě do života dítěte a celé jeho rodiny.

Děti jsou nejohroženější skupinou. Úrazy jsou u nich častější příčinou smrti než nemocnost. Podle českého statistického úřadu umírá v České republice každým rokem na následky úrazu více než 300 dětí a dalších 3000 je následkem úrazu trvale postiženo.

Nejčastějšími úrazy jsou zlomeniny, vykloubení, pohmoždění a poranění povrchu těla. Mezi nejzávažnější úrazy patří poranění hlavy a lebky, popáleniny, opařeniny a poranění související s dopravními nehodami.

2.1 Prevence dětských úrazů

Prevence dětských úrazů probíhá v České republice na všech úrovních. Primární a sekundární prevence především na úrovni ambulantních lékařů, školských zařízení, rodiny i zájmových činností. Preventivní programy pak mají v náplni práce různé organizace. Terciární prevence plně spadá do činností zdravotnických zařízení, která ošetřují dětské úrazy.

Vzhledem k závažnosti situace v problematice dětských úrazů a na základě doporučení Republikového výboru pro prevenci kriminality byla na Ministerstvu zdravotnictví ustavena Meziresortní pracovní skupina pro prevenci dětských úrazů. Cílem této pracovní skupiny je zajištění systémového řešení prevence úmyslných i neúmyslných úrazů u dětí ve věku 0 až 18 let v České republice, urychlené snížení této úrazovosti a vytvoření Národního akčního plánu prevence dětských úrazů na léta 2007 – 2017. Ustavení Meziresortní pracovní skupiny pro prevenci dětských úrazů na MZ ČR a vytvoření Národního akčního plánu je velmi kladně hodnoceno orgány WHO a EU.

Návrh Národního akčního plánu byl vypracován na základě podkladů příslušných resortů a institucí a je v souladu s:

- doporučeními Evropské komise a WHO (Světová zdravotnická organizace),
- činností sítě National Focal Points for Violence and Injury Prevention,
- řešením problematiky v rámci WHO programu „Zdravé životní prostředí pro děti – CEHAPE“
- implementací a dodržováním Úmluvy o právech dítěte.

Www.detske-urazy.cz. [online]. [cit. 2012-03-1].

2. 2 Komplexní program prevence úrazů

Komplexní program prevence úrazů by měl podle ŘÍHOVÉ (2005) zasahovat do všech těchto okruhů:

2. 2. 1 Ochrana své osoby a první pomoc

Pro dítě je včasný rozvoj schopnosti ochránit sebe a umět si poradit v krizové situaci velmi důležitá, protože je bezbranné a důvěřivé. Proto je třeba co nejdříve naučit děti rozlišit správné od nesprávného, vhodné od nevhodného, povolené od zakázaného apod.

Tím, že dítě vstoupí do třídního kolektivu, začíná vnímat samo sebe jako součást nějakého celku, ve kterém se vytváří společenské vazby a vztahy. Osobnost dítěte se rozvíjí.

Podstatné je naučit děti vážit si vlastního života, vypěstovat u nich pozitivní vztah k sobě, ale i k ostatním, naučit je odpovědnosti a schopnosti jednat opatrně s vědomím zranitelnosti vlastního těla.

S tím souvisí i položení základů zásad první pomoci přizpůsobených věku cílové skupiny.

2. 2. 2 Úrazy doma

Domácí prostředí je nejčastějším úrazovým místem dětí předškolního a mladšího školního věku. Úrazy doma představují až 55 % ze všech úrazů (Český statistický úřad). Přibližně 68 % úrazů se stane v kuchyni, 14 % v pokoji, 10 % v koupelně a 8 %

v ostatních prostorách, jako je zahrada, garáž, bazén, sklep, atd.

Mezi nejrizikovější činnosti patří vaření, ohřívání, manipulace s hořlavinami, elektrickým proudem a elektrospotřebiči. Nejčastějšími příčinami úrazů jsou pády, popálení a opaření, poranění elektrickým proudem a pokousání psem. Mezi časté následky nesprávného chování patří udušení, tonutí a otravy. Úrazy v domácím prostředí jsou závažné především proto, že k nim dochází v prostředí, které dítě dobře zná a které by mu mělo dávat pocit jistoty, bezpečí a ochrany.

2. 2. 3 Úrazy ve škole

Jde především o zlomeniny, vykloubeniny a zhmožděniny způsobené pády, úrazy zapříčiněné jiným dítětem při rvačce nebo srážce, případně úrazy zaviněné rozbitým vybavením nebo poškozenými pomůckami ve škole. Nejčastějšími místy vzniku úrazu jsou třídy, chodby, tělocvičny, školní hřiště, a to obvykle bez přítomnosti dospělé osoby.

2. 2. 4 Úrazy ve volném čase

Vznikají při sportu, hrách, v přírodě, na hřišti a představují až třetinu z celkového počtu úrazů. Mnoho úrazů při sportu je způsobeno přeceněním skutečných dovedností dítěte a nepřiměřenou fyzickou náročností aktivity vzhledem k věku dítěte.

Navíc každý sport předpokládá správnou výbavu zvyšující bezpečnost dítěte – oblečení, náradí, ochranné pomůcky.

2. 3 Projekty, programy a aktivity prevence dětských úrazů

2. 3. 1 Resort zdravotnictví

Ministerstvo zdravotnictví

- podpora preventivních programů a výzkumných projektů,
- plnění dlouhodobého programu „Zdraví pro všechny v 21. Století“,
- podílení se na plnění Koncepce státní politiky pro oblast dětí a mládeže do roku 2010,
- podpora vzdělávání laické i odborné veřejnosti,
- ustavení Meziresortní pracovní skupiny pro prevenci dětských úrazů v únoru 2005,

- příprava Národního akčního plánu prevence dětských úrazů na léta 2006 – 2016,
- mezinárodní spolupráce.

Jihočeská univerzita

- výzkumná činnost ,
- realizace preventivní akce „Den dětí – den bez úrazů“, prevence dopravních úrazů dětí - „Bezpečný cyklista“,
- publikační činnost, vydávání odborného a vědeckého časopisu JU „Prevence úrazů, otrav a násilí“,
- přednášková činnost v rámci akreditovaných předmětů,
- projekt na zavedení výuky předmětu Prevence úrazů a otrav u dětí, dospělých a seniorů na JU,
- spolupráce s Krizovým centrem pro děti a rodinu v Jihočeském kraji v oblasti úrazové prevence,

Centrum úrazové prevence

- koordinace projektu „Bezpečná komunita“,
- podílení se na organizaci Národních dnů bez úrazů,
- výzkumné a preventivní projekty,
- publikační činnost – zejména vydávání časopisu „Aktuality v prevenci úrazů“ ve spolupráci s pracovní skupinou České pediatrické společnosti,
- kurz „Problematika dětských úrazů“.

