

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Katedra technické a informační výchovy

Bakalářská práce

Dopravní výchova na druhém stupni základní školy



Jan Giorgiutti

III. ročník – kombinované studium

Obor: Speciální pedagogika pro 2. stupeň základních škol a pro střední školy
a základy technických věd a informačních technologií pro vzdělávání

Vedoucí práce: Doc. Ing. Čestmír Serafín, Ph.D.

Olomouc 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci vypracoval samostatně. Všechny zdroje, prameny a literaturu, z nichž jsem při zpracování bakalářské práce čerpal, řádně cituji a uvádím v seznamu použité literatury.

V Bochově dne 18. 06. 2012

.....

Poděkování

Děkuji panu Doc. Ing. Čestmíru Serafínovi, Ph.D., za odborné vedení bakalářské práce, za cenné rady, připomínky, velkou ochotu, vstřícnost a trpělivost, kterou mi věnoval při zpracování daného tématu.

Anotace

Jméno a příjmení:	Jan Giorgiutti
Katedra:	Technické a informační výchovy
Vedoucí práce:	Doc. Ing. Čestmír Serafin, Ph.D.
Rok obhajoby:	2012

Název práce:	Dopravní výchova na druhém stupni základní školy
Název v angličtině:	Traffic education at the second stage of primary school
Anotace práce:	<p>Předmětem bakalářské práce je problematika dopravní výchovy na druhém stupni základní školy se zaměřením na prvky pasivní bezpečnosti. Prezentuje preventivní projekty, které mají za cíl, uvědomění si bezpečné chování žáků v silničním provozu.</p>
Klíčová slova:	Pohyb, bezpečnost, prvky pasivní bezpečnosti, silniční provoz, dopravní výchova.
Anotace v angličtině:	<p>This Bachelor's thesis deals with traffic education at the second grade of elementary school and focuses on passive safety components. It presents prevention projects which aim is to realize safe behaviour of pupils in the traffic.</p>

Klíčová slova v angličtině:	Movement, safety, pasive safety components, traffic, traffic education
Přílohy vázané v práci:	Silniční test.
Rozsah práce:	43 stran vlastní text práce, 1 CD-ROM
Jazyk práce:	čeština

Obsah

ÚVOD	8
TEORETICKÁ ČÁST	10
1 Základní pojmy	10
1.1 Místo výuky – základní škola	10
1.2 Vzdělání a vzdělávání	10
1.3 Činitelé vzdělávacího procesu	11
1.4 Učivo	12
2 Projektová výuka	12
2.1 Co je to projekt	12
2.2 Krátce z historie projektového vyučování	14
2.3 Výhody a nevýhody projektové výuky	15
2.4. Projekty, projektové vyučování a současnost	15
PRAKTICKÁ ČÁST	18
Blok A - přednes teorie	18
Blok B - vyhodnocení projektu, jízd na dopravním hřišti a silničního testu	21
Blok C - ukončení projektu	26
ZÁVĚREM	28
SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH PRAMENŮ	29
OBRÁZKY	30
SEZNAM OBRÁZKŮ	30
OBRÁZKY	30
SEZNAM GRAFŮ	31
PŘÍLOHY	32
1. Test pro cyklisty	32
2. Výsledky testu pro cyklisty	38

ÚVOD

V neustále se zrychlující době posledních desetiletí, je patrný obrovský rozmach ve všech směrech, ať již v oborech techniky, školství, dopravě nebo dalších jiných odvětvích. Není tomu jinak ani v provozu na pozemních komunikacích, kde s vývojem nových technologií, výrobních postupů, procesů například v automobilovém průmyslu, stavebním inženýrství, či dalších směrech znamenají slova: silniční doprava zcela něco jiného než před padesáti lety. Je nutné být flexibilní a „jít s dobou“. Dnešní doprava v silničním provozu je velmi náročná nejen pro řidiče, ale i ostatní účastníky silničního provozu, a je na místě začít s vyučováním dopravní výchovy v nejučtější věku dítěte. Ukázat dítěti pomocí testů, modelových situací, zkušeností ze života i praktických činností na dopravním hřišti, jak je dopravní situace na našich silnicích složitá a komplikovaná. Děti se učí pochopit, jak se vlastně mají chovat, učí se vztahu k vlastnímu osobnímu bezpečí a zdraví, ale i zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Čím dříve se dítě naučí chovat podle určitých pravidel, tím dříve si je osvojí.

Hlavním cílem práce je harmonické přiblížení k dopravní kázní k všestrannému rozvoji dítěte. Životní styl a tempo současné moderní doby i moderních civilizací se neustále mění vlivem technickoekonomického rozvoji společností. Bohužel to vede i k negativním stránkám a těmi je zvyšující se nehodovost. Práce vychází z jednoho nejzákladnějšího předpokladu, jak zlepšit bezpečnost a plynulost silničního provozu, a to perfektní přípravou všech účastníků v silničním provozu. V současné problematice dopravy je kladena i velká psychická i fyzická zátěž a biologický i psychologický vývoj dětí nedává samostatně o sobě dostatečné předpoklady k tomu, aby se děti mohly vůbec samostatně orientovat v celém složitém mechanismu silniční dopravy.

Dílčím cílem je poskytnout žákům dostatečné poznatky a návyky, které ovlivní jejich vytvoření si vlastních postojů a jednání, které je nutné pro dodržení kázně v provozu na pozemních komunikacích i mimo ně. Jde o vytvoření předpokladů pro pochopení významu dopravy, důležitých prvků a v neposlední řadě probudit v dětech odpovědnost za vlastní jednání, které má v současnosti stále větší nedostatky, hlavně při požívání alkoholu nebo psychotropních látek za volantem.

Celý text práce je koncipován do dvou částí, a to teoretické a praktické. V teoretické části je pojednáno o základní škole a vymezení některých pojmů z pedagogiky. V praktické části jsem měl možnost, jako dopravní specialista si vyzkoušet čtyřdenní projekt dopravní výchovy na druhém stupni základní školy. Mou snahou bylo poukázat žákům na problémy, které mohou v dopravě nastat a uvědomění si vlastního chování, které byť i několikasekundové může ovlivnit celý náš život.



Obr. č. 1 Dopravní semafor

Teoretická část

1 Základní pojmy

I když se tato bakalářská práce zaměřuje na dopravní výchovu, nesmíme opomenout vymezení základních pojmů z pedagogiky jako je základní škola, školní klima, druhy vzdělávacích obsahů a činitele vzdělávacího procesu.

