



Využití volnočasových her v rámci dopravní výchovy dětí předškolního věku

Bakalářská práce

Studijní program:

Studijní obor:

Autor práce:

Vedoucí práce:

B7505 Vychovatelství

Pedagogika volného času

Tereza Záschkeová

PhDr. Milan Hrdina

Katedra pedagogiky a psychologie





Zadání bakalářské práce

Využití volnočasových her v rámci dopravní výchovy dětí předškolního věku

Jméno a příjmení: **Tereza Záschkeová**
Osobní číslo: **P17000160**
Studijní program: **B7505 Vychovatelství**
Studijní obor: **Pedagogika volného času**
Zadávající katedra: **Katedra pedagogiky a psychologie**
Akademický rok: **2018/2019**

Zásady pro vypracování:

Cíl: navrhnout a realizovat soubor her s dopravní tematikou pro děti předškolního věku

Požadavky:

- 1) zjistit úroveň znalostí dětí předškolního věku
- 2) navrhnout hry
- 3) vlastní realizace her
- 4) vyhodnocení účinnosti

Metody: pozorování, rozhovory, dotazníky

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

tištěná
Čeština



Seznam odborné literatury:

Činčera, J. (2007). Práce s hrou pro profesionály. Praha: Grada.

Límová, L. (2006). Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolinum.

Matějček, Z. (2005). Prvních 6 let ve vývoji a výchova dítěte. Praha: Grada.

Průcha, J., Walterová, E., & Mareš, J. (2013). Pedagogický slovník. Praha: Portál.

Vágnerová, M. (2005). Vývojová psychologie. Praha: Karolinum.

Vedoucí práce:

PhDr. Milan Hrdina
Katedra pedagogiky a psychologie

Datum zadání práce:

30. května 2019

Předpokládaný termín odevzdání:

15. dubna 2020

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

L.S.

doc. PhDr. Tomáš Kasper, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 25. června 2019

Prohlášení

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

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

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

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

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

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

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

17. května 2020

Tereza Zaschkeová

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou dopravní výchovy u dětí předškolního věku. Cílem práce je zjistit a analyzovat současný stav znalostí dopravní výchovy u dětí ve věku od 5 do 7 let. A na základě těchto vědomostí sestavit program dopravní výchovy a ověřit efektivitu sestaveného programu.

Teoretická část přibližuje výchovu, vzdělávání a vývojová specifika dětí předškolního věku. Dále se tato část zabývá samotnou dopravní výchovou, jejími cíli a možnostmi jejího uplatnění ve volném čase.

V praktické části nejdříve zjišťujeme znalosti dopravní výchovy dětí a poté sestavujeme vlastní program dopravní výchovy. Po realizaci programu hodnotíme jeho efektivitu.

Klíčová slova

Dopravní výchova, předškolní věk, volný čas, doprava, výchova, vzdělávání, pedagogika

Annotation

This bachelor thesis is focussed on traffic education of preschool children. The aim is to detect and analyze the current state of knowledge of traffic education among children aged 5 to 7 years. Based on this knowledge, we create a programme focussed on traffic education. Then, the efficiency of the program is analyzed.

The theoretical part deals with upbringing, education and developmental specifics of preschool children. After that there is a description of traffic education, it's targets and it's application for leisure time activities.

In the practical part we detect the current state of knowledge of traffic education among children. Then we create a programme focussed on traffic education. After the realization we evaluate it's efficiency.

Keyworlds

Traffic education, preschool age, leisure time, transport, upbringing, education, pedagogy

Obsah

SEZNAM ZKRATEK	8
SEZNAM GRAFŮ	8
ÚVOD	9
1 VÝCHOVA A VZDĚLÁVÁNÍ.....	10
1.1 VÝCHOVA.....	10
1.1.1 Cíle výchovy.....	10
1.1.2 Prostředky a výsledky výchovy.....	11
1.2 PŘEDŠKOLNÍ VZDĚLÁVÁNÍ.....	12
2 VOLNÝ ČAS A VÝCHOVA VE VOLNÉM ČASE	14
2.1 VÝCHOVA VE VOLNÉM ČASE A JEJÍ FUNKCE.....	14
2.2 POŽADAVKY NA VÝCHOVU VE VOLNÉM ČASE.....	15
2.3 KOLBŮV ZKUŠENOSTNÍ MODEL UČENÍ	15
2.4 ORGANIZACE A INSTITUCE DOPRAVNÍ VÝCHOVY VE VOLNÉM ČASE.....	16
3 VÝVOJOVÁ SPECIFIKA DĚTÍ PŘEDŠKOLNÍHO VĚKU	20
3.1 MOTORICKÝ VÝVOJ PŘEDŠKOLNÍHO DÍTĚTE	20
3.2 KOGNITIVNÍ VÝVOJ PŘEDŠKOLNÍHO DÍTĚTE.....	20
3.3 EMOČNÍ VÝVOJ PŘEDŠKOLNÍHO DÍTĚTE	21
3.4 SOCIALIZACE PŘEDŠKOLNÍHO DÍTĚTE	22
4 HRA A JEJÍ VÝZNAM V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU	23
4.1 VLASTNOSTI A VÝZNAM HRY	23
4.2 TYPY HER	24
4.3 PROSTŘEDÍ PRO HRU DĚTÍ V MATEŘSKÉ ŠKOLE.....	24
4.4 MÍSTO HRY V PŘEDŠKOLNÍM VZDĚLÁVÁNÍ	25
5 DOPRAVNÍ VÝCHOVA.....	26
5.1 ÚVOD DO DOPRAVNÍ VÝCHOVY	26
5.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V RODINĚ.....	27
5.3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V MATEŘSKÉ ŠKOLE	27
5.4 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V RÁMCOVÉM VZDĚLÁVACÍM PROGRAMU PRO PŘEDŠKOLNÍ VZDĚLÁVÁNÍ	28

5.5 POŽADOVANÉ ZNALOSTI PŘED VSTUPEM DO ZÁKLADNÍ ŠKOLY	28
5.6 DOPRAVNÍ VÝCHOVA NA 1. STUPNI ZÁKLADNÍ ŠKOLY	29
6 CÍLE PRAKTICKÉ ČÁSTI.....	31
7 PRŮZKUM – ZJIŠŤOVÁNÍ ZNALOSTÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY.....	32
7.1 RESPONDENTI	32
7.2 VÝSLEDKY ROZHOVORU	33
7.3 OBRÁZKOVÝ TEST A JEHO VÝSLEDKY	35
8 NAVRŽENÝ PROGRAM DOPRAVNÍ VÝCHOVY	38
9 REALIZACE VLASTNÍHO PROGRAMU DOPRAVNÍ VÝCHOVY	39
9.1 ZMĚNY OPROTI PŮVODNÍMU PLÁNU	45
10 ZHODNOCENÍ PROGRAMU DOPRAVNÍ VÝCHOVY.....	46
10.1 REFLEXE PRŮBĚHU PROGRAMU	46
10.2 ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI PROGRAMU	47
<i>10.2.1 Opětovný obrázkový test a jeho výsledky</i>	<i>47</i>
<i>10.2.2 Hodnocení účinnosti programu pedagogem</i>	<i>49</i>
11 DISKUZE	50
ZÁVĚR.....	52
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	53
SEZNAM PŘÍLOH	56

Seznam zkratk

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
DDM	Dům dětí a mládeže
DDH	Dětské dopravní hřiště
MŠ	Mateřská škola
RVP	Rámcový vzdělávací program
RVP PV	Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání
ZŠ	Základní škola

Seznam grafů

Graf 1: Výsledky obrázkové testu

Graf 2: Procentuální úspěšnost v jednotlivých oblastech

Graf 3: Stav vědomostí před a po programu

Graf 4: Procentuální úspěšnost obrázkového testu po absolvování programu:

Úvod

Doprava (pěší, cyklistická či automobilová) je nedílnou součástí našich životů. Setkáváme se s ní prakticky denně a stačí, abychom vyšli ze svých domovů a stáváme se účastníky silničního provozu. Proto bychom měli být v dopravní výchově všichni vzděláváni. Z tohoto důvodu jsem si pro svou bakalářskou práci vybrala právě toto téma. V posledních desítkách let pozorujeme velký nárůst dopravy, a proto bychom měli věnovat pozornost právě těm nejslabším – dětem.

Cílem této bakalářské práce je navrhnout a realizovat soubor her s dopravní tematikou pro děti předškolního věku. Po realizaci programu dopravní výchovy pak zhodnotit účinnost těchto her.

Bakalářská práce je rozdělena na část teoretickou a část praktickou. V teoretické části se zabýváme osobností dítěte předškolního věku a jeho vývojovými specifiky. Dále se věnujeme postavení dítěte ve výchově a v předškolním vzdělávání. Tématem bakalářské práce je problematika dopravní výchovy – v rodině i ve školách, ale i v zařízeních pro zájmové vzdělávání. S tím samozřejmě souvisí i samotná výchova ve volném čase prostřednictvím které se může dopravní výchova vyučovat.

V praktické části využíváme průzkumu k zjištění znalostí dopravní výchovy u vybrané skupiny dětí předškolního věku. Dále k získání informací o znalostech předškoláků a současné praxi v dopravní výchově využíváme také metody rozhovoru, kdy jsou provedeny rozhovory s pedagogy mateřských škol a pedagogy volného času, kteří se zaměřují na dopravní výchovu. Na základně zjištěných znalostí a nedostatků je navržen program dopravní výchovy. Tento program zahrnující 7 různých aktivit byl poté testován se skupinou 15 dětí předškolního věku ze sokolovských mateřských škol. Ověřování programu se uskutečnilo v učebně a v krytém dopravním hřišti Domu dětí a mládeže Sokolov. Po skončení vlastního programu proběhlo zhodnocení jeho účinnosti.

1 Výchova a vzdělávání

„Cílem vzdělání a moudrosti je, aby člověk viděl před sebou jasnou cestu života, po ní opatrně vykračoval, pamatoval na minulost, znal přítomnost a předvídal budoucnost.“

Jan Amos Komenský

1.1 Výchova

Výchova je multidimenzionální jev, ve kterém se odráží vztah osobnosti a určité situace. Ve výchově fungují vztahy mezi jedincem a sociální skupinou, mezi vychovatelem a vychovávaným. Je potřeba si uvědomit, že i člověk je subjektem výchovy. Člověk sice ovlivňuje některé své životní situace, ale tyto situace ovlivňují také jeho chování a jednání (Čábalová, 2012).

Průcha (2009) definuje výchovu jako proces záměrného a cílevědomého ovlivňování a usměrňování působení na vychovávaného. Tento proces probíhá především cestou vytváření a ovlivňování podmínek a situací zejména pro rozvoj dětí a mladých lidí, pro jejich vlastní sebepoznání a sebedupřijetí a vztahy s druhými lidmi, se společenstvím a s přírodou.

Dle pedagogického slovníku je výchova proces záměrného ovlivňování osobnosti člověka s cílem dosáhnout pozitivních transformací v jeho vývoji. Různá pojetí výchovy byla v minulosti ovlivněna odlišnými sociokulturními podmínkami, odlišnými koncepty pojetí člověka a akceptací jednotlivých složek výchovného procesu (Průcha, Walterová & Mareš, 2013).

Dítě je v případě výchovy nejen objektem, ale i subjektem. Dítě má velmi výrazný podíl na svém vlastním utváření. Předpokladem proto, aby se jedinec mohl stát subjektem své vlastní výchovy je sebepoznání. Sebecpznání společně s utvořením svého ideálního Já vede jedince k sebevýchově (Průcha, 2009).

1.1.1 Cíle výchovy

Jůva (1997) upozorňuje na fakt, že výchovný cíl je kategorie historická. Výchovný cíl se mění s historickým obdobím, státem a národem, s různými filozofiemi a kulturou. I v dnešní pedagogice jsou výchovné cíle rozdílné, především mezi jednotlivými pedagogickými koncepcemi.

Pro to, abychom u vychovávaných dosáhli požadovaného cíle (změny osobnosti v rovině kognitivní, afektivní a psychomotorické) je nutné, aby byly výchovné cíle konkrétně formulovány. Je důležité, aby byla formulována požadovaná změna osobnosti a podmínky a prostředky, kterými chceme tuto změnu dosáhnout. Dále je nutné dbát na kontrolovatelnost, konzistentnost, reálnou splnitelnost a přiměřenost cílů (Čábalová, 2012).

Cíle výchovy můžeme dělit podle několika kritérií. Čábalová (2012) cíle výchovy a vzdělávání člení například podle mapování struktury osobnosti na cíle kognitivní (cíl vzdělávací), afektivní (cíl výchovný) a psychosomatické (cíl dovednostní). Dále cíle dělí podle subjekto-objektových vztahů na cíle vnější a cíle vnitřní. Cíle můžeme také dělit na cíle obecné a specifické (konkrétní), v tomto případě se bavíme o členění podle posloupnosti cílů. Další členění cílů může být například podle náročnosti (cíl maximální, optimální nebo minimální), podle času (krátkodobé, střednědobé nebo dlouhodobé) nebo podle nositele výchovného procesu (cíle realizované institucionálně či neinstitutcionálně).

Správně zvolené a definované cíle vůči skupině vychovávaných jsou nutnou podmínkou pro efektivní výchovu a působení na vychovávané. Díky správně definovaným cílům dokážeme určit další prostředky výchovy, které jsou nezbytné pro pozitivní změnu osobnosti v určené rovině.

1.1.2 Prostředky a výsledky výchovy

Každá lidská činnost usiluje o dosažení nějakých výsledků. K tomu, aby člověk k těmto výsledkům došel, musí využívat všechny možné přiměřené a efektivní prostředky, které má k dispozici.

Každý činitel nebo faktor, který pomáhá k dosažení vytyčeného cíle je prostředkem výchovy. Prostředky mohou být hmotné předměty, ale i vlastnosti, vztahy a procesy. Prostředky výchovy můžeme chápat ve dvou pojetích. V užším pojetí jde o prostředky jako jsou výchovně – vzdělávací metody a organizační formy výuky (odměny, tresty, povzbuzení, metody výuky, organizační formy, způsob hodnocení či různá ocenění). V širším pojetí prostředky výchovy chápeme jako všechno, co slouží k dosažení vytyčených výchovných cílů. Mezi širší pojetí prostředků patří prostředky institucionálního charakteru (škola, školská soustava, školské organizace, politické organizace, sportovní kluby...), výchovné metody (vysvětlování, přesvědčování, spolupráce, konkrétní příklady...), výchovný obsah, výchovné programy, ale i samotný člověk (vychovávaný, vychovatel a vztahy mezi nimi). Prostředky výchovy úzce souvisí s cíli i výsledky výchovy (Čábalová, 2011).

Dle Jůvy (1997) se do popředí výchovných prostředků stále více dostávají hromadné sdělovací prostředky (masová media, film, televize...). Tyto prostředky vychovávají jedince jak intencionálně (televizní pořady věnované dalšímu vzdělávání), tak i funkcionálně (samotný výběr pořadu).