2. 3. 2 Ostatní resorty a organizace

Ministerstvo dopravy

- národní strategie bezpečnosti silničního provozu, jejímž cílem je do roku 2010 snížit počet usmrcených v důsledku dopravních nehod o 50 % ve srovnání s rokem 2002,
- působení na veřejnost formou kampaní a rozšiřování informací,
- dopravní výchova dětí a mládeže,

- koordinace aktivit ostatních resortů a nevládních organizací a občanských sdružení.

Ministerstvo vnitra

- oblast prevence dětských úrazů v dopravě, na pozemních komunikacích,
- informovanost pro odbornou i laickou veřejnost,
- informování veřejnosti o dopravní situaci, statistiky dopravních nehod,
- projekty směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích,

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy,

- výchova a vzdělávání dětí, žáků a studentů v úrazové problematice,
- podpora výzkumu a vývoje v úrazové problematice,
- podpora sportovních aktivit,
- plnění Koncepce státní politiky pro oblast dětí a mládeže do roku 2010, podílení se na plnění dlouhodobého programu „Zdraví pro všechny v 21. století“.

[Www.detske-urazy.cz](http://www.detske-urazy.cz). [online]. [cit. 2012-03-11].

3 CÍL PRÁCE, VÝZKUMNÉ OTÁZKY

3.1 Cíl práce

Cílem práce je srovnání podmínek venkovské a městské mateřské školy z hlediska dopravní výchovy a prevence úrazů dětí předškolního věku, srovnání metod používaných v těchto mateřských školách, nalezení souvislosti mezi umístěním mateřské školy a kvalitou dopravní výchovy, zda jsou mateřské školy vybaveny pomůckami pro dopravní výchovu. Dalším cílem je zjistit, zda kvalifikace pedagogů pro dopravní výchovu je dostatečná.

3.2 Výzkumné otázky

Má umístění mateřské školy vliv na kvalitu dopravní výchovy?

Má dopravní výchova své místo v mateřské škole a je jí věnována ve vzorových mateřských školách dostatečná pozornost?

Jsou pedagogové v mateřských školách kvalifikováni pro dopravní výchovu?

Jsou mateřské školy vybaveny pomůckami pro dopravní výchovu?

4 METODY VÝZKUMU

4. 1 Pozorování

S pozorováním jsem začala v dubnu 2011 a naposledy jsem ve vzorových školkách byla v únoru 2012.

Do vzorové mateřské školy v Dušejově jsem chodila častěji, dvakrát až třikrát týdně. Informace o činnostech jsem získávala průběžně, z rozhovorů s učitelkami, ze záznamů v třídních knihách. Větší pozornost jsem věnovala na třídě předškoláků.

4. 1. 2 Pozorování v mateřské škole v Dušejově

Stručný popis mateřské školy Dušejov

Mateřská škola je součástí základní školy.

Je to mateřská škola dvoutřídní, do jedné třídy chodí děti ve věku 3 – 5 let a do druhé chodí předškoláci, děti s odkladem školní docházky a podle potřeby i některé pětileté děti. Jsou zde 3 učitelky. Kapacita je 45 dětí. Škola se nachází v provizorních prostorách zdravotního střediska, tzn. místností je dostatek, ale jsou malé, široké chodby jsou využívány jako šatny, je zde spousta malých prostorů k uložení hraček, celý prostor je příliš členitý.

Činnosti zaměřené přímo na dopravní výchovu a prevenci úrazů:

V dubnu 2011 začali s tématickým celkem „Děti, pozor, červená“ - trval 2 týdny:

- děti si hrály na policii,
- povídaly si o dopravních prostředcích,
- chovaly se podle pravidel silničního provozu v různých situacích,
- podnikaly vycházky do okolí za účelem hledání dopravních značek,
- používaly semaforey a značky,
- stavěly silnice a města,
- učily se důležitá telefonní čísla,
- hrály si na chodce,
- byly se podívat na školní kolo dopravní soutěže dětí ze ZŠ Dušejov,

- pohádka „O neposlušných kůzlátkách“ - čtení a povídání o možných nebezpečích.

V jiných tématických celcích byly zařazeny prvky dopravní výchovy:

- hra na hasiče – proč dětem zápalky do ruky nepatří?,
- hra na dopravu – procvičovaly barvy na semaforu, důležitá telefonní čísla,
- návštěva hasičského záchranného sboru v Třešti – děti si vyzkoušely oblek, hasiči jim ukázali auta, přístroje a budovu HZS,
- na konci května jely děti na dopravní hřiště do Jihlavy – program připravovaly učitelky dopravní výchovy ze ZŠ Nad Plovárnou.,
- (Na obě tyto akce nenavázaly dalšími činnostmi v mateřské škole.),
- zopakovaly si dopravní prostředky v rámci třídního tématického celku o raketách a vesmíru,
- koncem června si děti povídaly o bezpečnosti na silnicích a na přechodech, na vycházce došlo k vysvětlení a poučení (v obci není žádný přechod, paní učitelka dětem ukázala, jak se přechází, děti si přecházení vyzkoušely),
- poslední den si děti povídaly, jak se chovat o prázdninách,
- na začátku školního roku v září 2012 byly děti seznámeny s prostorami v mateřské škole a poučeny o bezpečném chování v těchto prostorách i při pobytu venku,
- znovu si povídaly o dopravních prostředcích, kreslily je, pojmenovávaly a zjišťovaly účel, hrály si ve vestičkách s obrázky dopravních prostředků na křižovatku (procvičovaly reakce na barvy na semaforu),
- podnikly vycházku obcí za účelem zjistit, kde je obchod, obecní úřad, pošta apod.,
- hrály si na školu, rozlišovaly slušné a neslušné, bezpečné a nebezpečné chování,
- při hře na povolání se objevili i řidiči, toho paní učitelka využila a procvičovaly v herně správné chování v silničním provozu, zejména přecházení silnice po přechodu,
- následující den zařadila pexeso, puzzle s dopravní tematikou a hru se semaforey,