1.1 Místo výuky – základní škola

Všeobecně základní školu chápeme, jako přesně určené místo, kde je prováděno učení, vzdělávání, edukace. L. Podlahová a kolektiv (2) uvádí, že základní škola je definována tímto způsobem: Především poskytuje základní vzdělání, kterým se rozumí, že zabezpečuje výchovu ve smyslu poznání a zásadami vlastenectví, demokracie a humanity. Dále pak poskytuje pracovní, mravní a tělesnou výchovu. Základní škola se člení na první a druhý stupeň a má devět ročníků. Přípravuje žáka pro praxi a hlavně další studium. Místo neboli prostory výuky můžeme uvést, jako klima školy.

Školní klima by se dalo označit za specifický projev školního prostředí, jak je uvedeno v obecné pedagogice (4). Tento projev popisují, vnímají a hlavně jej hodnotí její účastníci, kterými jsou především žáci, dále pak učitelé, rodiče, a v neposlední řadě i veřejnost. Pod pojmem školní klima si můžeme představit veškeré klima školy, a tím je klima tříd, komunikační klima, klima učitelského sboru apod.

Definice školy popisuje základní funkce vzdělávání, které se nám prolínají do dalšího textu.

1.2 Vzdělání a vzdělávání

V současné moderní době je třeba postavit rozvíjení kvality vzdělávání na takovou úroveň, aby žákům nebyly předkládány mylné informace vůči jejím negativním vlivům. V obecné pedagogice (4) je uvedeno, že vzdělání by se dalo považovat za proces, ve kterém jde o získávání vědomostí, rozvíjení praktických dovedností a rozvoje rozumové stránky osobnosti, rozvoje myšlení a paměti.

A. Vališová, H. Kasíková a kol. (5) uvádí, že všeobecné vzdělání je potřeba chápat jako souhrn všech nejobvyklejších předpokladů pro společenské fungování člověka. Ve své knize dělí funkce všeobecně vzdělávacích obsahů na obecně formativní a funkce profesionalizační, kde obecně formativní jsou všechny základní funkce všeobecného vzdělání, jako je seberealizace a rozvoj jedince. A funkce profesionalizační chápeme, jako souhrn předpokladů k vykonávání určité profese, nazýváme jej odborné vzdělání. Jde o vytváření předpokladů, pro získání odborného vzdělávání, nezbytného k vykonávání profese.

1.3 Činitelé vzdělávacího procesu

Mezi činitele vzdělávacího procesu neodmyslitelně patří učitel a žák. V dnešní době jsou na učitele kladeny velké nároky nejen ve vzdělávacím procesu, ale také v sociální sféře.

L. Podlahová a kol. (2) popisuje učitele jako jednoho ze základních činitelů vzdělávacího procesu. Učitel by měl zajišťovat předávání učiva žákům a být tradičně označován za řídicí subjekt výchovně vzdělávacího procesu.

V pedagogickém slovníku (7) je učitel vymezen, jako kvalifikovaný pedagogický pracovník spoluodpovědný za přípravu, řízení a organizování vzdělávacího procesu. Učitel spoluutváří klima třídy, organizuje činnosti žáků a hodnotí jejich studijní výsledky.

Dále pak:

- *komunikuje s kolegy, rodiči, širokou veřejností,*
- *spoluvytváří prostředí vhodné pro výchovně vzdělávací proces,*
- *organizuje a koordinuje činnost žáků,*
- *zjišťuje, analyzuje a hodnotí výsledky procesu učení.*

V současné době existuje velké množství definic, kdo se dá označit pojmem student nebo žák. Pedagogický slovník (7) uvádí, že jím může být nejenom dítě ale i dospělý. Je to člověk, bez ohledu na to, kolik má let a je v roli vyučovaného subjektu.

O. Obst a Z. Kalhous (6) uvádí, pedagogicko-psychologickou charakteristiku žáka 2. stupně základní školy a žáka střední školy, takto: že období vymezené jako dospívání, je ve věkovém období od 11 – 19 let. Toto období se dá dále rozdělit na období pubescence a adolescence. Pubescence zhruba od 11 let do 15 a dále pak pokračuje adolescence od 15 zhruba do 20 -22 let.

Nástup dospívání a i celkový růst osobností se u lidské populace neustále mění, a to převážně ve vyspělých zemích. Tento proces, který přinesl dřívější začátek duševního i tělesného dospívání, ale současně byla prodloužena doba, která je potřeba pro plné rozvinutí všech potencií, se nazývá sekulární akcelerace.

1.4 Učivo

Dle J. Kropáče (11) je učení soubor všech činností a poznatků, z nichž si žáci utvářejí dovednosti a vědomosti. Pomocí těchto návyků, dovedností a znalostí se vlastně formuje osobnost žáka. Celý tento proces probíhá pod vedením učitele.

Podle pedagogické encyklopedie (6), se učivo nazývá, učební látka a je vymezováno jako věcný obsah učení. Učivem se rozumí soubor všech poznatků, dovedností a znalostí. Nesmíme opomenout, že si žák, během vyučovacího procesu osvojuje nejen to co je zjevné, ale i to, co je skryté, jako jsou metody a činnosti, které jsou ve vyučovacím procesu použity.

2 Projektová výuka

Po úzkém vymezení základních pojmů klima školy bych se zaměřil na projektovou výuku. V poslední době se velmi často hovoří o projektové výuce, účasti v projektech, projektovém vyučování, projektových dnech, projektových týdnech a podobně, hlavně na základních školách. Projekty v podstatě mohou probíhat kdekoli a to v budovách školy i mimo ní, například na školních výletech atd. To je značná výhoda oproti přesně daným osnovám, které umožňují výuku pouze v prostorách školy nebo školních pozemcích.