Za výsledek výchovy nelze považovat pouhé dosažení vytyčených cílů. Je nutné se zabývat celým výchovným procesem, jeho efektivitou a vzájemným propojením kategorií. Výsledky výchovy obsahují soubor kvalit, postojů, hodnot a vlastností osobnosti. Tento soubor je nezbytný pro chování a jednání každého člověka (Čábalová, 2011).

Mezi základní kvality osobnosti člověka zařadil Kolář (1996, in Čábalová, 2011) vědomosti a dovednosti ve vztahu k osobním zkušenostem, stupeň kognitivních schopností člověka, přesvědčení člověka založené na zkušenostech, intenzitu citového prožívání, hodnotovou orientaci člověka a v neposlední řadě i soustavu potřeb člověka, jeho aktivity, jednání a chování.

1.2 Předškolní vzdělávání

Pojem výchova je v pedagogice spojován právě s pojmem vzdělávání. Velmi často jsou tyto dva pojmy veřejností propojovány, ale vzdělávání prezentuje něco specifického, co se s pojmem výchova nekryje. V pedagogické teorii pojem vzdělávání definujeme jako proces záměrného, cílevědomého a systematického osvojování vědomostí, dovedností, poznatků i postojů. Typicky je tento proces realizovaný prostřednictvím školního vyučování (Průcha, 2000).

Dle Suchánkové (2014) současné předškolní vzdělávání vychází z osobnostně orientovaného pojetí výchovy. Vzdělávání v mateřských školách klade důraz na jedinečnost každého dítěte, na přistupování ke každému dítěti s ohledem na jeho věkové a individuální zvláštnosti.

Předškolní vzdělávání má za úkol navázat a pokračovat ve výchově, která dosud probíhala v rodině. Cílem předškolního vzdělávání je rozvoj kompetencí, získání potřebných znalostí, vědomostí i dovedností, které dítěti usnadňují start školní docházky. Toto vzdělávání ve většině případů probíhá docházkou dítěte do mateřské školy. Mateřskou školu navštěvují děti ve věku od 3 do 6 (v odůvodněných případech do 7) let. Přednostně jsou do mateřských škol přijímáni děti v poslední roce předškolního věku (Smolíková, 2004).

Límová (2006) považuje předškolní věk za klíčové období, které ovlivňuje celé další vzdělávání člověka. Problémy, které u dětí nastanou během povinné školní docházky mohou souviset právě s předškolním vzděláváním. K eliminaci některých nedostatků ve schopnostech (v oblastech poznávacích, vědomostních a řečových) je podstatné posílit předškolní vzdělávání v mateřských školách.

2 Volný čas a výchova ve volném čase

„Volný čas je čas, s kterým člověk může nakládat podle svého uvážení a na základě svých zájmů. Volný čas je doba, která zůstane z 24 hodin běžného dne po odečtení času věnovaného práci, péči o rodinu a domácnost, péči o vlastní fyzické potřeby (včetně spánku)“ (Průcha, Walterová & Mareš, 2013, str. 341).

2.1 Výchova ve volném čase a její funkce

Výchova ve volném čase zahrnuje aktivity, instituce, příslušné metody a formy jako prostředky výchovy. V současné době se pro pojem výchova ve volném čase používá i pojem výchova mimo vyučování. Výchova mimo vyučování je charakteristická tím, že probíhá mimo povinné vyučování ve škole, probíhá ve volném čase, mimo přímý vliv rodiny a je institucionálně zabezpečena (Hájek, Hofbauer & Pávková, 2011).

Mezi základní funkce výchovy ve volném čase, potažmo výchovy mimo vyučování zařazujeme funkci výchovně-vzdělávací, zdravotní, sociální a preventivní.

Podle Hájka, Hofbauera a Pávkové (2011) je největší důraz v současnosti kladen na výchovně-vzdělávací funkci. Tato funkce je založena na záměrném a cílevědomém formování osobnosti účastníků výchovy ve volném čase a dosahování vytyčeným reálných cílů pomocí správně zvolených pedagogických metod a prostředků.

Zdravotní funkce zahrnuje veškeré výchovné působení, všechny aktivity i instituce, které směřují k zdravému tělesnému, sociálnímu a duševnímu vývoji vychovávaných. K zdravému vývoji přispějeme například zařazováním pohybových aktivit, správnému nastavení režimu dne, upevňováním zdravých návyků stravování nebo dodržováním bezpečnosti práce (Bendl, 2015).

Ve volném čase se lidé dostávají do různých sociálních prostředí a navazují či prohlubují své sociální kontakty. Účast ve volnočasových aktivitách také slouží k další socializaci člověka. Sociální funkci můžeme ale také chápat jako péči o děti a zajištění jejich bezpečnosti (Hájek, Hofbauer, Pávková, 2011).

Bendl (2015) popisuje preventivní funkci jako aktivity, které předcházejí nežádoucím a negativním jevům (záškoláctví, šikana, vandalismus, krádeže, zneužívání drog...). Vhodně zvolené volnočasové aktivity fungují jako nespecifická primární prevence. U jedinců, kteří

vědí jak a dokáží svůj volný čas trávit smyslně a zodpovědně je menší pravděpodobnost, že by se u nich projevil některé sociálně patologické jevy.

2.2 Požadavky na výchovu ve volném čase

Jako všechny oblasti výchovy, má i výchova ve volném čase specifické požadavky. Mezi tyto požadavky řadí Bendl (2015) požadavek pedagogického ovlivňování volného času, dobrovolnosti, jednoty, aktivity, seberealizace, přitažlivosti, pestrosti, zájmového zaměření, odpočinku, rekreačního zaměření, citlivosti a sociálního kontaktu.

Požadavek pedagogického ovlivňování volného času chápeme jako nutnost pedagogického vedení k rozváznému využívání volného času. Vychovatel nabízí vhodné prostředí, činnosti, aktivity, pomůcky i vhodnou motivaci. Každému dítěti musí být dle Úmluvy o právech dítěte dána příležitost k účelnému naplňování volného času (Hájek, Hofbauer & Pávková, 2011).

Dobrovolnost je samotnou podstatou volného času. Účastník volnočasových aktivit se činností účastní zcela dobrovolně. Na tento požadavek reaguje Jungwirthová (2013). Dle ní na zájmové útvary přihlašují rodiče (zejména dětí mladších) své děti proto, aby se oni sami mohli věnovat vlastním volnočasovým aktivitám, případně si sami odpočinout.

Nabídka volnočasových aktivit má být taková, aby každý účastník mohl rozvíjet své vlohy, aktivně se zapojit na plánování, realizaci i hodnocení činnosti. Pestrost a přitažlivost se týká především obsahu a zvolených forem práce, střídání jednotlivých činností. Pedagog by měl k jednotlivým účastníkům přistupovat individuálně a citlivě. Požadavek sociálního kontaktu vyzdvihuje význam sociálních vztahů. V zájmových útvarech se vytvářejí nová přátelství, účastníci získávají nové sociální role a dochází mezi nimi k sociálnímu kontaktu (Bendl, 2015).

2.3 Kolbův zkušenostní model učení

Jedna z forem zážitkově pedagogického učení je Kolbův zkušenostní model učení (Kolbův cyklus), skrze něhož také probíhá výchova. Kolbův model zkušenostního učení z roku 1984 zdůrazňuje důležitost konkrétních zkušeností. Říká, že konkrétní zážitky jsou odlišitelné od těch abstraktních. Sociální a kulturní svět může být předmětem zkušenosti, ale zároveň může sám o sobě znamenat zkušenost (Hanuš, Chytilová, 2009).

Schéma učení Davida Kolba původně zahrnovalo fáze zkušenosti – kritické reflexe – abstraktního zobecňování – aktivního experimentování. Toto schéma bylo během let

využíváno několika způsoby. Základem každého schématu je cyklus či spirála sekvencí (dvou až pěti). Každá frekvence funguje jako motivace pro fázi následující. Nejčastěji používaná nekonečná spirála sekvencí se skládá z fází ZKUŠENOST – REFLEXE – ZOBECNĚNÍ – TRANSFER (Činčera, 2007).

Kolb označil šest charakteristik svého schématu zkušenostního učení (Hanuš, Chytilová, 2009):

- Učení je koncipováno jako proces, u kterého není pevně dán termín, do kdy musí být výsledků dosaženo.
- Zážitky jsou záchytným bodem procesu.
- Cyklus vyžaduje řešení konfliktů adaptace na vnější prostředí.
- Učení je holistickým procesem.
- Přenos informací mezi člověkem a prostředím je součástí cyklu.
- Během cyklu se tvoří vědomosti.

Přestože má Kolbův cyklus své nesporné výhody, Činčera (2007) upozorňuje i na fakta, kvůli kterým je kritizován. Dle některých je proces učení příliš zjednodušený, v praxi nemusí být vždy dodržována posloupnost jednotlivých fází. Model prý také působí dojmem, že délka všech fází je stejně dlouhá, ale i stejně důležitá. Z modelu též nevyplývá, že by empirická zkušenost mohla někdy vést i ke špatným závěrům. Model zkušenostního učení také přehlíží některé sociální, kulturní nebo historické aspekty.

2.4 Organizace a instituce dopravní výchovy ve volném čase

Dětské dopravní hřiště

Trénink dětí na dětském dopravním hřišti (DDH) je pro své výhody mimořádně důležitým prvkem dopravní výchovy. Mezi tyto výhody řadí Límová (2006):

- Procvičování pravidel silničního provozu mimo skutečné nebezpečí na pozemní komunikaci.
- Možnost procvičování pouze jednoho specifického pravidla.
- Nejvěrnější obraz skutečných situací – lze na DDH vytvořit dopravní nehodu a detailně ji rozebrat.

- Možnost opakování cviků a situací tak dlouho, dokud je potřeba.
- Možnost individuálního přístupu.
- Šance opravovat chyby ihned po jejich vzniku.
- Přitažlivost DDH pro děti.

Dětská dopravní hřiště provozují především domy dětí a mládeže. (Zjednodušená dopravní hřiště se mohou nacházet také v areálech mateřských či základních škol.) Jedná se o prostor určený k dopravní výchově dětí, je přizpůsoben k jízdě na kole, na koloběžkách, na bruslích, popř. šlapacích nebo elektrických autíčkách. Povrch na těchto hřištích by měl být asfaltový (nebo jinak pevný). Hřiště představuje zmenšenou síť ulic a chodníků, jsou zde nainstalovány základní dopravní značky, semaforey. Vyznačeny jsou také přechody pro chodce (Gardošová, Dujková, 2012).

Školní družiny

Školní družiny při základních školách jsou určeny především žákům prvního stupně. Nejčastější formou činnosti školní družiny je činnost pravidelná. To znamená, že probíhá každodenní pedagogická práce se žáky, kteří jsou přihlášení k pravidelné docházce. Družina dále poskytuje žákům odpočinkové činnosti, které plní psychohygienické poslání. Aktivní odpočinek probíhá ideálně venku formou organizované nebo spontánní činnosti. Školní družina může organizovat i zájmové útvary či příležitostné akce. Takovými akcemi mohou být i dny zaměřené na dopravní prevenci (Hájek, Hofbauer & Pávková, 2011).

Muzea a dětská muzea

Dětská muzea jsou specifická především pro vytváření prostoru pro dětské učení, které zde probíhá formou hry a zážitků. Muzea v dětem probouzejí touhu objevovat a posilují jejich socializaci. V některých muzeích jsou k dispozici i třírozměrné filmy. Nedílnou součástí jsou i kvízy, hry a soutěže (Průcha, 2009).

Pro rozvoj dopravní výchovy slouží v České republice Muzeum dopravy (součást Národního technického muzea), Muzeum městské hromadné dopravy v Praze, Hornické muzeum Krásno, Železniční muzeum Zlonice anebo Letecké muzeum Kbely.

Střediska volného času

Střediska volného času (domy dětí a mládeže, stanice zájmových činností) nabízejí mnoho aktivit zaměřených na výuku dopravní výchovy.

Například Dům dětí a mládeže Sokolov, kde byla realizována praktická část bakalářské práce, nabízí pro děti z mateřských škol zájmový útvar Klub dopravní prevence MŠ. Žákům základních škol slouží Klub dopravní prevence ZŠ. Oddělení dopravní prevence, techniky a zážitkových aktivit dále nabízí zájmové útvary Hasič (pro žáky 1. a 2. stupně ZŠ), Modelář (1. a 2. stupeň ZŠ), Stezkou netradičně a plavání (věk neomezen) a Železniční modeláři (skupina dětí a skupina dospělý). Kromě těchto pravidelných aktivit nabízí také aktivity příležitostné. Mezi tyto se řadí zejména oslava Dne bez aut.

DDM Sokolov kromě programů pro děti a žáky zajišťuje také programy pro střední školy. Projekt Minuta v životě se zaměřuje na prevenci úrazů a vzniku dopravních nehod. Účastníci si během projektu vyzkouší poskytnutí první pomoci, trenažér jistoty a absolvují výlet na elektrických koloběžkách a kolech po cyklostezkách (ddmsokolov.cz, 2020).

Svět záchranářů

Svět záchranářů – Centrum zdraví a bezpečí pro celou rodinu Karlovy Vary představuje fiktivní městečko, ve kterém se děti učí, jak se zachovat v krizových situacích. V areálu se nachází budovy nemocnice, policejní služebny i hasičské stanice. Všechny budovy jsou vybaveny odpovídající technikou a interaktivními trenažery. Součástí areálu je i venkovní dopravní hřiště s železničním přejezdem.

Svět záchranářů nabízí dopolední programy jak pro mateřské, základní i střední školy tak i pro dospělé a seniory. V odpolední hodinách a o víkendech mohou centrum navštívit děti a rodiče ve svém volném čase. Kromě dopravního hřiště mohou využít i záchranářskou stezku. V době prázdnin nabízí svět záchranářů také příměstské tábory (svetzachranaru.cz, 2020).

Michalova doprava

Spolu s rozvojem informační a komunikační technologie se setkáváme s novou formou vzdělávání – zábavy u počítače a televize. Vznikají vzdělávací weby a hry, hráči se mohou vzdělávat a zároveň své znalosti poměřovat z pohodlí domova. Znaky těchto her a aktivit jsou především interaktivita, multimediálnost, simulace a přiblížení realitě (Průcha, 2009).

Na tento nový trend reagovala i Česká televize a na své stanici pro děti „Děčko“ uvedla pořad Michalova doprava. Michal Nesvadba v roli výrobce dopravních značek společně se svým pomocníkem, autem Kolečkem, dětem zábavnou formu objasňuje dopravní značení a pravidla silničního provozu. K pořadu také patří internetové stránky, kde si děti mohou zahrát interaktivní hry anebo jim mohou rodiče pustit videa z archivu. Obě tyto aktivity

dětem přináší jinou formu dopravní výchovy, než se kterou se běžně setkávají v mateřských školách (decko.ceskatelevize.cz, 2020).

BESIP

BESIP je již přes 50 let hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v České republice. BESIP uskutečňuje preventivní činnosti a programy v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci. Pořádá preventivní aktivity formou celostátních kampaní a snaží se působit zejména na lidské činitele (ibesip.cz, 2020).