- první den v říjnu jely děti na dopravní hřiště do Jihlavy,
- v říjnu zařadila paní učitelka tématický blok o astronautech – děti kreslily a hrály si na vesmír, povídaly si o raketoplánech apod.,
- děti při hře na rychlou záchrannou službu procvičovaly svoje jména, příjmení a bydliště, vyzkoušely si cvičný rozhovor se spojovatelkou na čísle 112,
- následovala hra na lékaře a pacienta, zjišťování, jakou první pomoc může dítě předškolního věku poskytnout,
- v listopadu použila paní učitelka model dopravního hřiště, vždy dvě děti jezdily a snažily se dodržovat dopravní předpisy,
- následovalo určování a procvičování dopravních značek,
- na začátku prosince se zaměřila paní učitelka v řízených činnostech na rozlišování pravé a levé strany a na orientaci v prostoru – nahoře, dole, před, za a opakovaly si geometrické tvary na pracovních listech a hledaly geometrické tvary ve svém okolí,
- v lednu si povídaly o radostech a strastech zimy, jaká nebezpečí zima přináší,
- paní učitelka opět zařadila hry na procvičení orientace v prostoru a pravolevou orientaci,
- v únoru při pobytu venku si děti prošlapaly cestičky ve sněhu a hrály si na auta a na chodce,
- v březnu si při řízené činnosti hrály na hasiče, zkoušely oznámit požár na čísle 150.

Činnosti, které souvisí s dopravní výchovou a prevencí úrazů nepřímo:

Rozvoj hrubé motoriky - děti pravidelně (jednou týdně) cvičí v sokolovně, v prostorách mateřské školy nemají dostatek prostoru pro aktivní pohyb, pobyt venku se uskutečňuje především na školní zahradě (výjimkou je turistický kroužek vedený vedoucí učitelkou), vycházky podnikají výjimečně a po odlehlých komunikacích.

Rozvíjení spolupráce - převažuje práce jednotlivců.

Komunikace – je rozvíjena v řízených činnostech i ve volné hře. Konfliktní situace paní učitelka řeší většinou oddělením dítěte nebo dětí od skupiny, řešení

konfliktních situací s dětmi nekonzultuje. Děti nemají dostatek prostoru vyjádřit svá přání a emoce.

Empatické reakce – převažují soutěživé hry, ale jsou zařazovány i prosociální hry.

Rozvíjení smyslového vnímání – nedostatečné, zejména chybí hry pro rozvoj sluchového vnímání. Smyslové vnímání je rozvíjeno didaktickými hrami u stolečků.

Matematické dovednosti – děti procvičují početní řadu 1 – 5, geometrické tvary, třídí kostky podle velikosti, vyplňují pracovní listy.

Časoprostorová orientace – nad, pod, za, před procvičují většinou na pracovních listech, občas jsou zařazeny hry s touto tematikou.

Samostatnost – děti jsou samostatné v samoobslužných činnostech. Nerozhodují o tom, co se bude v mateřské škole dít, mají prostor k realizaci vlastních nápadů pouze při volné hře.

Znalosti – k osvojování znalostí používá paní učitelka didaktických pomůcek, obrázků, pracovních listů, méně častěji her. Děti jezdí na dopravní hřiště do Jihlavy dvakrát ročně.

Kompetence k řešení problémů – ve školce platí pravidla, na jejichž tvorbě se děti nepodílely, jsou daná. Konfliktní situace řeší paní učitelka sama, ptá se: „Co se stalo?“, téměř nikdy „Jak to vyřešíme?“.

Vybavenost mateřské školy pro dopravní výchovu a prevenci úrazů

- vestičky s obrázky dopravních prostředků,
- nástěnná aplikace s dopravními prostředky na souši, ve vodě, ve vzduchu,
- magnetky s dopravními prostředky a křižovatkami,
- nefunkční elektronický semafor,
- mechanický semafor,
- 4 žluté reflexní vesty,
- červené a zelené praporky,
- deskový model dopravního hřiště, který si vypůjčují ze školní družiny,
- metodické publikace – zastaralé.

4. 1. 2 Pozorování v mateřské škole v Jihlavě

Stručný popis mateřské školy v Jihlavě

Jsou zde čtyři smíšené třídy. Kapacita je 70 dětí. S dětmi pracuje 6 učitelek.

Tato školka je velká, má dvě nadzemní podlaží. Každá třída má k dispozici dvě velké místnosti a svoje sociální zařízení. V přízemí jsou šatny a zázemí školky. Děti mají dostatek prostoru pro všechny své činnosti.

Činnosti zaměřené přímo na dopravní výchovu a prevenci úrazů:

Ve školce se vzdělávají podle projektu „Chovejme se bezpečně“ - vzdělávací projekt zařazený do ŠVP pro rok 2011/2012. Je realizován ve spolupráci s Preventivně informačním oddělením Krajského ředitelství policie kraje Vysočina v období únor – červen 2012.

Jedná se o seznámení se se základy bezpečného chování v dopravě, s dopravními značkami, děti se naučí přecházet přes označený přechod, přes přechod se semaforey, zopakují si znalost základních barev, pravidla jízdy autem s rodiči, správné návyky při jízdě na kole. Dále si povídají o tom, jak se chovat při setkání s cizími lidmi, se zvířetem, kde hledat pomoc, když se ztratí, co je třeba znát. Děti získají informace o důležitosti práce policie, prohlédnou si jejich vybavení.

Záměry projektu:

- rozvíjet komunikativní dovednosti,
- rozvíjet všechny smysly,
- osvojit si praktické dovednosti přiměřené věku,
- ochrana osobního bezpečí a soukromí,
- vytvářet prosociální postoje,
- rozvíjet tvořivost dětí,
- rozvíjet pozornost a paměť,
- utvářet společenské návyky a postoje,
- vytvářet povědomí o mezilidských vztazích,
- osvojit si dovednosti a poznatky, které předcházejí čtení a psaní.

Činnosti, které byly nebo budou realizovány v rámci projektu:

- beseda s policistou,
- vzdělávací činnosti a hry s dopravní tematikou,
- navozování problémových situací,
- praktické činnosti na školní zahradě, pozorování při pobytu venku,
- exkurze na policejní služebnu,
- účast na akci – Den policie v Henčově.