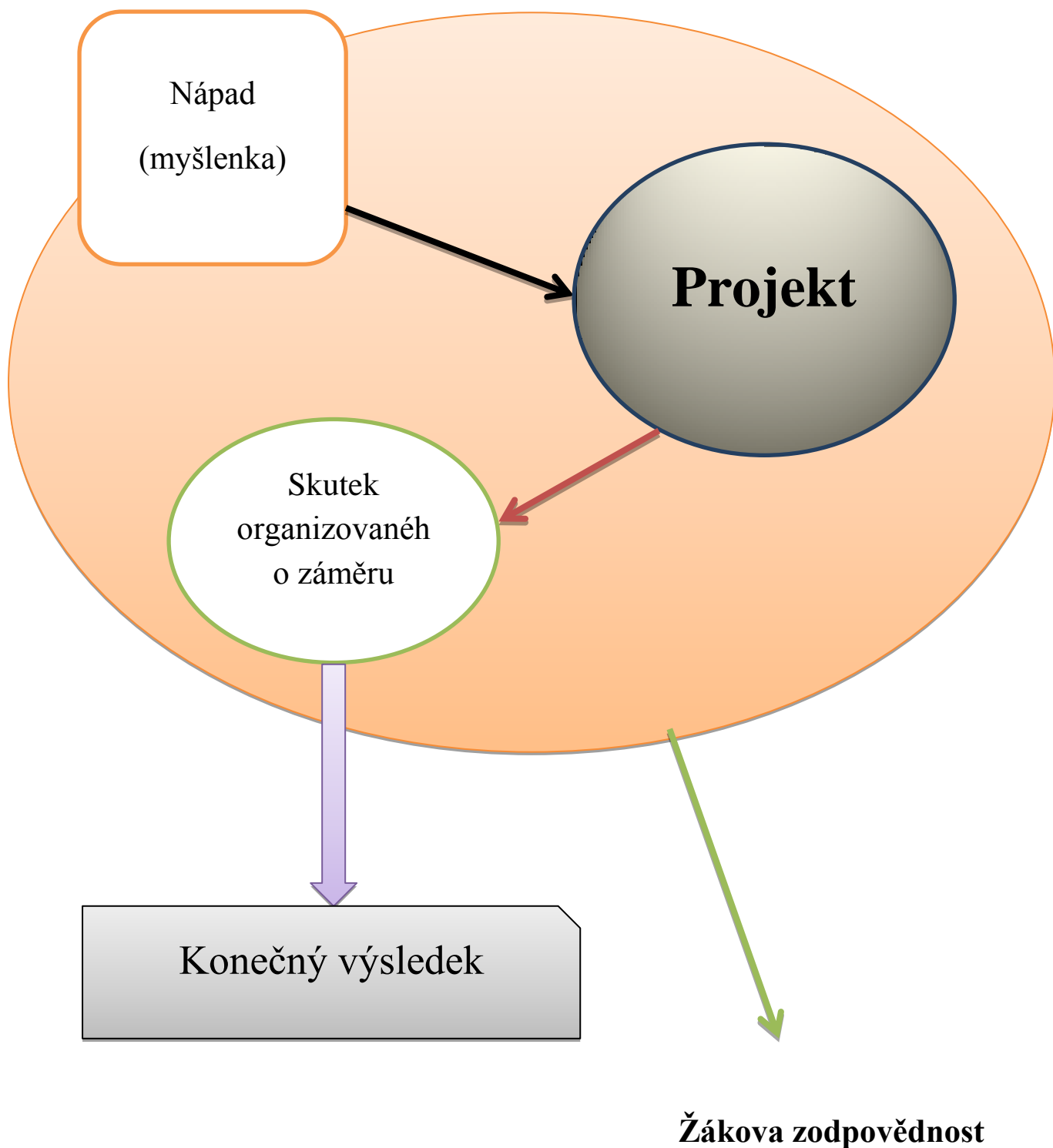
2.4 Co je to projekt

Význam slova projekt je odvozen z latinského slova proicio (hodit, vrhnout vpřed).

Při vymezování pojmů v projektové výuce je velká nejednotnost, za co je vlastně projekt považován.

„Projekt je specifický typ učebního úkolu, ve kterém mají žáci možnost volby tématu a směru jeho zkoumání, a jehož výsledek je tudíž jen do určité míry předvídatelný. Je to úkol, který vyžaduje iniciativu, kreativitu a organizační dovednosti, stejně tak jako převzetí odpovědnosti za řešení problémů spojených s tématem.“ (Kasíková H, s. 49).

M. Kubínová (1) uvádí náhled na projekt, jako na vzdělávací, specifickou strategii. I mně je tento názor nejbližší. Vždyť specifická vzdělávací strategie se opírá o pozitivní přístup žáka k jeho vlastnímu poznání (učení). Žák má možnost se sám stát učitelem a převzít odpovědnost za své chování a jednání. V obrázku č. 2 jsem graficky znázornil projekt.



Obr. č 2: Grafické znázornění projektu

Grafická podoba byla převzata z knihy Marie Kubínové (1). V zásadě s ní nesouhlasím v „myšlence“, kdy ona ji má celou znázorněnou v „bublině žákovy zodpovědnosti“. Jeví se to, jako efektivnější zobrazení, protože na myšlenku i žákovu zodpovědnost mají dopad i vnější vlivy. Těmi může být učitel, rodiče, škola, místo bydliště, město a podobně. Vždy zde budou působit vnější vlivy na myšlení žáka, a to pozitivně nebo negativně.

2.5 Krátce z historie projektového vyučování

Poznámky o pedagogických názorech projektového vyučování jsou již starší než sto let (konec 19. a začátek 20. století). Vůbec první použití projektové výuky je spojováno s psychologem a pedagogem Johnem Deweyem z USA.

Jedním z hlavních faktorů vymyšlení projektového vyučování zapříčinila vědeckotechnická revoluce a dále kritikou teoretiků i praktiků, jakým způsobem je vyučován žák, který seděl v lavici a poslouchal učitele. Vlastně šlo o nulovou reflexi (pokud se učitel výslovně žáka neptal). Tato kritika vychází z tzv. Herbartovské školy, která byla základnou pro způsob vyučování v Evropě a Americe, že byla strohá, nezáživná a stejnorodá. Vždyť je možno uvést pár příkladů: žáci se nesměli bavit s ostatními spolužáky, okna byla často přemalována tak, aby nebylo vidět ven a nedošlo k rozptylu žáků, učitel měl vždy pravdu, a tak nedocházelo k diskusi. Většinou pro mnoho žáků a pro všechny vyučované předměty stačila jen jedna třída. Pomůcka stačila pro výuku také jedna, kterou předváděl učitel žákům (například kompas – učitel předvedl jeho funkci a zase jej schoval). To byly důvody pro pedagogy, proč se začali zabývat myšlenkami a nápady, jak změnit styl a metody vyučování. Projektové vyučování prošlo několika změnami, a skoro po padesátileté pauze, v devadesátých letech bylo opět „objeveno“. Nevycházelo z reformní pedagogiky, ale spíš z potřeb učitelů a otázek, jak lépe motivovat žáky k učení. Nejpříznivější doba pro projektové vyučování nastala schválením rámcových vzdělávacích programů a školních vzdělávacích programů. Vždyť jednou ze základních myšlenek vzdělávacích programů je zajištění kvalitně vyváženého vzdělání žáků, vytvoření bezpečného prostředí pro výuku neboli úplný vzdělávací proces a systematické utváření postupného rozvoje klíčových kompetencí osobnosti žáka. Jde v podstatě o osobnostní a sociální rozvoj kompetencí osobnosti používaných každodenně.