Na svém webu (ibesip.cz) má BESIP také k dispozici Metodiku dopravní výchovy pro mateřské školy, Metodiku dopravní výchovy pro základní školy. Pro vychovatele, pedagogy volného času a další pedagogické pracovníky je určena Metodika dopravní výchovy pro družiny a jiná mimoškolní zařízení.

Pro další možnosti trávení volného času BESIP pořádá dopravní soutěže mladých cyklistů a spolupracuje s dopravními hřišti v celé republice.

3 Vývojová specifika dětí předškolního věku

V životě člověka je předškolní období velmi podstatnou dobou. Jako v každé etapě života i zde jedinci překonávají překážky a vyvíjí se. Pro dítě je toto období obdobím změn, vyvíjí se po všech stránkách – intelektové, tělesné, citové, pohybové i společenské. Dítě v tomto věku se připravuje na vstup do základní školy nejčastěji v mateřské škole, kde také probíhá pro dítě důležitá socializace.

Pedagogický slovník předškolní věk definuje takto: „*Vývojové období od dovršení 3. roku věku po vstup do školy, tzn. do dovršení 6. roku života. Hlavní činností předškolního dítěte je hra. V tomto věkovém období dítě zpravidla navštěvuje mateřskou školu, která je postupně připravuje na vstup do školy. Základem stále zůstává rodinná výchova, na které mateřská škola staví a která napomáhá dalšímu rozvoji dítěte*“ (Průcha, Walterová, Mareš, 2013, str. 229).

3.1 Motorický vývoj předškolního dítěte

Dítě v předškolním věku se postupně stává hbitějším, jeho pohyby jsou elegantnější a dokáže velmi dobře napodobovat sportovní aktivity. Tento věk je vhodný pro zahájení sportovních činností, např. jízda na kole, plavání nebo lyžování. Rozvíjí se také schopnost plné samoobsluhy – dítě v předškolním věku se již samo obléká i svléká, učí se zavazovat tkaničky, uklízí a skládá si věci (Mertin, Gillernová, 2015).

Těž dochází k rozvoji jemné motoriky. Zručnost cvičí při hrách s kostkami, pískem nebo plastelínou. S rozvojem jemné motoriky neodmyslitelně souvisí rozvoj kresby. Výtvarné projevy předškoláků bývají velmi kreativní, kresby pětiletých dětí začínají být detailnější. Nakreslené osoby již mají hlavu, trup, nohy, ruce, ústa, oči i nos (Langmeier, Krejčířová, 2013).

3.2 Kognitivní vývoj předškolního dítěte

Představy předškoláků bývají bohaté a pestré. V období předškolním dochází také k důležitému procesu decentrace. V tomto procesu se dítě učí, že existence prostorového, časového a příčinného světa jevů nezávisí na jeho osobě.

Mezi třetím a šestým rokem u dětí dojde k uzavření fáze symbolického, předpojmového myšlení. Těžištěm tohoto období je osvojování mateřského jazyka a postupné ujasňování

pojmu jeden, někteří a všichni. V tomto období se z otázky „Co je to?“ přechází na otázky „Proč?“. Dále dochází k plnému rozvoji názorného intuitivního myšlení, které je charakteristické pro předoperační stádium, které je typické pro čtvrtý až sedmý, osmý rok dítěte (Mertin, Gillernová, 2015).

Dle Langmajera a Krejčíkové (2013) myšlení předškolního dítěte ještě nepostupuje podle logických operací. Zatím je pouze prelogické, předoperační – toto myšlení je stále vázáno na vlastní činnost dítěte. Myšlení je egocentrické, magické, artificialistické a antropomorfní.

V oblasti řečových dovedností dochází v předškolním věku k významnému posunu. Ve třech letech má dítě ještě nedokonalou výslovnost, některé hlásky vyslovuje nesprávně anebo je nahrazuje jinými hláskami. Během čtvrtého a pátého roku života většinou dětská patlavost vymizí. Velmi výrazně se také rozšiřuje slovní zásoba dítěte, dítě je schopno samo vytvořit a vyprávět příběh (Langmeier, Krejčíková, 2013).

Správný vývoj řeči ovlivňuje několik faktorů, které je potřeba během vývoje dítěte sledovat. Mezi tyto faktory řadíme stav centrální nervové soustavy, úroveň intelektových schopností, úroveň motorických schopností, úroveň sluchové percepce, vrozenou míru nadání pro řeč a jazyk, ale také vlivy sociálního prostředí (Bytešníková, 2012).

Dle Bednářové a Šmardové poradenská praxe dokládá, že děti s nedokonalým, nebo opožděným vývojem řeči mají často problémy se čtením a psaním. Také se u těchto dětí ve větší míře objevují specifické vývojové poruchy učení jako je dyslexie, dysgrafie, dysortografie a dyskalkulie (Bednářová, Šmardová, 2015).

3.3 Emoční vývoj předškolního dítěte

Potřeba stability, bezpečí, jistoty, zázemí a trvalosti je pro dítě stále nejsilnější potřebou. Předškolní dítě potřebuje stabilní zázemí, které mu dodává zájem a energii do objevování, zvědavosti do samostatného odpoutávání se od jistot a zázemí. Mezi další významné potřeby předškolního období se řadí potřeba citové vztahu, potřeba sociálního kontaktu či potřeba identity a seberealizace. S vývojem emocí souvisí i morálně – etický vývoj předškoláka. Předškolák ví, co se smí a nesmí, co hodné dítě nedělá a má-li tyto formulace zvnitřněny, tak již nepotřebuje kontrolu dospělého a místo toho se sám sobě stává průvodcem (Mertin, Gillernová, 2015).

3.4 Socializace předškolního dítěte

Dle pedagogického slovníku se socializace dítěte zpravidla dělí do tří etap. V první etapě se dítě identifikuje s matkou a nachází u ní stabilitu vztahů ve společnosti. Během druhé etapy se dítě snaží osamostatnit, najít své místo v řetězci sociálních vztahů, vytváří se základ vlastností jedince a jeho hodnot. Ve třetí etapě se dítě začleňuje do širších vztahů a systémů společenských rolí, které už nejsou definovány pouze rodinou, ale vstupem dítěte do dalších sociálních skupin (Průcha, Walterová & Mareš, 2013).

Koťátková dále upozorňuje na dva důležité mezníky v sociálním začleňování. Jsou to mezníky spojené se vstupem do mateřské a poté se vstupem do základní školy. Mezníky jsou na úrovni, která je pro dítě velmi důležitým posunem z již známé skupiny méně složitěho typu do skupiny komplikovanějšího typu s novými, neznámými požadavky (Koťátková, 2014).

Prvotní zkušenosti s lidskými vztahy a s osvojováním si základních sociálních dovedností získává dítě již v rodině, později většinou v mateřské škole. Dovršení šestého roku života a zahájení školní docházky klade velké nároky na sociální dovednosti a adaptační schopnosti. Dítě musí zvládnout odloučení od rodičů a musí se bez nich dokázat obejít na delší dobu, musí si zvyknout na novou autoritu a nový kolektiv, kde si dítě hledá své místo. Dále se očekává, že je dítě z mateřské školy připraveno na relativně větší míru samostatnosti (Bednářová, Šmardová, 2015).

Úspěšné udržování přátelských vztahů s vrstevníky je stěžejním bodem pro úspěch v mnoha oblastech života. Rodiče mohou svým dětem pomoci rozvíjet tyto schopnosti prostřednictvím dramatických a kooperativních her, které učí děti komunikaci, empatii a spolupráci (Warner, 2000).

Socializace je pro dítě předškolního věku důležitou součástí života. Během ní si dítě získává kamarády, objevuje samo sebe i okolní svět, učí se komunikaci, spolupráci s jednotlivými kamarády i v kolektivu několika dětí. V rodině i mimo ni si dítě osvojuje nové sociální role a vytváří si nové sociální vztahy. Hlavním prostředkem socializace je pro dítě stále hra.

4 Hra a její význam v předškolním věku

Pedagogický slovník hru definuje takto: „*Forma činnosti, která se liší od práce i učení. Člověk se hrou zabývá celý život, avšak v předškolním věku má specifické postavení – je vůdčím typem činnosti. Hra má řadu aspektů: aspekt poznávací, procvičovací, emocionální, pohybový, motivační, tvořivý, fantazijní, sociální, rekreační, diagnostický, terapeutický*“ (Průcha, Walterová & Mareš, 2013, str. 92).

Dle Suchánkové je naopak dnes hra pokládána za jednu z forem učení a za důležitý prostředek sebeutváření (Suchánková, 2014).

Taktéž Činčera (2007) považuje hru za formu učení. Dle něho se učitel při hře dostává do role tajného agenta. Tento agent předstírá, že dětem nabízí zábavu, ale jeho skutečným cílem je prostřednictvím hry a zábavy dosáhnout vytyčených výchovně vzdělávacích cílů.

Hra, především ta dětská, úzce souvisí s rozvojem motoriky, kognitivních struktur, s naplňováním a rozvojem sociálních vztahů a kontaktů. Je také ovlivněna motivačně – volnými vývojovými faktory (Mertin, Gillernová, 2015).

Jucovičová a Žáčková dále upozorňují na vhodné ovlivňování průběhu hry. Pokud pedagog nebo rodič vhodně ovlivňuje průběh hry, tak posiluje v dítěti sebedůvěru, rozvíjí vědomosti a dovednosti dítěte a buduje u něj patřičné zvyky a chování. Všechny tyto složky tak mají pozitivní vliv na emoční ovzduší (Jucovičová, Žáčková, 2014).

4.1 Vlastnosti a význam hry

Hra je specifická činnost – vyznačuje se specifickými znaky a vlastnostmi, díky kterým se od ostatních lidských činností odlišuje.

Základní znaky, které hru definují uvedl již v 17. století J. A. Komenský. Komenský za součást každé hry považoval pohyb, vlastní rozhodnutí, družnost, soutěžení, řád, lehkost provozování činnosti a příjemný cíl (Komenský, 1964). Dnes je ke znakům a vlastnostem her zařazena především spontánnost, zaujetí, radost, uspokojení, tvořivost, fantazie, opakování, přijetí role (Koťátková, 2005). K dalším znakům přidává Opravilová (2004) smysluplnost, samoučelnost a sepejetí se skutečností. Dále můžeme také přidat uzavřenost, dramatickост a přítomnost (Neuman, 2014).

Hra je spontánní činností, je aktivní, přirozená, měla by vycházet z vlastní motivace dítěte. Lidé i děti si stanovují vlastní cíle i podmínky, realizují hru podle vlastních pravidel. Tato

spontánnost se nejvíce projevuje ve volných hrách dětí (Suchánková, 2014). Co možná nejvolnější hra, nastává tehdy, pokud učitelka děti pouze sleduje a eventuálně zasáhne s pomocí, pouze je-li to třeba (Caiatiová, Delačová & Müllerová, 1995).

Pocit svobody úzce souvisí se spontánností. Hry si každý vybírá samostatně, sám si je řídí, rozhoduje o svém chování během hry i o samotném průběhu hry. Hra je vyjádřením volnosti a svobody. Hru můžeme kdykoli přerušit či ukončit, hra je svobodná volba (Suchánková, 2014).

4.2 Typy her

Najít pouze jedno členění her je prakticky nemožné. Na členění můžeme nahlížet hned z několika hledisek. Nejčastěji se hry rozdělují podle věku, prostředí, času, počtu hráčů, pomůcek a rozvíjené oblasti.

Langmeier a Krejčíková (2013) například hry rozdělují na činnostní (hry, které procvičují tělesné funkce), konstrukční (hry, které jsou zaměřeny na konstrukci nových věcí – stavění z kostek, písku, plastelíny...), hry iluzivní (dítě využívá předměty v přeneseném významu) a na hry úkolové (děti si hrají se sociálními rolemi – na prodavačku, na maminku...).

Oproti nim rozděluje Suchánková (2014) hry důkladněji a také podle různých hledisek. Z hlediska míry vedení to jsou hry spontánní, hry navozené (například: „mohl bys postavit hrad“) a hry vedené. Z organizačního hlediska rozlišuje hry tvořivé, v nichž si dítě samo volí průběh hry, a na hry s pravidly. Podobně jako dva zmínění autoři výše dělí hry také z hlediska druhu aktivit na napodobovací, dramatizující, fiktivní, konstruktivní, pohybové a sociální. Velice důležité je rozdělení her z hlediska organizace. Dělíme je na hry vnitřně motivované (většinou se jedná o spontánní hry) a herní činnosti zvnějšku motivované (aktivity navozované, vedené a řízené, i didaktické hry).

Abychom do pedagogických plánů zařadili vhodné hry a aktivity, které správných způsobem ovlivňují vychovávaného je důležité správně vyhodnotit všechna hlediska a kritéria a podle toho poté zvolit příhodnou hru nebo postup.

4.3 Prostředí pro hru dětí v mateřské škole

Mateřská škola je pro děti velmi specifické prostředí. Některé děti zde mohou trávit až 9 hodin denně. Je proto velice důležité, aby bylo prostředí mateřské školy co nejvíce podnětné. Dětem by měly být nabízeny takové podněty, které podporují vlastní proces učení.

Suchánková (2014) takové prostředí definuje jako místo, kde mají děti volný čas pro hru a realizaci vlastních zálib. Místo, kde se děti mohou volně pohybovat, prostor je bezpečným ale zároveň vhodným prostorem pro experimentování a objevování. V přirozeném a podnětném prostředí pro hru mají děti k dispozici hračky, pomůcky a vybavení, které mohou dle svého zájmu používat. Významnou součástí mateřské školy představuje školní zahrada a hřiště.

Suchánková (2014) také upozorňuje na skutečnost, že je nutné dát dětem více volnosti, aby měly možnost organizovat si svou herní činnost samy. Měli bychom jim dát možnost pracovat svým vlastním tempem a samostatně.

4.4 Místo hry v předškolním vzdělávání

Předškolní vzdělávání se řídí Rámcovým vzdělávacím programem pro předškolní vzdělávání (RVP PV 2004). Tento program považuje za vhodné metody prožitkové a koordinační učení hrou a činností dětí.

RVP PV (2004) rozlišuje aktivity spontánní a řízené. Tyto aktivity by se měly během denního programu vzájemně provázet a vyvažovat.

V denním režimu většiny mateřských škol je spontánní hře obvykle věnován čas po příchodu do školy až po ranní svačinu. Po svačině bývá čas pro řízenou činnost a poté následuje pobyt venku. I pobyt venku může být rozdělen na řízené činnosti a na činnosti spontánní na školní zahradě či hřišti. Ve školních vzdělávacích programech některých mateřských škol jsou činnosti spontánní a řízené uváděny dohromady v rámci dopoledního bloku od příchodu do školy až po pobyt venku. Neurčují tím tedy kdy, které aktivity probíhají (Suchánková, 2014).