Další činnosti přímo související s dopravní výchovou a prevencí úrazů:

- hra s vláčky – stavění kolejí, přechod přes koleje,
- sluchová hra – zvuky ve městě,
- v květnu navštívili hasičský záchranný sbor v Jihlavě,
- sestavování půlených obrázků s nebezpečnými situacemi, povídání si o tom, proč jsou nebezpečné,
- pohybová hra na barevná auta,
- z Polikarpovy stavebnice děti postavily město a projížděly autíčky podle pravidel,
- hra Slepec na přechodu,
- první pomoc při nehodě – cvičný telefonát na 155.
- Co se může stát o prázdninách? - poučení o bezpečnosti o prázdninách proběhlo formou dramatizace některých situací,
- v září se seznámily s novinkami v prostoru mateřské školy, prohlédly si všechny třídy,
- vycházka doměsta s pozorováním provozu a dopravních značek,
- přechod přes přechod se semaforem v reálném provozu,
- výtvarné činnosti s dopravní tematikou, v říjnu se zúčastnily výtvarné soutěže Českých drah, kde se umístily na prvním místě,
- vycházka na vlakové nádraží,

- v listopadu navštívily policejní služebnu ,
- tvorba pravidel chování ve školce, vymýšlení symbolů pro pravidla,
- pracovní listy s dopravní tematikou, pexeso, hry s dopravními prostředky,
- práce na počítači – dopravně výchovná hra Filip a jízdní kolo,
- dramatizace situace, když se kamarád ztratí – cvičný telefonát na 158,

Činnosti, které souvisí s dopravní výchovou a prevencí úrazů nepřímo:

Rozvoj hrubé motoriky – probíhá denně, děti mají dostatek prostoru pro pohybové hry i ve třídách mateřské školy (často používají barevné padáky), vycházky podnikají denně, školka je ve středu města, takže jsou často účastníky silničního provozu, mají velkou školní zahradu, vybavenou koloběžkami, švihadly apod.

Rozvíjení spolupráce - třídy jsou smíšené, a proto starší děti pomáhají mladším, děti často pracují ve skupinkách na společných výtvorech.

Komunikace – děti jsou vstřícné, nebojí se poprosit, poděkují, a to i v případě setkání s cizím člověkem. Domlouvají se s ostatními dětmi i s paní učitelkou, plánují činnosti společně, nastavují si pravidla společně. V konfliktních situacích navrhuji řešení samy, paní učitelka často nechává děti řešit situace.

Empatické reakce – často jsou zařazovány prosociální hry, paní učitelky jsou velmi empatické a děti samy vymyslí několik her pro rozveselení kamaráda.

Rozvíjení smyslového vnímání – v každém tématickém celku je zařazena hra na sluchové, zrakové a hmatové vnímání. Učitelky si vytváří svoje pomůcky pro tyto hry – např. různé druhy sypkých materiálů v obalech od kindervajíček pro rozvoj sluchového vnímání.

Matematické dovednosti – děti se učí a procvičují početní řadu 1 – 5, geometrické tvary procvičují téměř v každém tématickém celku, využívají hry ze seminářů matematických dovedností, kterými prošly dvě z učitelek.

Časoprostorová orientace – nad, pod, za, před procvičují jak na pracovních listech, tak pomocí her.

Samostatnost – děti jsou samostatné v samoobslužných činnostech, samy si chystají talíře na stůl před obědem, plánují činnosti, nebojí se nových situací.

Znalosti – ke každému tématu mají vyvěšené obrázky na velké nástěnce, které

si děti sami nakreslí nebo přinesou, mají různé multimediální vzdělávací programy, které učitelky vhodně zařazují k každému tématu. Na dopravní hřiště nejezdí.

Kompetence k řešení problémů – ve školce platí pravidla, na jejichž tvorbě se děti podílejí. Učitelky nechávají dostatek prostoru k řešení problémů, problémy se neodkládají.

Vybavení školky:

- školní zahrada s koloběžkami a přilbami, jsou zde cestičky a chodníčky, ale chybí značky,
- reflexní vestičky mají všechny děti,
- terčíky na zastavení aut při přecházení,
- elektrický semafor,
- vestičky s dopravními prostředky,
- didaktické hry – dopravní prostředky, křižovatky a dopravní značky,
- kostým policisty,
- pexeso s dopravními prostředky a značkami,
- omalovánky, puzzle,
- půlené obrázky s nebezpečnými situacemi,
- multimediální vzdělávací programy Filip a jízdní kolo a Škoda hrou.

4. 2 Rozhovory

Vedoucí učitelce i ostatním učitelkám jsem položila tyto otázky:

- Jaké mají vzdělání?
- Jakým způsobem se při studiu seznamovaly s dopravní výchovou?
- Co si představují pod pojmem dopravní výchova? Co by všechno měla obsahovat?
- Jakým způsobem zařazují dopravní výchovu do vzdělávání ve své školce?

Jaké využívají pomůcky?

Jaké mají možnosti procvičování chování v dopravě v okolí školky?

- Má v této oblasti městská mateřská škola výhody oproti venkovské?
- Máte ve třídě (školce) pravidla bezpečného chování?

4. 2. 1 Rozhovory v mateřské škole v Dušejově

Vedoucí učitelka

Vystudovala gymnázium a roční pedagogickou nastavbu obor Učitelství pro MŠ ve Znojmě.

Má 30 let praxe. Při studiu neměla dopravní výchovu jako samostatný předmět, dopravní výchova byla zmiňována pouze v rámci enviromentální výchovy.

Dopravní výchovu si představuje jako součást komplexního vzdělávání, jde podle ní především o procvičování pozornosti, rozvíjení samostatnosti dětí, logického myšlení, správných a rychlých reakcí na krizové situace, ale i rozvíjení komunikačních schopností dětí, schopnosti spolupracovat, a v neposlední řadě rozvoj smyslového vnímání a časoprostorové orientace.

Podle jejího názoru je dopravní výchova jako taková v současné době opomíjená. Před lety měly vzdělávání rozděleno na výchovy a každá výchova musela být zařazena – u dopravní výchovy to bylo minimálně jednou za 14 dní. Dnešní Rámcový vzdělávací program umožňuje odsouvat dopravní výchovu na vedlejší kolej.

Sama se s dětmi věnuje dopravní výchově především při realizaci turistického kroužku, kam chodí většina předškoláků. Chodí s tímto kroužkem i po rušnějších silnicích, dopravují se ke svému cíli hromadnou dopravou, stávají se aktivními účastníky silničního provozu. Děti si dopravní situace zažívají v reálu a to je podle ní nejdůležitější.

Nejčastěji ve školce využívá vestičky s dopravními prostředky a semafor nebo praporky v barvách semaforu.