2.6 Výhody a nevýhody projektové výuky

Mezi výhody projektového vyučování patří:

1. Propojení teoretických a praktických dovedností
2. Působení na kreativitu a samostatnost žáků
3. Rozvíjení obrazutvornosti
4. Působení na rozvoj logického myšlení
5. Posilování seberegulace při učení
6. Změna rolí učitel x žák
7. Rozvoj klíčových kompetencí
8. Do projektu se mohou zapojit i rodiče
9. Projekty mohou probíhat ve škole i mimo ni
10. Možnost pohledu na danou problematiku z více úhlů
11. Výuka je zaměřena na společnou neboli týmovou práci dětí
12. Posilování sociálních vazeb v dnešní zrychlující se socioekonomické době

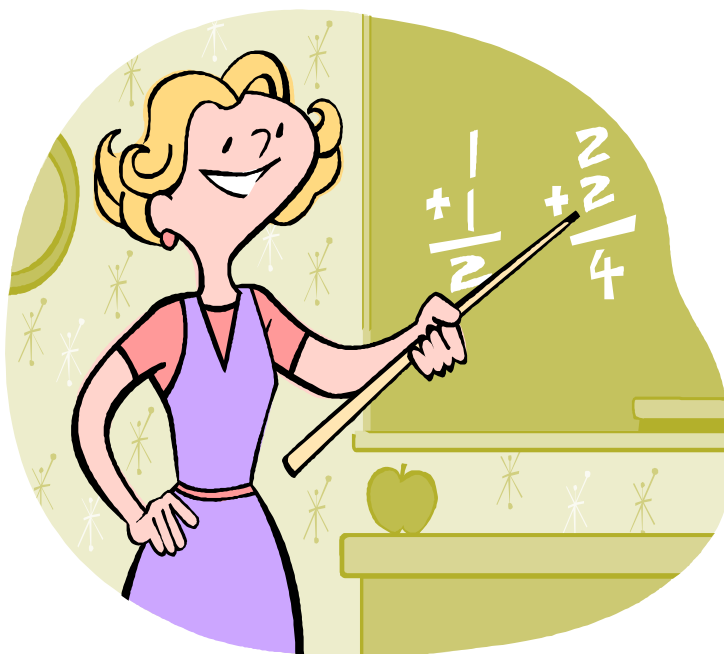
Naopak mezi nevýhody projektového vyučování patří:

Jako hlavní nevýhodu lze spatřit časovou náročnost přes osnovy škol, které se musí splnit a kladení velkého nároku na učitelovu a žakovu osobnost.

Je patrné, že výhod projektového vyučování je opravdu mnoho a dokáže zefektivnit výuku i celý vzdělávací proces nejen žáků. Pozitivně může docházet k rozšíření obzoru učitelů i rodičů nebo jiných účastníků projektů. Vždyť mnoho pedagogů i učenců prohlásilo, že vzdělávacím procesem procházíme za celé období svého života.

2.4. Projekty, projektové vyučování v současnosti

V dnešní době se k projektovému vyučování přiklání stále více pedagogů. Existuje řada knih a publikací, kde projektové vyučování nebo samotné projekty lze nalézt. Mnoho variant je uvedeno i na internetu například na stránkách ministerstva školství nebo zadáním slov projekt nebo projektové vyučování ve vyhledávačích a zobrazí se obrovské množství odkazů týkající se dané problematiky. Projektové vyučování prošlo od devadesátých let značnými změnami, především ve formování a stylu ve vztahu motivace učení k žákovi. Pedagogové se snaží používat mnoho inovativních metod ve vyučování. Zlepšují se i pomůcky s postupem času a modernizací doby. Velkým přínosem do vyučovacích metod je použití například interaktivní tabule. Existuje více druhů těchto tabulí, ale mě zaujal hlavně systém velkoplošné dotykové obrazovky s použitím technologie LED nebo LCD.



Obr. č. 3: Školní tabule

Díky softwaru a těmto velkoplošným obrazovkám může dojít k mnohem lepšímu zefektivnění výuky ve školách v podobě prezentací, řešení úkolů, vytvoření kvízů, tabulek a podobně než na klasických „černých tabulích“. Díky projektům z EU je možné získat dotace na tyto dotykové panely, protože pořizovací ceny nejsou sice nijak přemrštěné, ale ani nijak malé. Dalším přínosem inovativních metod jsou počítače, informační technologie. Prakticky v každé domácnosti, škole, firmě i jiných institucích v současnosti je počítač. Ten je v neposlední řadě výbornou pomůckou při vzdělávání dopravní výchovy: pro zobrazení dopravních značek, možnosti výukových testů, interaktivní zobrazení modelových situací křižovatek a podobně.



Obr. č. 4: Počítač

Praktická část

Blok A – Přednes teorie

V Základní škole praktické jsem měl možnost si vyzkoušet po dohodě s paní ředitelkou čtyřdenní projekt dopravní výchovy na druhém stupni pro 6. – 9. ročník. Žákům byl popsán plán jednotlivých dní, případně, co je čeká.

1. Den – přednes teorie – uvedení zákona č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích s vymezením jednotlivých pojmů (s ohledem pro druhý stupeň základní školy), vyhlášku ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla na provozu pozemních komunikací a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích č. 30/2001 (o dopravních značkách). S žáky jsme společně probrali dopravní značky s vysvětlením jejich významu. Žáci se aktivně podíleli na přednášce pro lepší pochopení rizikových míst v dopravě, zaměřili jsme se na prvky aktivní a pasivní bezpečnosti. Zkonkretizovali jsme naši obec Bochov u Karlových Varů a zahrnuli jej do dopravní problematiky současnosti.