5 Dopravní výchova

5.1 Úvod do dopravní výchovy

Dopravní výchova je proces, který provází člověka celý jeho život, každý den jsme součástí dopravních situací. Každý den jsem chodec, cyklista či řidič. Dopravní výchovu u každého dítěte budují již od dětství rodiče i příbuzní, poté mateřská škola, základní škola, školská zařízení pro zájmové vzdělávání, v dospělosti pak autoškoly a následně se v dopravní výchově vzděláváme i po zbytek našeho života. Je nutné pochopit, že některé znalosti zásad jsou pro řidiče i chodce životně důležité.

Dopravní výchova je chápána jako záměrné a cílevědomé působení na chování všech účastníků dopravních situací. U dětí a žáků je dopravní výchova zaměřena především na podporu bezpečného chování v dopravních situacích. U studentů a dospělých se dopravní programy zaměřují především na chování ochraňující děti (Štikar, 2003).

Límová (2006) charakterizuje cíle dopravní výchovy takto:

- Porozumění a pochopení funkce dopravy jako řízené soustavy vymezené zákonnými normami.
- Utváření mravního vědomí a jednání ve smyslu odpovědnosti (právní a morální) chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.
- Osvojení principů a pravidel bezpečného chování a jednání v provozu jako chodec, cyklista nebo jiný účastník provozu dle zákonných norem.
- Zvládnutí techniky jízdy na jízdním kole a obezřetné chůze.
- Pochopení závažnosti stavu a údržby všech vozidel pro zajištění bezpečné jízdy v provozu na pozemní komunikaci,
- Úspěšné osvojení si základních strategických složek jízdy a chůze na pozemní komunikaci.
- Vědomí o technických podmínkách a mechanismech ovlivňujících bezpečnost provozu na pozemní komunikaci.
- Porozumění role a významů policistů pro zajištění bezpečného a plynulého provozu na pozemních komunikacích.

- Osvojení si základních dovedností a zásad chování a jednání při dopravní nehodě s ohledem na vlastní bezpečí.

5.2 Dopravní výchova v rodině

Na rodiče jsou kladeny největší nároky na výchovu dětí. Stejně je tomu tak i v dopravní výchově. Děti jsou již od útlého věku součástí dopravního provozu a dopravních situací. Nejdřív je rodiče vozí v kočárku, poté se již samy účastní provozu jako chodci, s rodiči čekají na přechodě pro chodce a přechází silnici, postupně se do provozu na pozemní komunikace zapojují také jako cyklisté i řidiči.

Rodiče, zákonní zástupci i další příbuzní by měli vždy sami dodržovat pravidla a zásady provozu a být tak dítěti, které se v předškolním věku učí především nápodobou, dobrým příkladem.

Límová dále považuje za nutné učit děti obratnosti a disciplíně. Rodiče by podle ní měli zajistit dětem vhodné prostory pro hry, tak aby dítě pochopilo, že si nesmí hrát v blízkosti vozovky a v dalších nebezpečných místech, nebo dokonce přímo na pozemní komunikaci (Límová, 2006).

Rodiče by měli dbát na dodržování pravidel silničního provozu a současně seznamovat děti se základními dopravními značkami (mohou dětem poskytovat názorné příklady například pomocí hraček doma), aktivně s dětmi řešit a trénovat dopravní situace (například přecházení přechodu), vést děti k rozpoznání nebezpečí na komunikaci i rizikových lokalit, seznamovat děti s dopravními prostředky a jejich využitím, vést děti k základům ohleduplného chování v dopravních prostředcích. Největší důraz dává Límová (2006) na samotou praxi, ukazování na příkladech a situacích přímo v provozu.

5.3 Dopravní výchova v mateřské škole

Děti předškolního věku zatím nejsou schopny se bezpečně samy pohybovat po pozemních komunikacích. I proto je dopravní výchově v mateřských školách věnována velká pozornost. Učitelé mateřských škol se především snaží všestranně připravit děti na bezpečnou účast v provozu na pozemní komunikaci.

Vzdělávání v oblasti dopravní výchovy by se mělo oprostít od pouhého poznání a vyjmenování dopravních značek. Děti v mateřské škole mají abstraktní vnímání na nízké úrovni, proto znalost barev na semaforu nebo vyjmenování dopravních značek neudělá

z dítěte bezpečného účastníka provozu. Je tedy nejvhodnější u dětí rozvíjet tzv. dopravní smysl. Dopravní smysl je založen na vnímání skutečných situací a odpovídajících reakcí na ně (Límová, 2006).

Hlavní formou dopravní výchovy dětí předškolního věku je hra.

5.4 Dopravní výchova v rámcovém vzdělávacím programu pro předškolní vzdělávání

Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání je povinným dokumentem, kterým se musí mateřské školy řídit. Vzdělávací okruhy zahrnují pět oblastí: Dítě a jeho tělo, Dítě a jeho psychika, Dítě a ten druhý, Dítě a společnost a v neposlední řadě Dítě a svět. Tento program nezapomíná ani na dopravní výchovu.

V oblasti Dítě a svět jsou doporučovány aktivity sloužící k odhalení nebezpečných situací a hledání možností jejich řešení. Patří sem i osvojování pravidel chování účastníka silničního provozu. Jsou doporučovány hry a aktivity zaměřené na nácvik bezpečného chování v dopravních prostředcích, ale také při chůzi po chodníku nebo při přecházení silnic (Koťátková, 2014).

5.5 Požadované znalosti před vstupem do základní školy

Eva Suchá (2014) ve své příručce pro mateřské školy definuje kompetence, které by děti před nástupem do školy měly mít. Tyto kompetence rozděluje do čtyř oblastí: chodec, cyklista (bruslař, jezdec na koloběžce), spolujezdec a cestující v prostředku hromadné dopravy.

V oblasti chodec dítě umí přecházet silnici, a to prostřednictvím přechodu pro chodce se světelnou signalizací, přechodu pro chodce bez světelné signalizace, ale i silnici bez přechodu pro chodce. Na přechodech se světelnou signalizací dítě rozpoznává a ví, co jednotlivé barevné signály znamenají. Dítě ví, jak se bezpečně pohybovat na chodníku a pokud to situace vyžádá i po silnici a na vlakových přejezdech.

Kompetence z oblasti cyklista, bruslař, jezdec na koloběžce zahrnují znalosti významu a samotné používání ochranného vybavení. Dítě dále ví, kde je nebezpečné se na těchto prostředcích pohybovat a kde je to naopak bezpečné. Cyklista dodržuje dopravní pravidla,

ví, jak se s kolem pohybovat na chodníku, na přechodu pro chodce a na cyklostezce. Samozřejmostí je znalost základních dopravních značek.

Do oblasti spolujezdec v autě Suchá zařadila kompetenci správného a bezpečné nástupu a výstupu z vozu. Dále by dítě mělo vědět, proč je důležité používání bezpečnostních pásů a proč by se za jízdy nemělo mluvit s řidičem.

Poslední oblast, cestující v hromadném dopravním prostředku, určuje pravidla pro cestující v autobusech, vlacích, tramvajích, trolejbusech. Dítě ví, proč je důležité se za jízdy pevně držet a pokud je možnost, tak sedět. Dále se dítě chová bezpečně na zastávkách hromadné dopravy a po příjezdu prostředku umí bezpečně nastoupit a vystoupit.

5.6 Dopravní výchova na 1. stupni základní školy

Dopravní výchova se na základních školách neučí formou samostatného předmětu. Žáci si učivo dopravní výchovy osvojují prostřednictvím mezipředmětových vztahů.

Límová (2006) říká, že cílem dopravní výchovy na první stupni je naučit žáka:

- Bezpečnému chování a jednání účastníka silničního provozu (chodce i cyklisty).
- Samostatnému využívání prostředků hromadné dopravy, dodržování pravidel pro cestování v těchto prostředcích.
- Snažit se aktivně předcházet nesprávnému chování a jednání chodců, a zvláště pak dětí.
- Být odpovědný za vlastní chování a jednání v dopravním provozu, uvědomovat si svoje jednání.
- Důležitost významu technickému stavu jízdního kola a jeho udržování.
- Rozlišovat stavy vozovky a uzpůsobit jízdu na kole tomuto stavu.
- Ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu na pozemní komunikaci.
- Přivolat pomoc k nehodám, ovládnout zásady poskytnutí první pomoci v závislosti na věku dítěte.
- Respektovat a chápat význam silniční policie.

Je zřejmé, že pokud dítě nezíská základní dovednosti a vědomosti již v mateřské škole, v rodinném prostředí nebo v zařízení pro zájmové vzdělávání, je obtížné rozvíjet další jeho znalosti v oblasti dopravní výchovy v pozdějším věku.

6 Cíle praktické části

Praktická část této práce se věnuje tvorbě vzdělávacího programu pro děti předškolního věku. Tento program se zaměřuje na dopravní výchovu. Program je určen dětem, které plní poslední rok předškolního vzdělání. Je tedy koncipován tak, aby očekávané výstupy přímo korespondovaly s požadovanými znalostmi dětí před nástupem do prvních tříd základních škol. Před samotným sestavením programu je nutné prozkoumat současný stav znalostí dopravní výchovy u dětí předškolního věku.

Cílem praktické části je sestavit soubor her, který rozvíjí znalosti dopravní výchovy u dětí předškolního věku, který respektuje věkové zvláštnosti této skupiny dětí. Program zároveň sleduje cíle dopravní výchovy pro tuto věkovou skupinu. Po sestavení programu následuje samotná realizace programu v Domě dětí a mládeže v Sokolově.

Abychom mohli zhodnotit účinnosti programu dopravní výchovy, musíme ještě před samotným sestavením programu zjistit současný stav a úroveň znalostí skupiny dětí, se kterou bude program realizován. Tento stav znalostí bude zjišťován pomocí rozhovoru s pedagogy volného času a učiteli mateřských škol a pomocí obrázkového testu pro předškolní děti. Obrázkový test dopravních situací odpovídá znalostem dopravní výchovy vyžadovaných po dětech před nástupem do základní školy.

Cílem této bakalářské práce je navrhnout a realizovat soubor her s dopravní tematikou pro děti předškolního věku, který odpovídá jejich vývojovému stupni a již získaným znalostem, a vyhodnotit účinnost tohoto programu.

7 Průzkum – zjišťování znalostí dopravní výchovy

Abychom mohli připravit kvalitní program, který má potenciál rozšířit znalosti a vědomosti související s dopravní výchovou, je nutné zjistit reálný stav dopravní výchovy mezi těmito dětmi. Pro tento účel jsme zvolili metodu rozhovoru.

Rozhovor je proces, při němž zjišťujeme odpovědi na položené otázky, které pokládá tazatel respondentovi. Během tohoto procesu probíhá vysoká intenzita interakce mezi tazatelem a respondentem. Rozhovor je tou nejvhodnější metodou, pokud chceme získat faktické informace, názory a postoje (Skutil, 2011).

Pro rozhovor byli vybráni dva pedagogové volného času, kteří v Domě dětí a mládeže Sokolov, zajišťují dopolední zájmový útvar dopravní výchovy pro mateřské školy „Klub dopravní prevence MŠ Sokolov“. Další dva respondenti byli zvoleni z řad pedagogů mateřských škol, kteří děti na tento program dopravní výchovy doprovází.

Rozhovory byly realizovány v týdnu od 3. do 7. 2. 2020 v prostorách Domu dětí a mládeže Sokolov, Spartakiádní 1937, příspěvková organizace. Všechny rozhovory byly provedeny v soukromí a klidu tak, aby se respondenti mohli plně soustředit na otázky a nebyli nikým rušeni. Rozhovor probíhal vždy pouze za účasti tazatele a jednoho respondenta – pedagoga volného času nebo učitele mateřské školy.

Otázky byly předem připravené tazatelem a pro všechny respondenty stejné. Otázky byly také pokládány ve stejném pořadí. Respondenti byli seznámeni s účelem rozhovoru pro tuto práci. Rozhovor byl po dohodě s respondenty anonymní. Odpovědi na otázky zaznamenával tazatel do předem připraveného formuláře.

7.1 Respondenti

Dva pedagogové volného času a dva učitelé mateřských škol se dobrovolně účastnili rozhovoru. Jejich výběr byl uzpůsoben tomu, že tazatelkou realizovaný program bude probíhat právě během zmiňovaného zájmového útvaru „Klub dopravní prevence MŠ Sokolov“, kteří pedagogové volného času vedou a učitelé MŠ děti na tento klub doprovází. Mají tedy největší přehled o skupině dětí, se kterou bude tazatelka realizovat program.

Respondent A je muž, 72 let, který pracuje jako pedagog volného času. Ve školství pracuje 12 let.

Respondentem B je žena, 61 let, je pedagogem volného času a zároveň pracuje jako vychovatelka ve školní družině. Ve školství se pohybuje již 40 let.

Respondent C je žena, 24 let, která pracuje jako učitelka v mateřské škole. Jako pedagogický pracovník pracuje zhruba 4 roky.

Respondent D je také žena, 28 let, učitelka v mateřské škole, dříve také pracovala jako pedagog volného času. Ve školství pracuje 7 let.

7.2 Výsledky rozhovoru

Jedna z prvních otázek rozhovoru se zaměřovala na změnu požadavků dopravní výchovy během let, které respondenti strávili prací ve školství. Respondenti C a D, kteří mají zatím poměrně krátkou praxi (4 a 7 let), si myslí, že se požadavky nezměnily. Naopak dle respondentů A a B se požadavky určitě změnily, a to zejména kvůli zvýšení dopravního provozu.

V další otázce jsem se zajímal o to, co si vlastně respondenti představují pod pojmem dopravní výchova. Pro všechny respondenty to znamená něco, co vede k bezpečnému pohybu dětí na pozemní komunikaci. Respondent A vnímá dopravní výchovu takto: *„Dopravní výchova je cesta, jak zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Seznamuje hravou formou se základy dopravní výchovy a znalostmi mladého cyklisty“*. Další respondent uvádí: *„Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu.“*

Na otázku jak často a do jaké míry se pedagogové věnují dopravní výchově, respondenti C a D (učitelé MŠ) přiznávají, že se dopravní výchově věnují spíše zběžně, ne systematicky. *„Okrajově většinou během vycházek. Do hloubky moc ne, jednou za pár měsíců se dopravce věnujeme týden.“* Respondent A se s dětmi věnuje dopravní výchově pouze v zájmovém útvaru. Respondentka B se kromě docházky dětí do zájmového útvaru Klub dopravní prevence MŠ Sokolov věnuje s dětmi v družině dopravní výchově při každé vycházce.

Z těchto odpovědí vyplývá, že se zejména pedagogové z mateřských škol nevěnují dopravní výchově dostatečně, spíše jen náhodně a povrchem. Jsou si ale tohoto faktu vědomi.

Respondenti A, B i C si myslí, že mají k výuce dopravní výchovy dostatečné množství materiálů a námětů. Pouze respondent D upozorňuje na to, že by se hodil nějaký nový sborník her či nová metodiky výuky, jinak pracuje zejména s materiálem od BESIPu. *„Těžko*

říct, hodil by se určitě nějaký nový sborník her, nová metodika. Pracujeme hodně podle BESIPu, ale chtělo by to i něco nového.“

Všichni respondenti se shodují na tom, že největší nedostatky dětí v rámci dopravní výchovy, kterým by měla být věnována větší pozornost, souvisí zejména s chováním dětí na pozemních komunikacích. Mezi tyto nedostatky patří neukázněnost, malá soustředěnost, nedostatečná ohleduplnost a obezřetnost a také nedostatečné pochopení toho, kdy je situace na pozemní komunikaci nebezpečná. Respondent A dále upozorňuje na to, že děti jsou velmi často ovlivněny špatnými příklady rodičů a veřejnosti.