Je ve sporu se svými dvěma podřízenými učitelkami, které nerady chodí s dětmi na vycházky a jsou zaměřeny spíše výtvarně.

Podle ní má z pohledu dopravní výchovy městská mateřská škola výhodu zejména v tom, že děti jsou zvyklé už z rodiny pohybovat se ve složitějších dopravních situacích a že mají větší možnosti využití dopravního hřiště a reálného provozu k procvičování.

Ale děti na venkově mohou dosáhnout stejných zkušeností, dovedností a znalostí v této oblasti, pokud se jim rodiče i učitelé věnují. Navíc mají venkovské děti výhodu ve volnosti pohybu, rozvíjení motorických dovedností a v získávání kladného přístupu k přírodě.

Pravidla bezpečného chování mají, na tvorbě některých pravidel se podílely i děti. Při vyžadování dodržování pravidel nepoužívá tresty.

1. učitelka

Střídá se s vedoucí učitelkou v oddělení menších dětí.

Má 25 let praxe a studovala střední pedagogickou školu ve Znojmě a v rámci vyučování si nevzpomíná, že by se blíže seznamovali s dopravní výchovou.

Podle jejího názoru se dříve provozovala dopravní výchova jako taková více, dnes upadá.

Dopravní výchovu si představuje jako seznámení dětí s dopravními prostředky, semaforem (tzn. barvami), přecházením po zebře, reakcemi na pokyny. Poznávání značek by do vzdělávání menších dětí, které má ve třídě nezařazovala. Přiklání se k praktickým činnostem a procvičování venku.

Nejčastěji používá vestičky s obrázky dopravních prostředků, nástěnnou aplikaci s dopravními prostředky na souši, ve vodě a ve vzduchu a magnetky – autíčka na křižovatce.

Podle ní je v jejich mateřské škole málo pomůcek a málo prostoru nejen na dopravní výchovu. Městská školka má rozhodně více možností pro nácvik chování v dopravních situacích, děti se i v rodinném prostředí setkávají více s dopravou. Navíc mají více příležitostí navštívit dopravní hřiště a především mají podle jejího názoru více finančních prostředků a lepší vybavení školky.

Na pravidlech bezpečného chování jsou domluveny s vedoucí učitelkou, ale na rozdíl od ní při nedodržení pravidla, používá někdy i tresty.

2. učitelka

Chodí pouze na ranní směnu a vede třídu předškoláků.

Má 10 let praxe ve školství (z toho v mateřské škole 3 roky). Studovala

mimoškolní výchovu v Litomyšli se specializací speciální pedagogika. Říká, že se ve škole dopravní výchova neřešila.

Podle jejich slov by se měly rodiče více věnovat dětem nejen v oblasti dopravní výchovy. Děti by se měly začít vychovávat v tomto směru co nejdříve, a to především praktickým nácvikem v reálném provozu.

S dětmi byly vloni na exkurzi u hasičů v Třešti. Hasiči dětem vše ukázaly a velmi pěkně si s nimi povídali, děti byly nadšené a bavilo je to. Ve školce používá téměř všechny pomůcky k dopravní výchově, považuje je ale za nedostatečné, zastaralé a proto si vyrábí vlastní pomůcky a improvizuje. Jelikož propaguje procvičování dopravní výchovy zejména venku (prostory mateřské školy to nedovolují, jsou malé), chtěla by zlepšit vybavení školní zahrady, která je malá, zatravněná a neumožňuje ani nastříkání cvičné zebry na chodník. Školní zahradu považuje za nevyhovující i z hlediska bezpečnosti dětí.

Myslí si, že by předškoláci měli znát základní dopravní značky.

Podle ní má městská školka velkou výhodu oproti venkovské, zejména ve vybavení, prostorách, v možnosti využití dopravního hřiště a také v tom, že v jejich obci není přechod pro chodce, chodník ani semafor. Myslí si, že na vesnici číhá na děti větší nebezpečí než ve městě, protože ve městě jsou chodníky, jízdní pruhy, semaforey a řidiči dodržují rychlost. Největší nebezpečí vidí v zemědělské technice, která hlavně v sezóně neohleduplně projíždí obcí Dušejov.

4. 2. 2 Rozhovory v mateřské škole v Jihlavě

Vedoucí učitelka

Ve školství pracuje 25 let a má střední pedagogickou školu, kde samostatný předmět dopravní výchovu neměli, zmiňovali se o ní pouze v rámci environmentální výchovy. Stejně tomu bylo i na Jihočeské univerzitě, obor Učitelství pro mateřské školy, kde v současné době dokončuje třetí ročník.

Zmínila také, že semináře na téma dopravní výchova se objevují velmi zřídka.

Dopravní výchovu si představuje jako hry, projekty, činnosti při pobytu venku a cílené činnosti na dětském dopravním hřišti.

Snaží se v každém tematickém celku zařadit činnosti a hry s dopravní tematikou, používá reflexní vestičky a terčík při přecházení. Snaží se rozvíjet u dětí odhad,

schopnost vyhodnotit situaci. Používá didaktické hry, které jsou, jak připouští, nedostačující. Chtěla by školku lépe vybavit pomůckami a také metodikami pro dopravní výchovu.

Děti by měly podle jejích slov v předškolním věku především pochopit existenci pravidel, rozvíjet schopnost rozhodování, smyslové vnímání, schopnost řešit konfliktní situace, vyhodnotit situaci jako nebezpečnou. Určování dopravních značek by zařadila až na 1. stupeň základní školy.

Městské děti mají jednoznačně výhodu oproti venkovu. Na vycházkách se stávají častěji účastníky silničního provozu. Často s dětmi chodí na nádraží, zapojují se do projektů, navštěvují více akcí v Jihlavě s touto tematikou.

Ve školce mají pravidla chování. Na jejich tvorbě se děti podílejí, vymýšlí pro ně symboly a mají je na očích na nástěnce. Pravidla platí i pro paní učitelky.

1. učitelka a 2. učitelka

Mají obě 27 let praxe. Vystudovaly střední pedagogickou školu a nevzpomínají si, zda se setkaly při studiu s dopravní výchovou.

Dopravní výchovu a hlavně prevenci úrazů zařazují. Shodnou se, že je důležitá, ale v současné době trochu opomíjená. Představují si jí především formou her a nejlépe venku na hřišti. Školku považují za dobře vybavenou pomůckami a souhlasí s názorem vedoucí učitelky, že vše souvisí se vším a rozvíjení dětí ve všech oblastech, může být přínosem i pro jejich bezpečné chování nejen v dopravě.