V krátkosti o našem městě: obec Bochov má statut města, leží 20 kilometrů od Karlových Varů směr Praha. Jeho počet obyvatel s přilehlými osadami činí 2000 obyvatel. V diskusi o problematice dopravní situace v našem městě vyjádřili žáci názor, že se jim nelíbí to, že vlastně naše město nemá přechod pro chodce. Výhoda pro mě spočívala v tom, že jsem v dané problematice specialistou, protože jsem pracoval jako dopravní policista na dopravním inspektorátu v Karlových Varech. Proto jsem žákům neměl problémy vysvětlit, jak fungují mechanismy naší dopravní problematiky. Rozvinula se diskuse, při které žáci aktivně vyjadřovali svůj názor, diskutovali, polemizovali.

2. Den – byl rozdělen na tři části

První částí byl přednes teoretického výkladu zdravotní výchovy, chování v určitých situacích, jaké komplikace mohou nastat a podobně. Zaměřili jsme se hlavně na organizaci první pomoci. Dětem jsem vysvětlil, že pomoc musí být okamžitá, promyšlená a hlavně

efektivní. Provádíme ji komplexně, to znamená, že musíme ovládat poskytnutí první pomoci zraněným, jak technicky, tak zdravotnický. Je tedy důležité umět si poradit v dané situaci správně.

Druhou částí byly předvedeny praktické ukázky nejběžnějších úrazů a zlomenin, jejich ošetření, fixace atd. Se žáky jsme po těchto dvou částech zkusili sestavit všeobecné zásady první pomoci při účasti u dopravní nehody:

Víme, že neodstraníme-li v několikaminutovém intervalu dušení, neobnovíme-li během 4-5 minut krevní oběh okysličené krve a nezastavíme-li ihned prudké krvácení z aort, velkých tepen vzniknou nenávratné poruchy v lidském těle. Dojde k poškození mozkové tkáně a člověk umírá. Je tedy nutné dodržet několik zásad, a to:

- zajištění bezpečnosti – musíme vyhodnotit situaci nehody v dopravě a zajistit bezpečnost zraněným osobám, včetně své osoby i okolí. Dbát na bezpečný pohyb po komunikaci, umístění výstražného trojúhelníku, použití bezpečných pomůcek, zdravotnického zařízení a podobně. Nesmíme zapomenout na hrozící nebezpečí od havarovaných vozidel (možnost požáru apod.).
- posouzení situace - vyvarovat se tzv. **Tunelového vidění**. Znamená nevěnovat pozornost nejhlasitěji křičícím, nebo pomateně běžajícím osobám. Často se jedná o minimálně zraněné osoby strhávající pozornost. Většinou jsou na tom jiné osoby mnohem hůře, jsou potichu – mohou být v bezvědomí, zástava, rozvoje šoku apod.
- Vyšetření zraněného – nejdůležitějším úkonem je zjištění životních funkcí poranění osoby (vědomí, dýchání, krevní oběh). Zjistit, zda je při vědomí či nikoliv. V případě bezvědomí zkusit oslovit případně reakce na bolestivý podnět.

I v těchto bodech jsme se dostali k diskusi a mohl jsem žákům vysvětlit a ukázat několik příkladů z praxe. Bylo jich opravdu mnoho a uvedu jen některé z nich. Příkladem byl diabetik, u něhož poklesem cukru v krvi vznikl hypoglykemický šok, který může skončit i bezvědomím a následně selháním životních funkcí. Díky tomuto stavu se nemohl zcela věnovat řízení motorového vozidla a narazil do stromu. Řidič byl velmi dezorientován a vykazoval znaky opileckého chování. Takto popsal stav řidiče jiný řidič, co u dopravní

nehody zastavil a snažil se pomoci. Zraněný řidič měl několik odřenin a byl slabě potlučený. Byla zavolána k případu policie české republiky a zdravotnická záchranná služba. Mezitím řidič upadl do stavu bezvědomí. Díky skvělému zásahu a včasnému příjezdu záchranné služby byl řidič mimo ohrožení života. Druhým příkladem byla nehoda dvou osobních vozidel, kde po srážce zůstali oba řidiči zaklíněni. U dopravní nehody zastavila řidička, která se snažila celou situaci řešit. Bohužel svým zmateným chováním, neodhadnutím situace a nedbání upozornění ostatních účastníků silničního provozu došlo k jejímu sražení dalším motorovým vozidlem. Dopravní situaci ztěžovala mlha a zabraňovala v dobré viditelnosti.

Žákům byla nastíněna možnost komplikací, které mohou nastat, pokud nedodržíme základní principy bezpečnosti. Řidička v druhém případě se snažila pomoci a nakonec sama skončila v nemocnici s propíchnutou plící a několika zlomenými žebry. Bylo upozorněno na skutečnosti, které nás mohou v dopravní nehodě zmást. V prvním příkladu řidič havarovaného vozu jevil známky dezorientovanosti a opileckého jednání, což se u diabetiků velmi jednoduše může stát a je nutné správně situaci odhadnout.

Třetí částí byly modelové situace. S pomocí učitelů a žáků jsme měli možnost předvést několik typů modelových situací, které jsem vybral podle jejich povahy s ohledem na žáky druhého stupně základní školy a také četnosti v dopravě. Situace byly celkem tři, a to srážka cyklistů díky bezohlednosti, srážka chodce motorovým vozidlem a ukázka rizik během jízdy na jízdním kole bez použití helmy. Tyto modelové situace jsme nazvali „boj proti nehodám a úrazům“. Sami žáci měli možnost posoudit, že tento „náš boj proti nehodám a úrazům“ není vůbec jednoduchý a sami poznali, že je zcela nutné „vychovat“ v dopravním provozu širokou škálu osob. A to od dětí až po dospělé osoby - řidiče těžké techniky, autobusů a dalších silných a těžkotonážních strojů, včetně speciální techniky. V neposlední řadě padl i názor, že je zcela na místě zajištění zlepšení stavu nejen vozidel, ale také vozovek. Se žáky jsem měl možnost zkonkretizovat několik zásad pro řidiče, ale i nejen pro ně:

- U řidičů motorových vozidel dbát hlavně na perfektní technický stav
- Řídit se zákony a vyhláškami pro dopravní provoz a spolehlivě je ovládat
- Mít ohledy na pěší, ale i naopak pochopit, že i pěší mají své povinnosti vůči řidičům
- Spěchat pomalu
- Nejezdit na kole, motocyklu ani ve vozidle, pokud nejsem tělesně i duševně zcela v pořádku
- Na silnicích se zbytečně nepředvádět a nezávodit

3. den – praktická část, která proběhla ve formě nácviku na dopravním hřišti pro cyklisty. Žákům bylo popsáno dopravní hřiště, jakým způsobem se na hřišti mohou pohybovat, respektování dopravních značek a upozornění na bezpečnost. Žáci měli možnost v průběhu dvaceti minut se po hřišti jakkoliv pohybovat (na kole, pěšky). Dále proběhla patnáctiminutová „jízda naostro“. Žákům byly veškeré „prohřešky“ zaznamenány a po ukončení jízd následovalo vyhodnocení a vysvětlení, proč se dopouštěli chyb, a jak se jim příště vyvarovat.
4. Den – v posledním dni byla „rekapitulace“ předešlých dní, vyplnění testu pro cyklisty, vyhodnocení a závěr.



Obr. č. 5: Dopravní značka – přechod pro chodce

Blok B

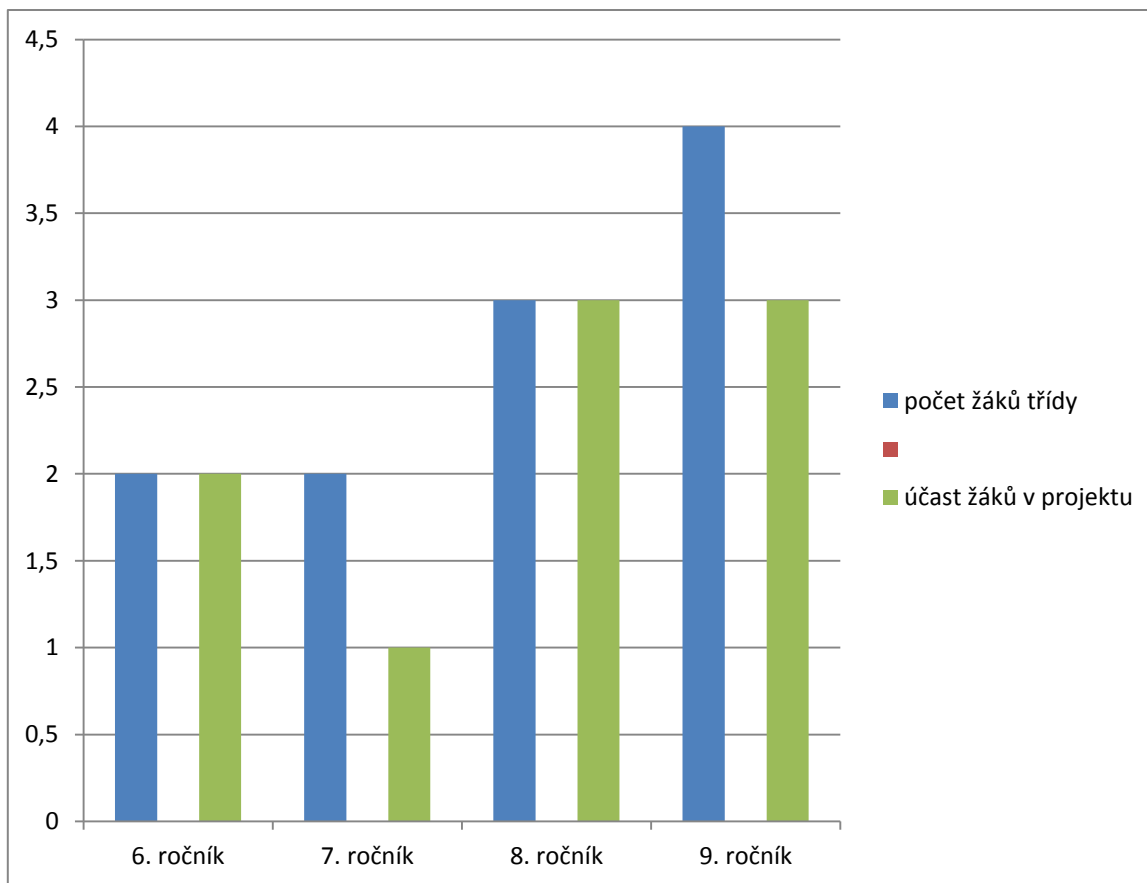
Vyhodnocení projektu, jízd na dopravním hřišti a silničního testu

Čtyř projektových čtyř dní se zúčastnilo 11 žáků z 6. - 9. ročníku ve věku 11-14 let.