Dále se náš rozhovor týkal dostatečných znalostí dopravní výchovy u předškoláků. *„Jak které, je to tak padesát na padesát. Často záleží na tom, z jaké rodiny dítě pochází, jak se k dopravní výchově staví rodiče,*“ uvádí jeden z respondentů. Některé děti mají znalosti dobré, některé naopak nemají znalosti téměř žádné. Další respondent uvedl, že se úroveň znalostí v posledních letech zlepšuje. Respondent A má ale jiný názor. Podle ní děti dostatečné základní znalosti dopravní výchovy nemají.

Prakticky všichni respondenti se shodují na tom, že děti nosí ve zvýšené míře reflexní prvky pouze pod dozorem vedoucích zájmových útvarů nebo učitelů při vycházkách (všechny mateřské školy v Sokolově mají pro děti reflexní vesty, které nosí na vycházku každé dítě). Děti bez dozoru dospělé osoby (zejména pedagogických pracovníků) reflexní prvky nenosí vůbec, nebo velmi málo, jak říká i respondent C: *„Reflexní prvky nosí jenom když u nich jsou učitelé nebo asistentky. S rodiči moc ne a samy by si to nevzaly už vůbec.*“

Respondenti A i B se shodují na tom, že se rodiče s dětmi v rámci volného času dopravní výchově nevěnují. Naopak jim jsou špatným příkladem, někteří dokonce v přítomnosti dětí vědomě porušují pravidla silničního provozu. Zbylé dvě respondentky se shodují na tom, že děti s rodiči jezdí na kole, koloběžkách či inline bruslích.

Poslední otázka rozhovoru se věnovala námětům na zlepšení výuky dopravní výchovy. Respondent A vidí možné zlepšení ve větší důslednosti police při řešení a trestání přestupků chodců a cyklistů. Respondent B náměty na zlepšení nemá, sama hodně čerpá z BESIPu, záchranného kruhu a Ajaxu. Dle respondenta C by bylo vhodné pořádat více školení pro pedagogy zaměřené na výuku a problematiku dopravní výchovy. Respondent D by do výuky dopravní výchovy zařadil více programů zaměřených na praxi než na teorii. Podle něj se děti učí nazpaměť značky a co znamenají, ale v běžném provozu jsou ztraceni.

7.3 Obrázkový test a jeho výsledky

Abychom mohli určit, zda je navržený a poté realizovaný soubor her účinný, je nutné nejprve ověřit stav znalostí dětí před a poté po absolvování programu.

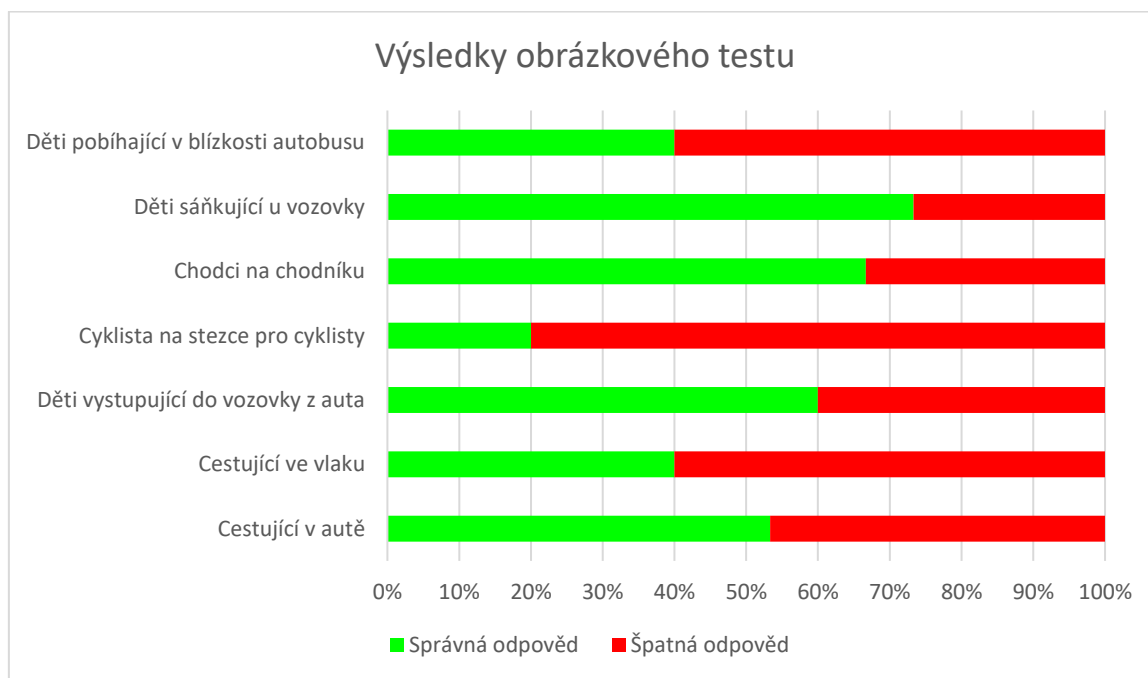
Obrázkového testu se účastnilo 15 dětí ve věku 5 až 7 let – žáků mateřských škol v Sokolově. Jednalo se o stejné děti, které se poté zúčastnily samotného programu dopravní výchovy. Testování bylo provedeno v prostorách DDM Sokolov dne 10. 2. 2020.

K zjištění znalostí dětí před absolvováním programu jsme použili 7 obrázků, které znázorňovaly dopravní situace srozumitelné dětem daného věku, a zelená a červená kolečka pro každé dítě k vyjádření správnosti či nesprávnosti znázorněné situace.

Průběh zjišťování znalostí: nejprve jsme si s dětmi sedli a povídali jsme si o semaforu, abychom se ujistili, že znají význam červené a zelené barvy. Když jsme se ujistili, že tento význam chápou, přešli jsme k samotnému průzkumu. Dětem jsme na interaktivní tabuli promítali celkem 7 situací, jednu po druhé. Pokud si děti myslely, že se lidé na obrázcích chovají správně, zvedly zelené kolečko semaforu a pokud špatně, tak zvedly kolečko červené. Odpovědi dětí byly zaznamenávány do připraveného formuláře.

Obrázky dopravních situací, ze kterých byl obrázkový test sestaven byly převzaty z učebnice „Dopravní výchova pro předškoláky“ vydané společností BESIP 1. 10. 2016. Použité obrázky dopravních situací jsou k dispozici v příloze B bakalářské práce.

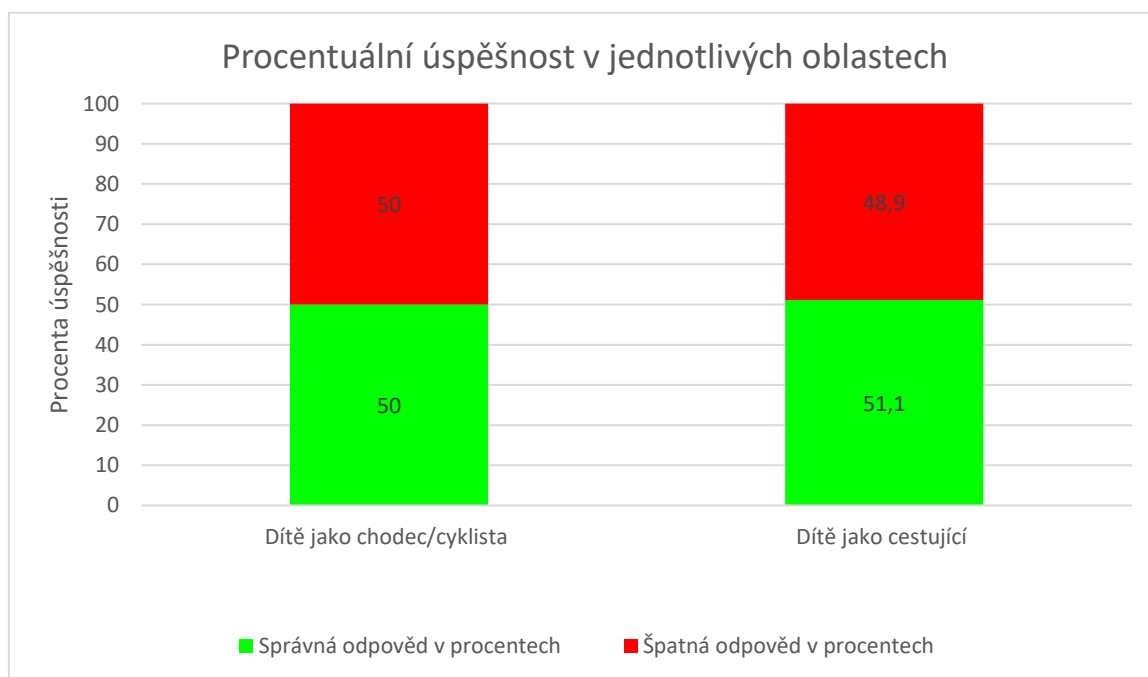
Graf 1: Výsledky obrázkového testu



Zdroj: Vlastní zpracování autora

Z grafu vyplývá, že znalosti dětí jsou průměrné a dalo by se říci, že odpovídají jejich věku. Úspěšnost dětí je 50,5 %. Je zajímavé, že většina dětí neměla problém určit ty situace, kde bylo něco špatně, ale v případě, že se lidé na obrázcích chovali správně, děti si nebyly jisté a raději volily variantu červeného kolečka (cestující ve vlaku, cyklista na stezce pro cyklisty).

Graf 2: Procentuální úspěšnost v jednotlivých oblastech



Zdroj: Vlastní zpracování autora

Stejně jako u celkové vzorku testu je i v jednotlivých oblastech zkoumání úspěšnost okolo 50 %. Celý test je rozdělen do dvou oblastí, a to Dítě jako chodec (50% úspěšnost) a Dítě jako cestující ve vlaku, autě nebo autobuse. V této oblasti je úspěšnost 51,1 %. Děti tedy mají opravdu průměrné znalosti úměrné jejich věku a požadavkům na dopravní výchovu v mateřských školách.

8 Navržený program dopravní výchovy

Z rozhovorů s pedagogy vyplývá, že mají děti nedostatečné znalosti zejména v oblasti chování účastníka silničního provozu. Mezi největší nedostatky patří porozumění dopravních situací, roztržitost, neukázněnost, nerozpoznání nebezpečných situací a malá obezřetnost. Nedostatky se týkají také používání a pochopení důležitosti reflexních prvků. Na tyto nedostatky se tedy autorka zaměří ve svém programu dopravní výchovy.

Soubor her a aktivity samotné byly do programu zahrnuty na základní vlastních zkušeností autora.

Základní informace o programu

Zaměření: Dítě jako účastník dopravního provozu

Délka programu: 2,5 hodiny

Datum konání: 20. 2. 2020

Místo konání: Dům dětí a mládeže Sokolov, Spartakiádní 1937

Popis prostředí konání programu: učebna vybavená interaktivní tabulí, dětské kryté dopravní hřiště vybavené dopravními značkami, silnicí, přechodem, chodníkem i stezkou pro cyklisty. Venkovní trasa cca 300 metrů – chodník, přecházení silnice přes přechod i přecházení silnice bez přechodu.

Cílová skupina

Cílovou skupinou jsou děti předškolního věku. Programu se účastnilo 15 dětí ve věku 5–7 let, kteří plní poslední povinný rok předškolního vzdělávání a předpokládá se, že všechny děti v září nastoupí do základní školy. Programu se účastnilo 6 děvčat a 9 chlapců.

Sledované cíle: Osvojení principů a pravidel bezpečného chování a jednání v provozu jako chodec, cyklista nebo jiný účastník provozu dle zákonných norem. Úspěšné osvojení si základních strategických složek jízdy a chůze na pozemní komunikaci.

Očekávané výstupy:

- Děti znají zásady bezpečného chování účastníka silničního provozu.
- Děti si uvědomují rizika nesprávného chování účastníka silničního provozu.

9 Realizace vlastního programu dopravní výchovy

Úvodní motivace – taneček

Tanec na písničku od Míši Růžičkové „Semafor“.

Časová dotace: 4 minuty.

Cíl aktivity: Děti jsou motivované k dalším činnostem. Děti procvičily barvy a význam semaforu.

Pomůcky: barevné kroužky (červená, zelená, žlutá) pro každého účastníka.

Průběh aktivity: Autorka programu se s dětmi pozdravila a jako motivaci pro připravený program si s dětmi zatancuje taneček s tematikou dopravního semaforu. Autorka tanec předvádí a děti ji v tanci napodobují.

Možná změna: pokud by bylo k dispozici více času, je možné, aby si děti samy vyrobily barevná kolečka (semafor) nebo aby si tato kolečka alespoň nabarvily. V tomto programu čas nebyl, a proto měly děti kolečka již připravená.

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: školní družiny, zájmové útvary zaměřené na dopravní výchovu, zájmové útvary zaměřené na taneční a pohybové aktivity, dramatická výchova, dětské tábory, Dny bez aut...

Aktivita č. 1: „Chovají se lidé správně?“

- Hra s obrázky, rozhodování se o tom, zda se lidé chovají v dopravním provozu bezpečně nebo nebezpečně.

Časová dotace: 20 minut.

Cíl aktivity: Děti rozpoznají, které chování je v dopravním provozu bezpečné a která nebezpečné.

Pomůcky: 15x obrázky s různými dopravními situacemi, velké zelené a velké červené kolo (semafor).

Průběh aktivity: Každé dítě si v prostoru najde obrázek s nějakou dopravní situací. Poté se sám rozhodne, jestli je to situace, kde se lidé a děti chovají bezpečně nebo nebezpečně. Pokud si myslí, že se chovají bezpečně (správně) přiřadí obrázek k velkému zelenému semaforu. Pokud se chovají nebezpečně (špatně) přiřadí obrázek k červenému semaforu.

Když jsou všechny obrázky přiřazené, vytvoří lektorka s dětmi kroužek okolo obrázku a prohlíží si přiřazené obrázky. Poté se lektorka dětí ptá, jestli si myslí, že je všechno přiřazeno správně. Děti se poté samy rozhodují, zda ano nebo ne. Poté lektorka s dětmi probere jednotlivé obrázky a u všech si řeknou, zda je chování opravdu bezpečné nebo nebezpečné. V případě špatného chování osob na obrázku děti přemýšlí, jak se by se dala situace vyřešit (např. „musí mít svítící náramek“, „musí mít helmu“).

Možná změna: z této hry by se snadno dala udělat také hra pohybová. Stačí, aby si děti pro obrázek musely někam doběhnout, doskakat nebo dolézt.

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: školní družiny, výtvarné zájmové útvary, fotografické zájmové útvary (starší děti fotí situaci na silnici, ve městě, v parku).