Značky se s dětmi neučí, považují to za předčasné.

Městské děti mají podle jejich názoru výhodu v této oblasti, nesou si ji už z rodiny. Navíc mají jako školka větší možnosti využívat akce nabízené městem nebo jinými školkami.

3. učitelka a 4. učitelka

Jedna působí ve školství 3 roky a druhá 4 roky. Obě mají střední pedagogickou školu. Setkaly se při studiu s dopravní výchovou i s prevencí úrazů, samostatný předmět neměly.

Dopravní výchovu si představují také formou her, projektů a cílených činností hlavně venku. Často s dětmi na vycházkách řeší dopravní situace a povídají si o různých nebezpečích.

Vybavení školky považují za dostatečné, ale nové pomůcky by uvítaly.

Myslí si, že městské děti mají výhodu, ale na úkor volnosti pohybu, utváření vztahu k přírodě a jejího poznávání.

4.3 Práce s dětmi

Pracovala jsem se skupinou patnácti předškoláků z každé mateřské školy.

Z individuálních rozhovorů, her, činností a pracovních listů dětí, vyplynulo, že městské děti jsou na tom ve znalostech základních pravidel provozu o něco lépe než venkovské. Pouze v určování základních dopravních značek (vybrala jsem „Stůj, dej přednost v jízdě“, „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a „Hlavní silnice“) byla MŠ Dušejov lepší.

Je potěšující, že všechny děti používají bezpečnostní pásy v autě a přilbu na kole. Na červenou přešlo jen jedno dítě z MŠ Dušejov, jednalo se o dítě s problémy s pozorností.

Tabulka č. 2.: Znalosti dětí v mateřské škole v Dušejově a Jihlavě

	Mateřská škola Dušejov	Mateřská škola Jihlava
Jde po levé straně silnice	8	11
Jde po pravé straně chodníku	9	10
Používá bezpečnostních pásů v autě	15	15
Používá přilby na kole	12 (3 nejedí na kole)	13 (2 nejedí na kole)
Zastaví na přechodu na červenou	14	15
Zná čísla první pomoci	8	12
Pozná nebezpečnou situaci	12	13
Zná základní dopravní značky	9	7
Jedí do školy autem/chodí pěšky	11/4	5/10

Srovnání práce s dětmi

Děti z Jihlavy byly empatičtější, komunikativnější, více ohleduplné ke svým kamarádům. Také se lépe zapojovaly do činností. Motoricky byly děti na stejné úrovni. Děti z Dušejova měly naopak více teoretických znalostí, např. vymyslely více dopravních prostředků, dopravní značky jim šly lépe.

5 POROVNÁNÍ MATEŘSKÝCH ŠKOL

Mateřská škola v Jihlavě má určité výhody plynoucí z jejího umístění, především děti si už z rodiny nesou dovednosti a návyky chování v dopravě. Jezdí více hromadnou dopravou, stávají se častěji účastníky silničního provozu. Na vycházkách se setkávají s dopravními situacemi, na které učitelky vhodně reagují a rozvíjejí je.

Učitelky tvoří tým, který spolupracuje a vytváří pozitivní klima v mateřské škole. Učitelky vnímají proces vzdělávání jako celek a dopravní výchovu vhodně zařazují, hrají s dětmi hry s dopravní tematikou a plánují akce s dopravní výchovou spojené.

Dále mateřská škola v Jihlavě má lepší vybavení a prostory pro práci s dětmi. Má dostatek zájemců o umístění do jejich mateřské školy a z toho plyne, že mají i více finančních prostředků.

Přestože v Jihlavě mají jednoznačnou výhodu návštěvy dopravního hřiště, nevyužívají ji. To, že nejedí s dětmi na výuku na dopravním hřišti, však nemá vliv na kvalitu jejich práce v dopravním vzdělávání.

Mateřská škola v Dušejově pocítuje nevýhodu v tom, že v obci není žádný přechod ani semafor. Kompenzuje tuto nevýhodu cvičným semaforem v prostorách školy a na zahradě. Problém přechodu neřeší, ačkoliv by mohla požádat obec o nastříkání cvičného přechodu na některé méně frekventované cestě v obci nebo si vytvořit cvičný přechod na školní zahradě.

Děti z této venkovské školky jsou viditelně znevýhodněny také tím, že do školky většinou jezdí autem a jsou tak pouze pasivními účastníky silničního provozu.

Velkým problémem pro všechny činnosti je v Dušejově prostor školy. V malých třídách se těžko zařazují činnosti pro rozvoj hrubé motoriky nebo kolektivní hry.

Aktivít spojených s dopravní výchovou je v Dušejově nesrovnatelně méně a jedná se více o vštěpování znalostí, než o hru. Dvakrát ročně však využívají možnosti výuky na dopravním hřišti, přestože je to spojeno s problémy, jako je objednání autobusu a dlouhá cesta.

Vzdělávání dětí v Dušejově probíhá celkově jinak. Činnosti v integrovaných blocích na sebe ne vždy plynule navazují a panuje zde více hektická atmosféra.

Všechny učitelky z Jihlavy i Dušejova potvrzují, že při studiu není dopravní výchově věnována potřebná pozornost, je pouze součástí předmětu enviromentální

výchovy, kde je pouze zmíněna a to velmi obecně. V nabídce dalšího vzdělávání se semináře pro dopravní výchovu v mateřské škole objevují velmi málo.

Vybavení v obou školkách nedosahuje špičkové kvality, ale je dostatečné pro výuku dopravního chování. Učitelky si vyrábí svoje pomůcky, improvizují a vymýšlí další využití pro stávající výukový materiál.

ZÁVĚR

Dopravní výchova má v dnešní době své pevné místo v mateřské škole. Přestože tomuto oboru není věnována potřebná pozornost ve vzdělávání učitelek mateřských škol a přestože nabídka metodických materiálů a pomůcek pro dopravní výchovu je průměrná, pociťují učitelky potřebu zařazovat dopravní výchovu do vzdělávání, využívají nabízených materiálů, vytvářejí si vlastní a hledají možnosti dalšího vzdělávání v dopravě.

Městská mateřská škola má jednoznačně více možností pro dopravní výchovu, snazší přístup k dopravnímu hřišti, více finančních prostředků, větší prostor v mateřské škole, lépe vybavenou zahradu. Záleží však pouze na učitelkách, jak tyto výhody využívají.