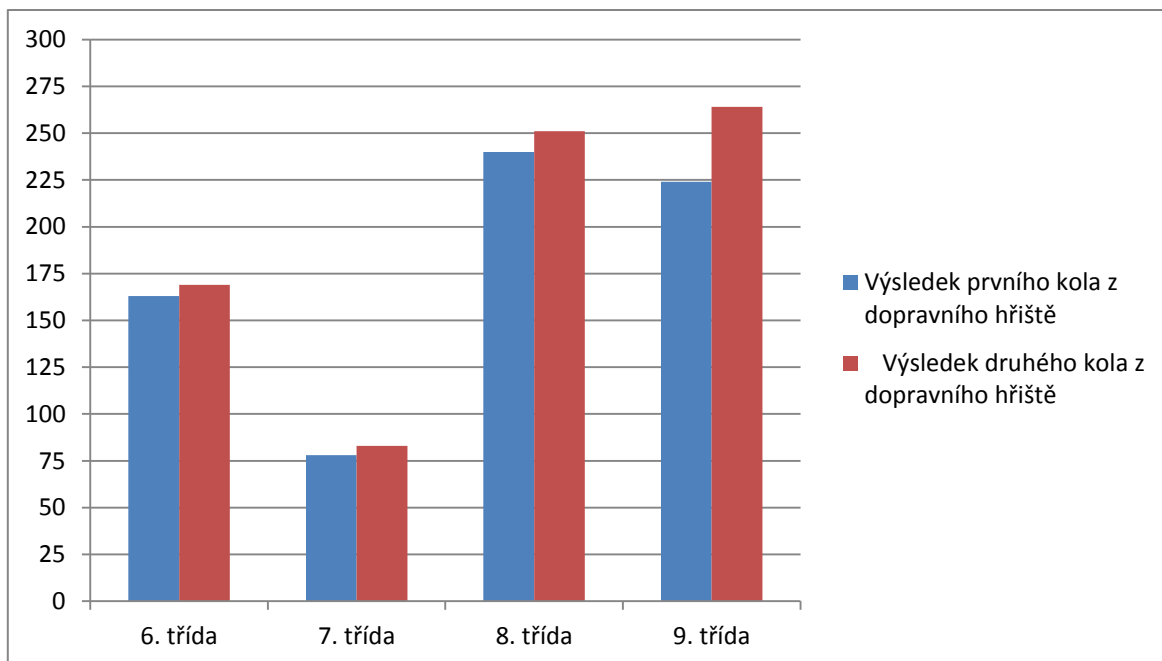
Graf 1: Věkové skupiny

Z grafu číslo 1 je patrné, že největší zastoupení mají žáci devátého ročníku, avšak test je koncipován tak, aby s ním neměl mít problém žák 6. třídy. Účast žáků při projektu nebyla úplná, neboť chyběl žák z 9. a 7. ročníku.



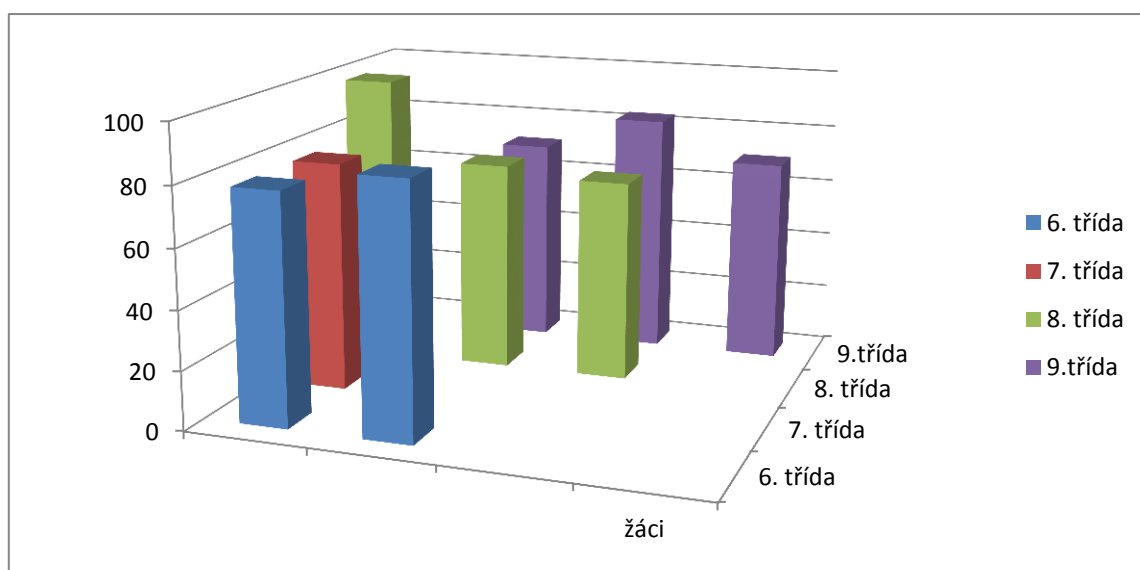
Graf 2: Počet žáků tříd a účast v projektu

Snahou bylo zjistit, na jaké vědomostní úrovni jsou žáci těchto čtyř tříd. Ve třetím dni projektu žáci měli možnost praktické ukázky na dopravním hřišti. Žákům bylo popsáno dopravní hřiště, jakým způsobem se na něm mohou pohybovat, respektování dopravních značek a upozornění na bezpečnost. Žáci měli možnost v průběhu dvaceti minut se po hřišti jakkoliv pohybovat (na kole, pěšky). Dále proběhla patnáctiminutová „jízda naostro“, která se ještě jednou opakovala. Každý žák má sto bodů a za každý prohřešek v provozu se mu jeden bod odečte, čili s pomocí učitelů jsme byli rozděleni na skupinky a žákům zapisovali trestné čárky na papír. (jedna čárka = jeden bod dolů). Výsledky byly velmi zajímavé.



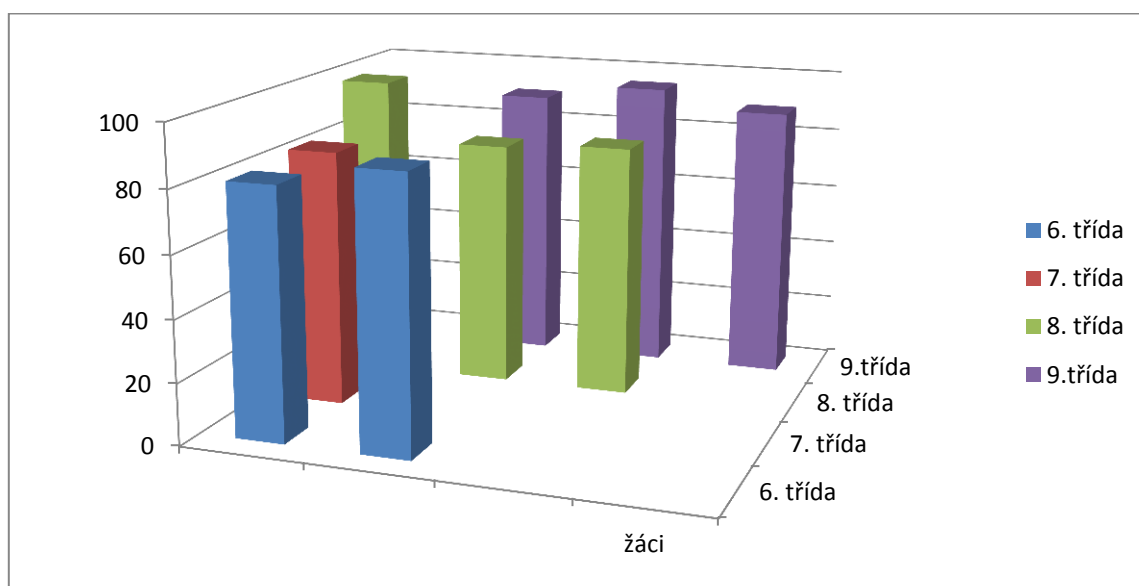
Graf 3: Výsledky kol z dopravního hřiště

Z grafu číslo 3 je vidět rozdíly mezi prvním a druhým kolem jízd a jejich vyhodnocení. Pro mě bylo velmi překvapivý zjištěním podobné výsledky žáků. Za všimnutí stojí osmá třída, která v prvním kole měla lepší výsledky, než třída devátá, při stejném počtu žáků. Zakreslil jsem jednotlivé výsledky žáků do grafu č. 4, kde je vidět největší rozdíl.