Aktivita č. 2: „Připoutané vajíčko“

Co se stane s nepřipoutaným vajíčkem?

- Aktivita navazující na předcházejí aktivitu „Chovají se lidé správně?“, ve které měly děti mezi obrázky zachycenou i situaci, kdy osoby cestovali v autě bez připoutání.

Časová dotace: 20 minut.

Cíl aktivity: Děti chápou důležitost a smysl používání bezpečnostních pásů.

Pomůcky: vyrobená autíčka (toaletní papír, plastová víčka, špejle, věci na ozdobení auta), slepičí vejce, kuchyňské utěrky, ubrus, izolepa nejlépe černé barvy.

Průběh aktivity: S dětmi nejdříve vedeme rozhovor o tom, jestli samy vždy v autě používají bezpečnostní pásy. Poté, co se jedno dítě přizná, že ho tatínek vozí po vesnici nepřipoutaného, tak si s dětmi povídáme o tom, co se může stát, pokud se v autě či autobuse nepřipoutáme. Poté si děti připravená autíčka již jen nazdobí a jsme připraveni na jízdu. Děti se rozdělí do skupin, kdy jedna skupina bude mít vajíčka v autíčku připoutaná, druhá nikoliv. S dětmi hovoříme o tom, co si myslí, že se stane. Poté, co si děti vajíčka v autíčkách připoutají (bezpečnostní pásy představuje izolepa), probíhají samotné jízdy. Připoutané vajíčko po nárazu do „zdi“ zůstane bezpečně usazené v autíčku, je vcelku, neprasklo. Vajíčka nepřipoutaná po nárazu z autíčka vypadnou a buď se rozbijí celá nebo popraskají (to může znázorňovat např. zlomenou ruku). Děti tedy pochopí, jak je pro ně bezpečnostní pás důležitý a významný.

Možná změna: děti si mohou autíčka vyrobit celé samy. Je k tomu zapotřebí ale více času, proto se by se tato aktivita hodila spíše do běžného režimu mateřské školy, neboť trvá dlouho

než na autíčkách a na pneumatikách zaschne barva. Děti si kromě autíček mohou také vyzdobit i vajíčka a vytvořit z nich fiktivní osoby s vlasy a obličejem.

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: školní družiny, výtvarné zájmové útvary, pracovní činnosti, kluby dopravní prevence, zájmové útvary pro začínající modeláře.

Aktivita č. 3: „Jsem vidět ve tmě?“

- Výtvarná aktivita zabývající se důležitosti reflexních prvků.

Aktivita taktéž navazující na aktivitu „Chovají se lidé správně?“, kdy děti špatně zařadily obrázky osob jdoucích ve tmě bez reflexních prvků.

Časová dotace: 30 minut.

Cíl aktivity: Děti chápou důležitost používání reflexních prvků, ví, kdy je nutné, aby je použily pro své bezpečí.

Pomůcky: reflexní vesta, reflexní náramky, reflexní přívěsky, černý papír formátu A2, bílý papír formátu A2, pastelky, svítivý barevný papír (žlutá, červená, zelená, oranžová), lepidlo.

Průběh aktivity: Děti sedí v kruhu a uprostřed je položena reflexní vesta, reflexní pásky a reflexní přívěsek. lektorka se ptá dětí, jestli ví, co to je za věci, jak se jmenují a k čemu se používají. Potom, co děti na všechny otázky odpoví, přinese lektorka připravené čtvrtky. Jednu tmavou a jednu bílou. Na obou čtvrtkách mají děti předkreslenou lidskou postavu. Děti rozdělíme do dvou skupin a obě skupiny mají stejný úkol – vybarvit postavu. Jaké barvy pastelky na to použijí, je jen na nich.

Když mají děti hotovo, sednou si opět do kruhu. Obě postavy máme položené uvnitř kruhu tak, aby na ně všechny děti viděly. S dětmi obě postavy zkoumáme a porovnáváme je. Ptáme se dětí, co je na obrázcích jiné, jaké vidí rozdíly. Čekáme, dokud někdo nepřijde na to, že jedna postava je dobře vidět a ta druhá ne. Zeptáme se tedy dětí, jak by se tato situace dala vyřešit, co bychom mohli udělat proto, aby šla postava ve tmě vidět? Když děti přijdou na to, že je potřeba dodat postavě reflexní prvky, tak dětem poskytneme barevné papíry. Z barevných papírů děti vyberou ty barvy, které se jím zdají jako ideální. Z papírů potom vytvoří různé reflexní prvky (dle uvážení – reflexní pásek na ruku, reflexní pásek na nohy, reflexní doplňky...). Postava je tak vidět i ve tmě a je tedy v provozu na pozemní komunikaci v bezpečí.

Možná změna: podobná aktivita se dá přizpůsobit různým typům prostředí. Ideální je, pokud máme možnost použít nějakou tmavou místnost se zataženými závěsy a můžeme

vytvořit přítmi. Abychom dosáhli co možná nejvíce reálné situace, je možné rozdělit děti na dvě skupiny – jedna skupina je oblečena v černém oblečení bez reflexních prvků. Druhá skupina je naopak oblečena do světlých barev s reflexními pásy.

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: zejména zájmové útvary zaměřené na výtvarné činnosti, výtvarné činnosti v mateřských školách, školní družiny, dopravní kluby, dopravní prevence realizované strážníky městské policie...

Aktivita č. 4: „Už umím i dopravní značky.“

Práce s interaktivní tabulí.

Časová dotace: 15 minut.

Cíl aktivity: Děti znají základní dopravní značky a chápou jejich význam. Zároveň procvičují pozornost a paměť.

Pomůcky: interaktivní tabule, obrázky značek.

Průběh aktivity: Děti pracují s interaktivní tabulí Smartboard. Aktivita slouží zejména na procvičení dopravních značek, protože je děti podle jejich pedagogů znají. Na tabuli jsou připraveny dvě aktivity. Při první děti spojují rozpůlenou značku dohromady a když ji spojí, řeknou ostatním dětem význam této značky. Při druhé aktivitě hrají děti na tabuli pexeso se značkami. Taktéž po úspěšném nalezení dvojice řeknou ostatním dětem, co značka znamená.

Seznam použitých značek: zákaz vjezdu všech vozidel, pozor děti, hlavní pozemní komunikace, stůj, dej přednost v jízdě, zákaz vstupu chodců, zákaz vjezdu jízdních kol, kruhový objezd, stezka pro chodce, stezka pro cyklisty, přechod pro chodce, přejezd pro cyklisty, obytná zóna, pěší zóna, zákaz odbočení.

Možné změny: tato aktivita může být snadno realizována i bez interaktivní tabule pouze s fyzickými předměty a obrázky. My jsme pro větší atraktivitu u dětí, a tedy i pro zvýšení jejich zájmu o dopravní značky, zvolili variantu s interaktivní tabulí.

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: školní družiny, zájmové útvary zaměřené na informační a komunikační technologie, kluby dopravní prevence.

Aktivita č. 5: „Jsem kamarádi, umíme chodit bezpečně.“

Aktivita spojená s přesunem do krytého dětského dopravního hřiště.

Časová dotace: 15 minut.

Cíl aktivity: Děti si v praxi vyzkoušejí techniku bezpečného přesunu ve větším počtu chodců. Děti procvičí znalosti získané v první části programu.

Průběh aktivity: Děti se musí přesunout cca 300 metrů do krytého dopravního hřiště. Na cestu si všechny děti obléknou reflexní vesty (majetek mateřské školy), znovu si zopakujeme, proč je důležité, aby je měly. Cestou trénujeme správný pohyb na úzkém chodníku. Cestou se stavíme u dopravních značek a děti si zkouší, zda opravdu ví, co která značka znamená. Na přehledném místě se zastavíme a chvíli pozorujeme dopravní provoz na rušné silnici. „Chovají se všichni účastníci provozu správně?“

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: prakticky všechny vycházky pro jakékoliv školské i neškolské zařízení pro zájmové vzdělávání, vycházky v mateřské škole, tábory.

Aktivita č. 6: „Jsem ohleduplný, umím se bezpečně pohybovat.“

- Pohybová aktivita zaměřená na ohleduplnost a obezřetnost.

Časová dotace: 5 minut.

Cíl aktivity: Děti chápou, proč je důležité být v provozu obezřetný.

Pomůcky: žádné.

Průběh aktivity: Děti mají za úkol se volně pohybovat v prostoru krytého dopravního hřiště. Vedoucí aktivity postupně přidává instrukce jako „zrychli“, „zrychli“, „zpomal“, „znovu zrychli“ a „stop“. Děti musí nejen dokázat reagovat na povel lektora hry, zároveň se také nesmí s nikým srazit. Musí vědět, kde jsou, s kým se pohybují a co se děje okolo nich. Pochopí tak, že v provozu občas nezáleží na tom, jestli zrovna oni dodržují všechny pravidla bezpečnosti. Vždy si musí všimnout i toho, co se děje okolo nich. Dítě může dodržovat pravidla silničního provozu, ale jeho kamarád ne a tím může vzniknout kolize.

Možné změny: Děti také můžeme rozdělit do dvojic nebo trojic a vytvořit z nich posádky jednotlivých vozů nebo kolonu jízdních kol. Tak se děti musí soustředit nejen na ostatní účastníky provozu, ale i na své spolucestující.

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: kluby dramatické výchovy, školní družiny, zájmové útvary zaměřené na pohybové a taneční aktivity, sportovní kluby.

Aktivita č. 7: „Chodím a jedu, už všechno umím!“

- Technika správného přecházení přechodu pro chodce a jízda v elektrických autíčkách.

Časová dotace: 25 minut.

Cíl aktivity: Děti si vyzkouší získané znalosti v praxi. Děti si zopakují správnou techniku přecházení přes přechod bez světelné signalizace.

Pomůcky: dětské dopravní hřiště, elektrická autíčka (vše majetek DDM Sokolov)

Průběh aktivity: Nejdříve si s dětmi ukážeme, jak se správně přechází přes přechod bez světelné signalizace. Některé děti to umí, jiné se jednou podívají a přechod přejdou s hlavou dolů a nedívají se okolo sebe. Proto si to s dětmi několikrát zkusíme, tak aby si to všechny děti správně vyzkoušely. Ještě jednou si v rychlosti zopakujeme značky, které se na hřišti nacházejí. Poté se už děti mohou rozdělit na řidiče elektrických autíček a chodce. Je nutné, aby při této aktivitě byly děti obezřetné a dávaly pozor, co se děje okolo nich. Děti se v autíčkách střídají. Děti, které neřídí autíčko, představují chodce, kteří přecházejí přes přechody.

Děti v této finální aktivitě v praxi vyzkouší nově nabitě vědomosti a dovednosti z celého programu.

Možné změny: u starších dětí může tato aktivita probíhat na venkovním dopravním hřišti, kde by jezdily na jízdných kolech či koloběžkách.

Možné využití v dalších volnočasových aktivitách: sportovní a pohybové zájmové útvary, školní družiny a školní kluby.

Ukončení programu

Po skončení poslední aktivity jsme si společně s dětmi sedli do kroužku. Děti byly pochváleny za jejich práci a odhodlání plnit úkoly. Na otázku, co zajímavého se děti dozvěděly a jaké hry je nejvíc bavily, odpověděly různě. Některé nejvíce bavila jízda v elektrických autíčkách, jiné aktivita „Připoutané vajíčko“. Našly se ale i děti, které jízda nebavila, a naopak si více užily kreslení při aktivitě „Jsem vidět ve tmě?“.

Při závěrečném rozloučení obdržely děti jako odměnu reflexní pásky na ruce či batoh. Po absolvování programu už ví, jak je důležité tyto prvky používat.

9. 1 Změny oproti původnímu plánu

Změny, ke kterým při realizaci programu došlo, se týkaly především časových dotací jednotlivých aktivit. Děti byly šikovné, spolupracovaly a aktivně se všech her účastnily, ale i přesto některé aktivity trvaly déle, než bylo plánováno. Určitý čas byl potřeba také pro přechod z učebny do krytého dopravního hřiště (přesun cca 300 metrů), převlečení dětí do zimního oblečení a obuvi. S možností časových nesrovnalostí jsme ale počítali a byli jsme připraveni i na možnost, že naopak aktivity budou trvat kratší čas. Měli jsme tedy připravenou ještě pohybovou hru zaměřenou na pravolevou orientaci. Vzhledem k tomu, že některé děti měly při jízdě v autíčkách a přecházení přes přechod s určením pravé strany problémy, je škoda, že se tato aktivita nestihla realizovat.

V začátku práce na realizaci a tvorbě programu bylo také v plánu realizovat práci v jedné ze sokolovských mateřských škol v rámci jejich dopoledních činností. Z provozních důvodů se akce v mateřské škole nemohla uskutečnit. Možnost realizovat program v DDM se nakonec ukázala jako správná, neboť jsme díky tomu mohli využít i kryté dopravní hřiště, kde si děti mohly ověřit dopravní znalosti v praxi.

10 Zhodnocení programu dopravní výchovy

10.1 Reflexe průběhu programu

Program probíhal podle plánu, tak jak byl původně zamýšlen a připraven. Jediné změny se týkaly časových dotací jednotlivých činností. U některých aktivit bylo plánováno kratší časové rozpětí, ale děti nakonec potřebovaly více času. Průběh programu to však nijak nenarušilo. Aktivity a hry byly pro děti zajímavé a přitažlivé. Děti se rády do programu zapojovaly, často se hlásily o slovo a všech aktivit se aktivně účastnily. Často se doptávaly na různé otázky související s tématem aktivit. Pokyny a úkoly byly předávány tak, že jim děti rozuměly a neměly problém s plněním úkolů. Vždy jsme se před aktivitou či hrou ujistili, že všechny děti zadání rozumí, případně byly nesrovnalosti s dětmi řešeny individuálně.

Jediný problém se vyskytl při aktivitě „Jsem vidět ve tmě?“. Byl podceněn počet dětí a velikost a množství pomůcek. Velikost papíru A2 byla pro děti příliš malá (jedna černá a jedna bílá čtvrtka). Na této velikosti papíru mělo zároveň kreslit 7 dětí, což se ukázalo jako velmi komplikované. Děti při vymalování postavy neměly dostatek prostoru a při aktivitě vznikaly mezi dětmi menší rozpěře, každé dítě se dožadovalo svého prostoru. Pro hladký chod této aktivity by bylo vhodné zvolit čtvrtku či balicí papír větších rozměrů. Ostatní aktivity probíhaly bez problémů.

V začátku programu nastalo pár situací, kdy se děti s odpověďmi nebo otázkami neobracely na autorku programu, ale na svou paní učitelku, která byla přítomna v rohu místnosti, a čekaly na její reakci. Dětem tedy bylo vysvětleno, že teď budou chvíli pracovat s externí lektorkou, která pro ně připravila program a paní učitelka se jim bude zase ráda věnovat ve školce. Některé děti byly trochu stydlivé, musely překonat počáteční ostych, ale jiné opravdu věnovaly svou pozornost pouze lektorce a autorce programu.