Více než na umístění mateřské školy záleží na schopnosti učitelek vnímat proces vzdělávání jako celek, vhodně zařazovat tematiku dopravní výchovy a zapojovat děti do činností souvisejících s touto problematikou.

Na vytvoření správných návyků a dovedností chování dětí v silničním provozu má nepopíratelně vliv rozvíjení dětí ve všech oblastech dětského vývoje.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

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

BĚLINOVÁ, L. a kol. *Pedagogika předškolního věku*. Praha: SPN, 1980. ISBN 80-903175-3-7.

ČAPKOVÁ, M. a KATOLÍKOVÁ J. *Prevence dopravních úrazů u dětí. Prevence úrazů, otrav a násilí*. Praha, 1980. ISBN 80-903175-3-7.

Kurs dopravní výchovy. Praha: Fortuna, 1993. Edice dopravní výchovy BESIP.

Konfliktní situace v silničním provozu. Praha: Fortuna, 1992. Edice dopravní výchovy BESIP.

Dopravní výchova v rodině. Praha: Fortuna, 2002. Edice dopravní výchovy BESIP.

HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy (projekt pro dopravní výchovu dětí)*. Brno: CDV, 2006. ISBN 80-86502-32-5.

JANOTOVÁ, D. *Rodičům o dopravní výchově*. Vládní výbor pro BESIP.

STOJAN, M. *Dopravní pedagogika pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 9788021042513.

STOJAN, M. a kolektiv. *Dopravní výchova I. Díl Chodec*. Metodická publikace pro dopravní výchovu na základních školách. Brno: MS Press 2004 (5. upravené vydání). ISBN 80-900915-1-2.

STOJAN, M. a kolektiv. *Dopravní výchova II. Díl Cyklista*. Metodická publikace pro dopravní výchovu na základních školách. Brno: MS Press 2004 (5. upravené vydání). ISBN 80-900915-2-0.

STOJAN, M. *Dopravní výchova ve škole 21. století jako součást péče o zdraví a prevence úrazů. Škola a zdraví 21(1) – 2. díl*. Brno: Paido, 2006. ISBN 80-7315-119-7.

STOJAN, M. *Účinný systém dopravní výchovy. XXI. Mezinárodní kolokvium o řízení osvojovacího procesu*. Vyškov: Vysoká vojenská škola ve Vyškově, 2003. ISBN 80-7231-105-0.

STOJAN, M. a kol. *Škola a zdraví 21: Aktuální otázky dopravní výchovy*. Masarykova univerzita Brno, 2009. ISBN 978-80-210-5125-6.

ŘÍHOVÁ, M. *Metodická příručka k realizaci projektu podpory zdraví „Dětství ve zdraví a bez úrazů“*. Zdravotní ústav se sídlem v Jihlavě Jihlava, 2005.

Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání. In: Praha: VÚP, 2004.

[Www.detske-urazy.cz](http://www.detske-urazy.cz). [online]. [cit. 2012-03-1].

[Www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz). [online]. [cit. 2012-03-1].

[Www.kolecko.cz](http://www.kolecko.cz). [online]. [cit. 2012-03-1].

[Www.rvp.cz](http://www.rvp.cz). [online]. [cit. 2012-03-1].

[Www.skodahrou.cz](http://www.skodahrou.cz). [online]. [cit. 2012-03-1].

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1.: Nehodovost v letech 2001 až 2010

Tabulka č. 2.: Znalosti dětí v mateřské škole v Dušejově a Jihlavě

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 - Praktické úkony pro bezpečné chování v silničním provozu

Příloha č. 2 - Hry s dopravní tematikou

Příloha č. 3 - Básničky a hádanky s dopravní tematikou

Příloha č. 4 - Prezentace s pracovními listy

Praktické úkony pro bezpečné chování v silničním provozu

Ve cvičném prostoru, na hřišti, na zahradě nebo v reálném provozu

Určování cíle své cesty a volba co nejbezpečnější cesty k jeho dosažení.

Chůze po pravé straně chodníku, míjení se chodců, obcházení pomalu jdoucích chodců nebo překážky.

Chůze po levém okraji silnice, po krajnici, předcházení.

Přecházení vozovky (procvičování základních úkonů, tj. zastavení, rozhlédnutí) v různých situacích, na různých místech (i se zakrytým výhledem).

Nácvik správné reakce na znamení, která řidiči dávají (houkačka, směrová světla, brzdová světla), předvídání záměru řidiče automobilu – poznat, kdy hodlá odbočovat, vyjíždět, kdy brzdí, zastavuje.

Poznávání významu pestrých barev v silničním provozu, nošení pestrého oblečení a doplňků.

Experimentování s reflexními doplňky.

Rozlišování bezpečných a nebezpečných úseků a míst na silnici.

Pozorování umístění dopravních značek v různých situacích.

Rozpoznávání hlavních druhů vozidel: motorová a nemotorová vozidla, osobní a nákladní automobily, autobusy, tramvaje, motocykly, jízdní kola, traktory a zemědělská technika, přívěsy.

Rychlost jízdy – pomalá, rychlá. Čím těžší vozidlo, tím déle trvá, než zastaví.

Zjišťování významu a funkce některých součástí vozidel, zejména osvětlení, směrových světel, brzdových světel, zpětných světel, mlhovek, ale i zádržných systémů (bezpečnostní pásy, dětské autosedačky).

V místnosti

Seznámení se základními barvami a jejich spojování s významem určitého signálu v dopravě – zelená – můžeš přecházet, červená – musíš stát.

Seznámení se základními tvary – trojúhelník, čtverec, kruh, tvary dopravních

značek, představení dopravní značky jako prostředku dorozumění v dopravě.

Seznámení s funkcí a významem světelného semaforu pro chodce.

Nácvik prostorové orientace – co je vlevo, vpravo, nahoře, dole, blízko, daleko, použití prostorové orientace v dopravních situacích.

Dramatizace situací z dopravního prostředí.

Zásady chování v prostředcích hromadné dopravy, nastupování a vystupování.

Vystřihování a sestavování obrázku z reflexního materiálu a z běžného materiálu. Po zatemnění mohou děti pozorovat rozdíl ve viditelnosti.

Oblékání se před jízdou na kole (popřípadě na skateboardu nebo kolečkových bruslích) – přilba, chrániče.

Zjišťování, ze které strany přichází zvuk.