Nejtěžší aktivitou na přípravu i realizaci byla jednoznačně aktivita „Připoutané vajíčko“. V učebně DDM Sokolov musel být pro tuto aktivitu vyhrazen zvláštní prostor a z důvodu dalšího využití učebny po nás také nesměl zůstat žádný nepořádek. Děti byly nedočkavé a chtěly si právě to svoje vajíčko vyzkoušet co nejdříve. Dokonce stalo, že jim vajíčko vypadlo rovnou z ruky, bez toho, aniž by ho měly vůbec v autíčku nebo připoutané.

Z pohledu autorky programy byly pro děti nejzajímavější a nejpoutavější aktivity „Chodím a jedu, už všechno umím“ a již zmíněné „Připoutané vajíčko“. Při těchto aktivitách bylo

nejvíce vidět zapálení dětí a jejich snaha o aktivní zapojení se a získání nových vědomostí a dovedností.

Celý program probíhal bez problému i díky prostorovému a materiálnímu vybavení DDM Sokolov, které bylo po celou dobu lektorce k dispozici. Velkým plusem celého programu byla možnost využít dětské kryté dopravní hřiště, které bylo perfektně vybavené a pro děti velmi přínosné.

Celkově můžeme hodnotit program jako úspěšný. Nenastaly žádné problémy, které by průběh programu narušily. Aktivita probíhaly tak, jak bylo plánováno. Práce dětí se dá hodnotit pouze pozitivně, děti se aktivně zapojovaly, o aktivitách přemýšlely a přicházely s novými nápady. Program považujeme za úspěšný a zdařilý.

10.2 Zhodnocení účinnosti programu

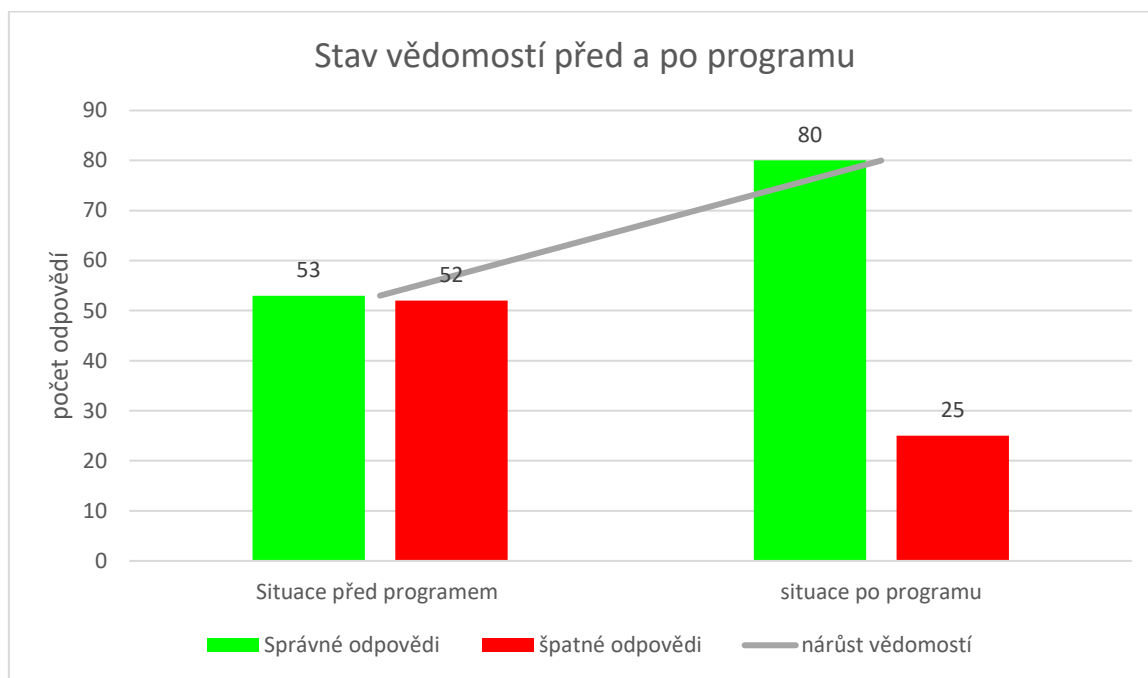
Ke zhodnocení účinnosti programu byly zvoleny dvě metody hodnocení. Jako první byl dětem znovu předložen obrázkový test, který již absolvovaly před realizací dopravního programu. Tento opakovaný test prokázal, jaký pokrok v dopravních znalostech u dětí nastal.

Druhou metodou posouzení účinnosti programu bylo hodnocení pedagogickou pracovnící s dlouholetou praxí, která se zaměřuje na dopravní výchovu, a která byla na vlastním programu dopravní výchovy dne 20. 2. 2020 přítomna.

10.2.1 Opětovný obrázkový test a jeho výsledky

Protože se opětovné testování muselo konat bez využití interaktivní tabule (technická závada), s čímž se před začátkem programu nepočítalo, bylo použito alternativní řešení. Místo promítání obrázků a zvedání pomůcky červené nebo zelené barvy, byly situace z obrázkového testu převedeny do pracovního listu. V pracovním listu měly děti stejné obrázky a situace jako při testu provedeném před programem. Pokud se jim dopravní situace zdála správná, vymalovaly okénko zeleně a pokud nesprávná, vymalovaly okénko červeně.

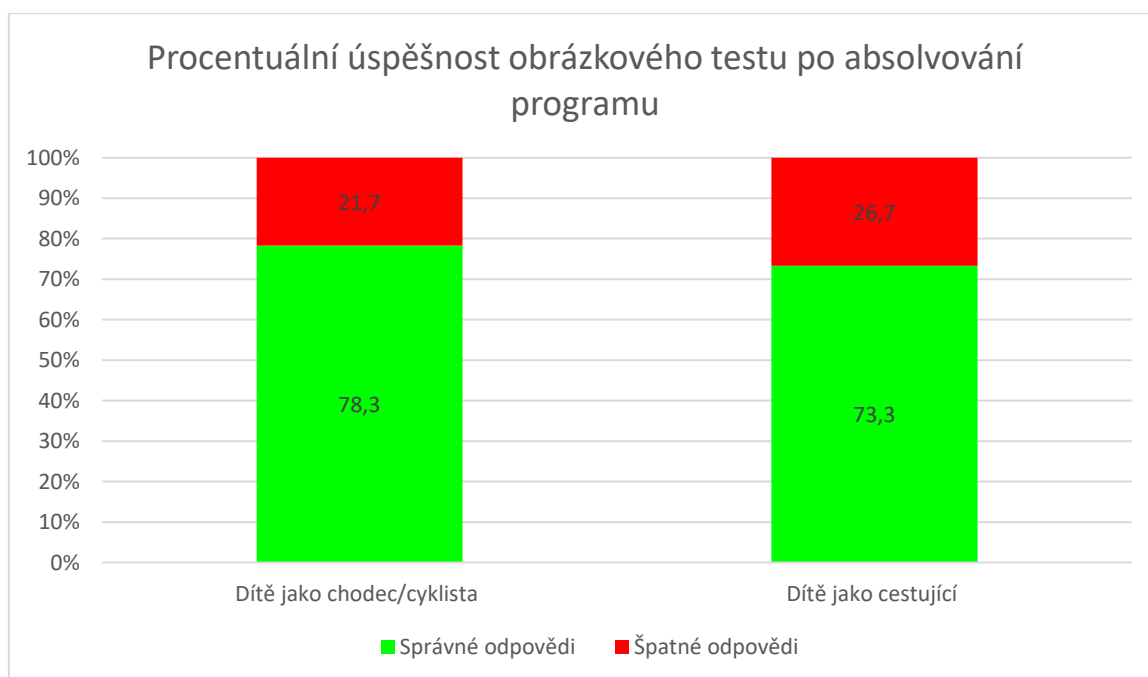
Graf 3: Stav vědomostí před a po programu



Zdroj: Vlastní zpracování autora

Z grafu je patrné, že děti opravdu získaly nové vědomosti. Z původních 53 správných odpovědí (z celkového počtu 105) se po absolvování programu tento počet zvětšil na 80. Původní úspěšnost dětí byla 50,5 %. Úspěšnost po absolvování programu je již 76,2 %. Celkově se tedy děti zlepšily o 25,7 %. Z tohoto pohledu hodnotíme program jako úspěšný.

Graf 4: Procentuální úspěšnost obrázkového testu po absolvování programu:



Zdroj: Vlastní zpracování autora

Zlepšení úspěšnosti dětských odpovědí vidíme i v jednotlivých zkoumaných oblastech. V oblasti Dítě jako chodec/cyklista došlo ke zlepšení o 28,3 % (z původních 50 % na současných 78,3 %). V oblasti Dítě jako cestující došlo též ke zlepšení o 22,2 % (z původních 51,1 % na současných 73,3 %). V obou oblastech tedy došlo k výraznému zlepšení.

10.2.2 Hodnocení účinnosti programu pedagogem

Po realizaci programu byl soubor her zhodnocen pedagogem volného času. Tento pedagog pracuje ve školství již 40 let. V současné době pracuje jako vychovatelka ve školní družině a zároveň jako pedagog volného času především pro děti předškolního věku a sama je vyučuje dopravní výchově. V minulosti také pracovala jako učitelka na základní škole. Má tedy dostatek zkušeností potřebných k zhodnocení programu.

„Program dopravní výchovy pro předškolní děti byl pečlivě připraven, s přípravou jsem byla velice spokojena. Hry a aktivity použité během programu byly vhodně vybrané s přihlédnutím k věkovým zvláštnostem dětí předškolního věku. Program byl pro děti přínosný. Myslím si, že děti skrze program získaly nové vědomosti a dovednosti. Všechny aktivity naplňovaly cíle dopravní výchovy pro předškolní vzdělávání. Vybrané hry byly pro děti také velmi atraktivní“ (viz příloha E).

11 Diskuze

S dopravní výchovou se každý z nás setkává denně. A stejně tak je to i u dětí – chodí do mateřské školy, jezdí s rodiči v autě nebo jedou na výlet vlakem třeba do leteckého muzea. Někteří se svými rodiči ve volném čase jezdí na kole, koloběžkách nebo bruslích. Všechny tyto aktivity řadíme do dopravní výchovy a právě proto, že se tak často s touto výchovou v běžném životě setkáváme je opravdu důležité, aby děti znaly, a hlavně aktivně využívaly základy bezpečného pohybu v dopravě.

Když jsem sbírala informace pro teoretickou část této práce, tak jsem byla velice zklamaná z malého množství odborné literatury zabývající se problematikou dopravní výchovy. Kvalitně má dopravní výchovu zpracovanou společnost BESIP, která se snaží dětem, žákům i dospělým přiblížit dopravní problematiku hravou, netradiční a atraktivní formou. BESIP nabízí veřejnosti i školách metodiky dopravní výchovy pro různé typy škol i školní družinu. Co se týče odborných publikací, tak není rozvinut celý potenciál dopravní výchovy. Zajímavou publikaci vytvořila Lucie Límová (2006), ale dalších prací je velice málo nebo se o problematiku dopravy zajímají spíše okrajově.

Pro potřebu návrhu vlastního programu dopravní výchovy jsem realizovala rozhovor s pedagogy, ze kterého vyplynulo, že se dopravní výchově s dětmi (zejména v mateřské škole) věnují málo, většinou se jedná jen o jeden týden v období několika měsíců. Je zajímavé, že se mi sami (mimo rozhovor) svěřili, že ví, že je to málo. Proč se tedy na dopravní výchovu v mateřských školách neklade větší důraz? To je jistě téma, kterému by se mohla věnovat jiná odborná práce. Výsledky by byly nepochybně zajímavé.

Během samotného programu, který jsem realizovala s 15 dětmi, byly mezi dětmi viditelné určité rozdíly. Přestože se jednalo pouze o předškoláky (v září tohoto roku by měly nastoupit do základní školy), jejich znalosti se dosti lišily. Bylo patrné, že některým dětem chybí hlavně znalosti, které by měly získat již v rodinném prostředí, ale pokud rodiče nepožadují, aby děti používaly bezpečnostní pás a vědomě před nimi porušují dopravní předpisy (jak potvrdili pedagogové i děti), je troufalé si myslet, že děti nebudou své rodiče napodobovat.

Mnou realizovaný program dopravní výchovy přinesl pozitivní výsledky – děti získaly nové vědomosti a program můžeme považovat za účinný. Je ale zřejmé, že pokud si děti mají získané vědomosti udržet a zároveň získávat vědomosti nové, musí se v dopravní výchově vzdělávat častěji. Program je svou délkou (2,5 hodiny) vhodný pro zařazení do mateřské

školy formou jednodenního intenzivnějšího projektu. Může být také využit jako odpolední program v zařízení pro zájmové vzdělání například při oslavě Dne bez aut.

Výhodou realizovaného programu bylo, že mohl být uskutečněn v krytém dětském dopravním hřišti. Taková hřiště nemají všechna zařízení pro zájmové či předškolní vzdělávání k dispozici. Výhodou DDH je jistě jeho atraktivita a propojení s praxí. Děti jsou ve velmi reálném prostředí, které co nejvíce připomíná skutečnou pozemní komunikaci. V DDH vidím ale i jednu nevýhodu – děti jsou z takového prostředí nadšené, chtějí si všechno vyzkoušet, nejlépe hned, a tak svou pozornost věnují spíše okolí než pedagogům a zapomínají, proč vlastně na hřiště přišly.

Dopravní výchova by se rozhodně neměla podceňovat, naopak bychom jí měli více rozvíjet. Velký potenciál vidím právě v již zmíněných dopravních hřištích, zájmových útvarech, které se věnují i netradičním formám dopravní výchovy (jízda na hoverboardech, elektrické koloběžky, trenažéry...), ale i v modernější formě výchovy prostřednictvím interaktivních internetových stránek či mobilních aplikací.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo navrhnout a realizovat volnočasový program s dopravní tematikou pro děti předškolního věku. Dílčími cíli bylo teoreticky popsat problematiku dopravní výchovy a předškolního věku a v praxi zjistit stav znalostí dopravní výchovy u vybrané skupiny dětí. Na základě zjištěných informací pak sestavit vlastní program, který by dětem hravou formou přiblížil dopravní výchovu, a jeho účinnost ověřit v praxi.

Na základě údajů a informací z teoretické části jsme zpracovali část praktickou. Nejprve byl proveden průzkum znalostí dopravní výchovy u vybrané skupiny dětí předškolního věku. Průzkum byl proveden pomocí obrázkového testu a rozhovoru s pedagogy. Rozhovor s pedagogy odhalil nedostatky zejména v oblasti obezřetnosti, ohleduplnosti a využívání reflexních prvků. V obrázkovém testu děti rozhodovaly, zda se lidé ve vybrané dopravní situaci chovají správně či nesprávně. Tento test byl po realizaci programu znovu zopakován, aby ukázal, jak byl program pro děti efektivní.