Skládání obrázků s nebezpečnými dopravními situacemi a zjišťování jaké nebezpečí hrozí.

Procvičování reakcí a postupů při dopravní nehodě – telefonát na číslo 112 (popř. 150, 155, 158).

Hry s dopravní tematikou

Slovní kopaná

Hrací plocha: volný prostor třídy

Potřeby: míček

Počet hráčů: libovolný

Věk hráčů: 5 - 6 let

Pravidla: Děti si sednou do kruhu. Učitel určí písmeno, na které mají hráči vymýšlet slova s dopravní tematikou. Míček si libovolně předávají, pokud je žádné slovo nenapadá, nahlásí změnu písmene.

Můžeme hrát i s menšími dětmi. V tom případě neurčíme počáteční písmeno, děti pouze říkají slova související s dopravou.

Semafor

Hrací plocha: tělocvična nebo větší třída, zahrada nebo hřiště

Potřeby: rozlišovací vesty v barvách červené, zelené a oranžové nebo
lístečky těchto barev přišpendlené na oblečení hráčů

Počet hráčů: libovolný

Věk hráčů: 4-6 let, nejlépe smíšená třída

Pravidla: Dětem rozdělíme barvy tak, aby byl stejný počet červených, zelených i oranžových. Pokud počet dětí není dělitelný třemi, můžeme udělat jednu nebo dvě dvojice jenom z červené a zelené barvy (vysvětlíme, že na semaforu pro chodce není oranžová barva).

Děti se volně pohybují v prostoru a na předem smluvený signál sestaví semaforey. Pozor, důležité je i pořadí barev.

Slepec na přechodu

Hrací plocha: tělocvična, třída

Potřeby: šátek nebo škraboška na oči

Počet hráčů: libovolný

Věk hráčů: 4 – 6 let, nejlépe smíšená třída

Pravidla: Jeden dobrovolník si nechá zavázat oči, druhý dobrovolník bude ťukat dřívky pomalu (popř. nebude ťukat vůbec) – pro slepce to znamená stůj, nebo bude ťukat rychle – pro slepce to znamená můžeš jít. Slepce takto za pomoci ťukajícího semaforu musí projít na druhou stranu místnosti, ve které navíc ostatní děti vytvořily svými těly různé překážky. Ostatní děti jsou nejprve potichu, potom mohou vydávat různé zvuky z dopravy, např. zvuky aut, povídání chodců apod.

Co se může stát

Hrací plocha: třída, zahrada nebo hřiště

Potřeby: otázky, obrázky (popřípadě papíry a pastelky)

Počet hráčů: libovolný

Věk hráčů: 5 - 6 let

Pravidla: Tato hra rozvíjí schopnosti objevovat nové možnosti a společně vymýšlet jejich řešení. Úkolem dětí je vymyslet co nejvíce možností, co se může stát.

Příklady:

- při cestě vlakem
- při jízdě autobusem
- při hře blízko silnice
- při přecházení vozovky
- při sáňkování na kopci u silnice
- při koulování
- při cestě do školky a ze školky

Děti mohou nakreslit, co by se mohlo stát. Mohou si náhodně vybrat

obrázek a vymyslet, co se může stát v situaci na obrázku. Vzniklé situace si mohou zahrát.

Sbírání dopravních značek

Hrací plocha: tělocvična, hřiště nebo třída

Potřeby: základní značky – jeden originál a jednu kopii rozstříhanou na 4 – 5 dílů

Počet hráčů: skupiny po 4 – 5 členech

Věk hráčů: 5 – 6 let

Pravidla: Rozložíme nebo poschováváme jednotlivé díly značek po prostoru. Ze skupinky vždy jeden vyběhne a musí najít jeden dílek značky, jejíž originál má skupina před sebou. Takto donesou členové skupiny postupně všechny díly značky a poskládají ho.

U každé skupiny značku prohlédneme, identifikujeme a vymyslíme situace, ve kterých se použije. Tyto situace si můžeme zahrát.

Na auta

Hrací plocha: tělocvična, hřiště

Potřeby: žádné (křída)

Počet hráčů: libovolný

Věk hráčů: libovolný

Pravidla: V prostoru vyznačíme cestičky – v tělocvičně křídou nebo chodníčky z karimatek, na hřišti klacíkem do písku (nebo vyšlapat ve sněhu). Děti jezdí po vyznačených cestách jako auta, na křižovatkách musí dávat pozor, aby se nesrazily, musí dávat přednost autům jedoucím zprava, mohou se domlouvat na pravidlech - která silnice bude hlavní. Paní učitelka může dělat policistu, který řídí dopravu.

Básničky a hádanky s dopravní tematikou

Básničky

Na ulici, na silnici,
kde vozidla uhání,
není místo na hraní!

Přes přechody přímo jdeme,
vlevo, vpravo a vlevo se rozhlédneme.
Kdo na semafor pozor dá,
nešťestí se vyhýbá.

Procházení v jízdní dráze
mohlo by tě přijít draze.
Chceš ji přejít? Pamatuj:
přímo, kolmo, nekličkuj!

I na malé koloběžce
dá se havarovat těžce.
S tím, kdo letí jako drak,
dopadá to všelijak...
Po pěšině, po nábřeží,
po ulici, po poli
poprvé dnes všichni běží
do školičky, do školky.

Kdo při přecházení letí,
dělá chybu, milé děti.
Chce to rozvahu a klid:
rozhlédnout se a pak jít.

A je dobře zvláště v mlze,
v dešti nebo vánici,
Když jsou barvy trošku drzé,
když jsou jasně zářící
a z našich šatů zakřičí.
To si nás pak každý všimne,
hlavně páni řidiči!

Hrál si Jenda na silnici
a teď leží v nemocnici.
Musí ležet pěkně zticha,
občas jenom smutně vzdychá.
Nebude už nikdy příště
z ulice si dělat hřiště.

Hádanky

Jede, jede po silnici,
vyrovná se železnici.
Často také zahouká,
když jde kluk a nekouká.

Rozběhla jsem se po kraji,
hádejte, jak mi říkají?
Auto jsou mí přátelé,
mám ráda cyklisty veselé.
Spojuji města i vesnice,
jmenuji se ... silnice.

Ty dva brášky dobře známe,
však je často vídáváme.
Bydlí v jednom domečku,
každý ve svém kolečku.

Zdroj: „Už vím“ - pracovní sešit pro prevenci dětských úrazů, Zdravotní ústav se
sídlem v Jihlavě.