Na základě průzkumu znalostí dětí předškolního věku, byl sestaven vlastní program dopravní výchovy, který zahrnovat 7 různých aktivit. Tento program byl realizován v prostorách DDM Sokolov a v prostorách dětského krytého dopravního hřiště. Programu se účastnilo 15 dětí a jeho délka byla 2,5 hodiny. Během programu se děti účastnily her a aktivit zaměřených na vhodnost nošení reflexní prvků, používání bezpečnostních pásů a dodržování pravidel silničního provozu. Aktivita byly prakticky zaměřené a pro děti byly atraktivní.

Opakovaným obrázkovým testem bylo prokázáno, že byl soubor her efektivní. Správnost posouzení dopravních situací se oproti původnímu testu (absolvovanému před programem) zvýšila téměř o 26 %. Program byl také kladně hodnocen pedagogem s dlouholetou praxí, který se na dopravní výchovu zaměřuje.

Vzhledem k všem těmto výsledkům a vlastní reflexi realizovaného programu považuji cíl práce za splněný.

Seznam použitých zdrojů

1. Bednářová, J., Šmardová V. (2015). *Školní zralost: co by mělo umět dítě před vstupem do školy*. Brno: Edika. ISBN 978-80-266-0793-9.
2. Bendl, S. a kol. (2015). *Vychovatelství*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4248-9.
3. Bytešníková, I. (2012). *Komunikace dětí předškolního věku*. Praha: Grada, ISBN 978-80-247-3008-0.
4. Caiatiová, M., Delačová, S. & Mullerová, A. (1994). *Volná hra: zkušenosti a náměty*. Praha: Portál. ISBN 80-717-8011-1.
5. Čábalová, D. (2011). *Pedagogika*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2993-0.
6. Činčera, J. (2007). *Práce s hrou pro profesionály*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1974-0.
7. Gardošová, J., Dujková, L. a kol. (2012). *Vzdělávací program Začít spolu: metodický průvodce pro předškolní vzdělávání*. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0106-9.
8. Hájek, B., Hofbauer, B. & Pávková, J. (2011). *Pedagogické ovlivňování volného času: trendy pedagogiky volného času*. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0030-7.
9. Hanuš, R., Chytilová, L. (2009). *Zážitkově pedagogické učení*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2816-2.
10. Jucovičová, D., Žáčková, H. (2014). *Je naše dítě zralé pro vstup do školy?* Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4750-7.
11. Jůva, V. (1997). *Úvod do pedagogiky*. Brno: Paido. ISBN 80-85931-78-8.
12. Komenský, J. A. (1964). *Vybrané spisy. Svazek 3. Nejnovější metody jazyků*. Praha: SPN. ISBN 14-013-64.
13. Koťátková, S. (2014). *Dítě a mateřská škola: Co by měli rodiče znát, učitelé respektovat a rozvíjet*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4435-3.
14. Langmeier, J., Krejčířová, D. (2013). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada. ISBN 80-247-1284-9.
15. Límová, L. (2006). *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-1157-0.

16. Matějček, Z. (2004). *Prvních 6 let ve vývoji a výchově a dítěte*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-0870-6.
17. Mertin, V., Gillernová, I. (2015). *Psychologie pro učitelky mateřské školy*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-627-8.
18. Neuman, J. (2004). *Dobrodružné hry a cvičení v přírodě*. Praha: Portál. 80-7178-405-2.
19. Opravilová, E. (2004). *Předškolní pedagogika II.: hra (cesta k poznání předškolního dítěte)*. Liberec: Technická univerzita v Liberci. ISBN 80-7083-786-1.
20. Průcha, J. (2009). *Pedagogická encyklopedie*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-546-2.
21. Průcha, J. (2000). *Přehled pedagogiky: úvod do studia oboru*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-567-7.
22. Průcha, J., Walterová, E. & Mareš, J. (2013). *Pedagogický slovník*. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0403-9.
23. Skutil, M. (2011). *Základy pedagogicko-psychologického výzkumu pro studenty učitelství*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-778-7.
24. Suchánková, E. (2014). *Hra a její využití v předškolním vzdělávání*. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0698-9.
25. Štikar, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0606-2.
26. Šustrová, T. (2016). *Metodika dopravní výchovy pro mateřské školy*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ISBN neuvedeno.
27. WARNER, P., (2000). *Preschool Play and Learn: 150 Fun Games and Learning Activities for Preschoolers from Three to Six Years*. Meadowbrook. ISBN 978-0671318215.

Online zdroje

BESIP: Dopravní výchova dětí [online]. 2020 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Predskolni-deti>

Děčko: Michalova doprava [online]. [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: <https://decko.ceskatelevize.cz/michalova-doprava>

Dům dětí a mládeže Sokolov [online]. [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: <http://www.ddmsokolov.cz/>

Kolektiv autorů: Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání. Praha: Výzkumný ústav pedagogický. 2004 Dostupné z: <http://docplayer.cz/4333976-Ramcovy-vzdelavaci-program-pro-predskolni-vzdelavani.html>

Svět záchranářů [online]. [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: <https://www.svetzachranaru.cz/>

Seznam příloh

Příloha A: Přepis provedených rozhovorů s pedagogy

Příloha B: Obrázkový test

Příloha C: Fotodokumentace programu

Příloha D: Pracovní list – obrázkový test vyplněný

Příloha E: Hodnocení účinnosti programu pedagogem

PŘÍLOHA A

Respondent: muž, 72 let, pedagog volného času

Jak dlouho již pracujete ve školství?

- 12 let

Myslíte si, že se za tu dobu nějak změnily požadavky na výuku dopravní výchovy?

- Určitě změnily.

Co si představíte pod pojmem dopravní výchova?

- Dopravní výchova je cesta, jak zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Seznamuje hravou formou se základy dopravní výchovy a znalostmi mladého cyklisty.

Jak často a do jaké míry se s dětmi věnujete dopravní výchově?

- Dvakrát v týdnu po dvou hodinách v zájmovém útvaru Klub dopravní prevence MŠ Sokolov.

Máte k dispozici dostatečné množství materiálů a námětů pro výuku dopravní výchovy?

- Mám

V čem mají podle vás děti největší nedostatky/čemu by měla být věnována větší pozornost?

- Malá soustředěnost, špatné příklady rodičů a veřejnosti vůbec.

Mají podle vás děti dostatečné znalosti dopravní výchovy?

- Ne

Domníváte se, že děti používají ve zvýšené míře reflexní prvky?

- Děti pod dozorem vedoucích ano. Děti bez dozoru ne.

Víte z vašich zkušeností o tom, jestli se rodiče s dětmi věnují dopravní výchově i ve volném čase?

- Hodně málo nebo vůbec. Naopak jsou jim špatným příkladem.

Máte nějaké náměty, čím by se dala dopravní výchova zlepšit?

- Větší důslednost městské policie a policie vůbec v trestání přestupků chodců a cyklistů.

Respondent B: žena, 61 let, pedagog volného času a vychovatelka ve školní družině

Jak dlouho již pracujete ve školství?

- 40 let

Myslíte si, že se za tu dobu nějak změnily požadavky na výuku dopravní výchovy?

- Ano, hlavně kvůli nárůstu dopravy.

Co si představíte pod pojmem dopravní výchova?

- Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu.

Jak často a do jaké míry se s dětmi věnujete dopravní výchově?

- Prakticky při každé vycházce se školní družinou a dvakrát týdně v kroužku.

Máte k dispozici dostatečné množství materiálů a námětů pro výuku dopravní výchovy?

- Ano

V čem mají podle vás děti největší nedostatky/čemu by měla být věnována větší pozornost?

- Neukázněnost na pozemních komunikacích

Mají podle vás děti dostatečné znalosti dopravní výchovy?

- V posledních se jejich znalosti spíš zlepšují.

Domníváte se, že děti používají ve zvýšené míře reflexní prvky?

- Některé ano, některé vůbec.

Víte z vašich zkušeností o tom, jestli se rodiče s dětmi věnují dopravní výchově i ve volném čase?

- Někteří rodiče ano, ale stává se, že některý rodič vědomě porušuje pravidla silničního provozu před dítětem.

Máte nějaké náměty, čím by se dala dopravní výchova zlepšit?

- Ne, sama hodně čerpám z Besipu, záchranného kruhu a Ajaxu.

Respondent C: žena, 24 let, učitelka mateřské školy

Jak dlouho již pracujete ve školství?

- 4 roky

Myslíte si, že se za tu dobu nějak změnily požadavky na výuku dopravní výchovy?

- Spíše ne, je to krátká doba.

Co si představíte pod pojmem dopravní výchova?

- Hry a aktivity vedoucí k dosažení všech požadovaných výstupů.

Jak často a do jaké míry se s dětmi věnujete dopravní výchově?

- Okrajově většinou během vycházek. Do hloubky moc ne, jednou za pár měsíců se dopravce věnujeme týden.

Máte k dispozici dostatečné množství materiálů a námětů pro výuku dopravní výchovy?

- Asi ano.

V čem mají podle vás děti největší nedostatky/čemu by měla být věnována větší pozornost?

- Porozumění situací. Nedokáží určit, kdy je jejich chování nebezpečné.

Mají podle vás děti dostatečné znalosti dopravní výchovy?

- Jak které, je to tak padesát na padesát. Často záleží na tom, z jaké rodiny pochází, jak se k dopravní výchově staví rodiče.

Domníváte se, že děti používají ve zvýšené míře reflexní prvky?

- Reflexní prvky nosí jenom když jsou u nich učitelé nebo asistentky. S rodiči moc ne a samy by si to nevzaly už vůbec.

Víte z vašich zkušeností o tom, jestli se rodiče s dětmi věnují dopravní výchově i ve volném čase?

- Jezdí s dětmi na kole, bruslích.

Máte nějaké náměty, čím by se dala dopravní výchova zlepšit?

- Více školení pro pedagogy zaměřené na výuku dopravní výchovy.

Respondent D: žena, 28 let, učitelka mateřské školy

Jak dlouho již pracujete ve školství?

- 7 let

Myslíte si, že se za tu dobu nějak změnily požadavky na výuku dopravní výchovy?

- Ne.

Co si představíte pod pojmem dopravní výchova?

- Vědomosti a dovednosti, které souvisí s dopravní strukturou, prostředky, značky

Jak často a do jaké míry se s dětmi věnujete dopravní výchově?

- Průběžně po celý rok, ale spíše povrchově.

Máte k dispozici dostatečné množství materiálů a námětů pro výuku dopravní výchovy?

- Těžko říct. Hodil by se určitě nějaký nový sborník her, nová metodika. Pracujeme hodně s BESIPem, ale chtělo by to i něco nového.

V čem mají podle vás děti největší nedostatky/čemu by měla být věnována větší pozornost?

- Nedostatky v oblastech ohleduplnosti a obezřetnosti.

Mají podle vás děti dostatečné znalosti dopravní výchovy?

- Jak které, celkově bych řekla, že mají průměrné znalosti.

Domníváte se, že děti používají ve zvýšené míře reflexní prvky?

- Spíše ne, jen na vycházkách s MŠ.

Víte z vašich zkušeností o tom, jestli se rodiče s dětmi věnují dopravní výchově i ve volném čase?

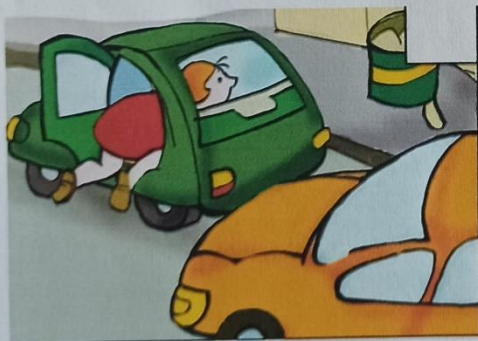
- Kolo, koloběžky, brusle.

Máte nějaké náměty, čím by se dala dopravní výchova zlepšit?

- Více programů zaměřených na praxi místo teorie. Děti se učí nazpaměť značky, ví, jak se jmenují, ale v běžném provozu jsou ztraceni.

PŘÍLOHA B

Chovají se děti na obrázku správně (zelená) nebo špatně (červená)? Vybarvi.



PŘÍLOHA C

Obrázek 1: Dětské dopravní hřiště DDM Sokolov



Zdroj: archiv autora

Obrázek 2: Dopravní hřiště DDM Sokolov



Zdroj: archiv autora

Obrázek 3: Jízda v elektrických autíčkách



Zdroj: archiv autora

Obrázek 4: Návuk správného přecházení



Zdroj: archiv autora

Obrázek 5: vycházka v reflexních vestách



Zdroj: archiv autora

Obrázek 6: "Chovají se lidé správně?"



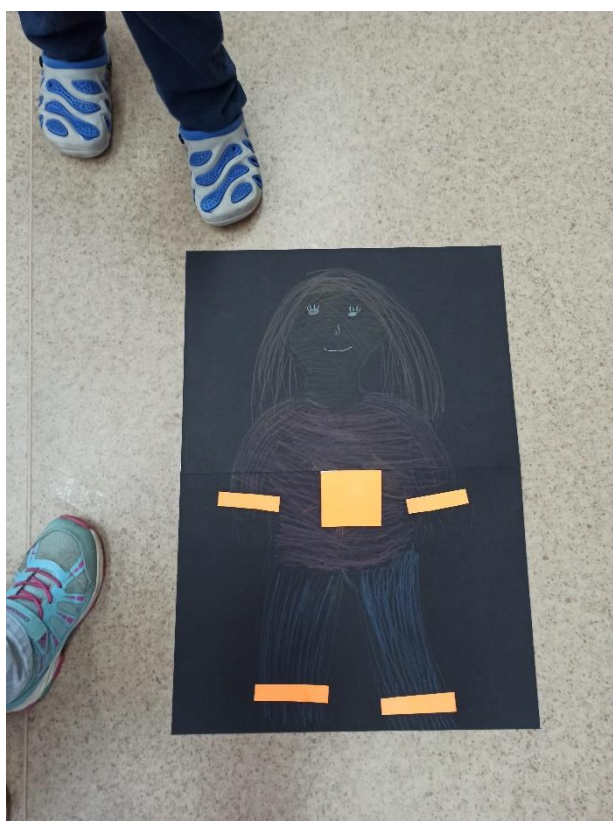
Zdroj: archiv autora

Obrázek 7: "Připoutané vajíčko"



Zdroj: archiv autora

Obrázek 8: "Jsem vidět ve tmě?"



zdroj: archiv autora

PŘÍLOHA D

Chovají se děti na obrázku správně (zelená) nebo špatně (červená)? Vybarví.



PŘÍLOHA E

Hodnocení autorského programu dopravní výchovy

Autor programu: Tereza Zashkeová

Program proveden dne: 20. 2. 2020

Délka programu: 2,5 hodiny

Místo programu: Dům dětí a mládeže Sokolov

Vlastní hodnocení pedagoga:

Program dopravní výchovy pro předškolní děti byl pečlivě připraven, s přípravou jsem byla spokojena. Hry a aktivity použité během programu byly vhodně vybrány s přihlédnutím k věkovým charakteristikám dětí předškolního věku.

Program byl pro děti přínosný. Myslí si, že díky této program získaly nové vědomosti a dovednosti.

Všechny aktivity naplňovaly cíle dopr. výchovy pro PV. Vybrané hry byly pro děti také velmi atraktivní.