Graf 4: Jednotlivé výsledky žáků v prvním kole z dopravního hřiště

Všimněte si, že nejlepším cyklistou z dopravního hřiště je žák osmé třídy, který dosáhl 99 bodů. Ze stejné třídy byl i nejméně úspěšný cyklista s 31 chybami tj. 69 bodů. Po druhém kole, v grafu číslo 5, se výsledky zlepšily upozorněním na některé chyby, a jak se jich vyvarovat.



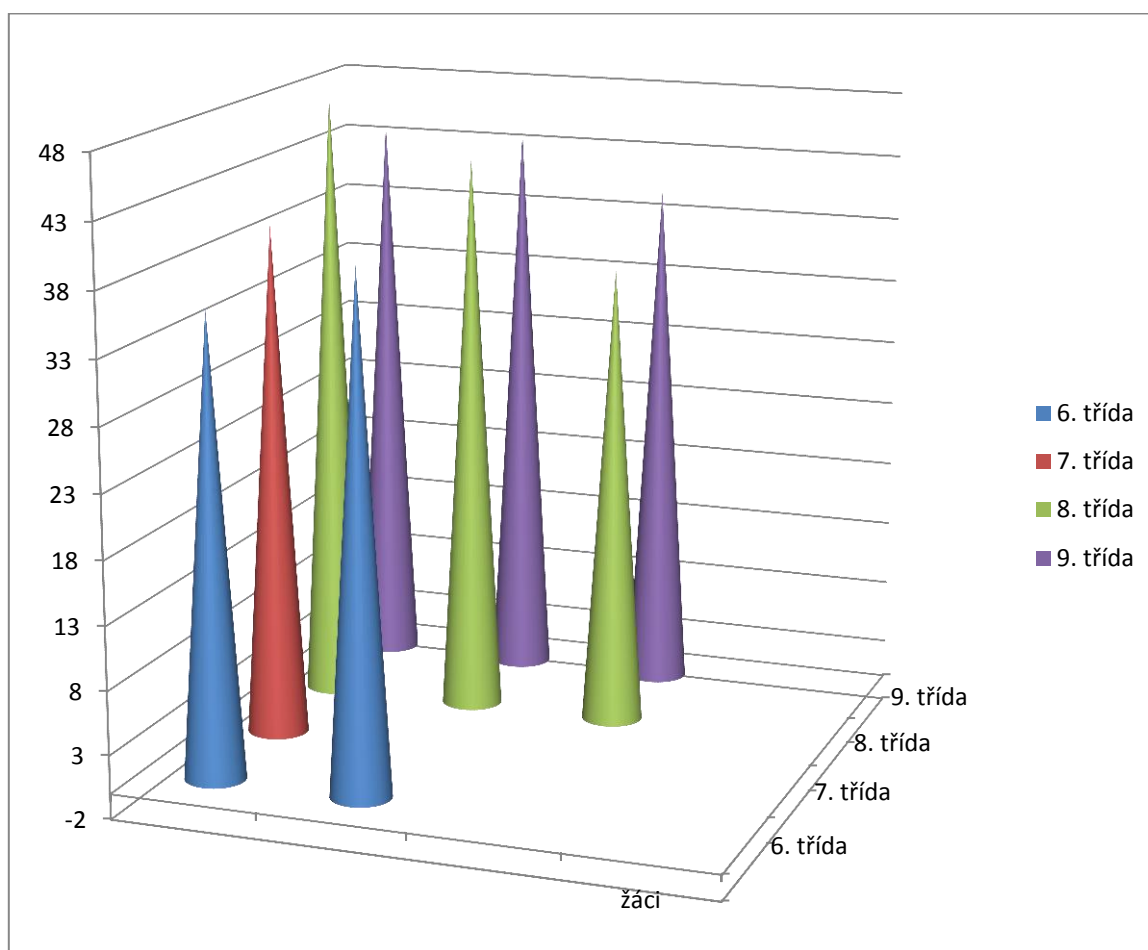
Graf 5: Jednotlivé výsledky žáků v druhém kole z dopravního hřiště

Z obou grafů je možno vidět, jak je pravdivé rčení „Opakování je matka moudrosti“. Výsledky žáků se zlepšily, a to byli na dopravním hřišti poprvé. Dále bych přistoupil k samotným výsledkům z testu dopravy

Vyplňování testu se zúčastnilo všech jedenáct studentů, avšak dva žáci jej vyplnili v jiném časovém intervalu z důvodu nemoci. Výhodou nepřítomnosti obou žáků v projektu, byla možnost srovnání závěrečných výsledků silničního testu, který by měl člověk již od malého věku znát a nemít s ním problémy.

V samotném testu (uveden, jako příloha v bakalářské práci) je 25 otázek. Rozdělím jej kvůli grafickému hodnocení do třech částí. Dvanáct prvních otázek je zaměřeno na znalost teorie, dalších dvanáct je o dopravních značkách a poslední dvacátá pátá otázka je koncipována na dopravní nehodu, kde žák může odpovědět volnou formou. Každá otázka je zhodnocena čtyřmi body, takže každý ze žáků mohl získat až sto bodů v testu.

První část silničního testu



Graf 6: Výsledky první třetiny dopravního testu

Teoretickou část testu zvládli žáci celkem bez komplikací. Při podrobnějším zkoumáním testů jsem zjistil, že žákům dělaly problémy hlavně otázky číslo 1,5 a 11.

1. Cyklista je při jízdě povinen

- a) stále držet řídítka oběma rukama
- b) věnovat se plně řízení a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích
- c) dbát na svou bezpečnost tím, že často zvoní

2. Odbočují-li protijedoucí cyklisté vlevo, vyhýbají se (míjejí se)

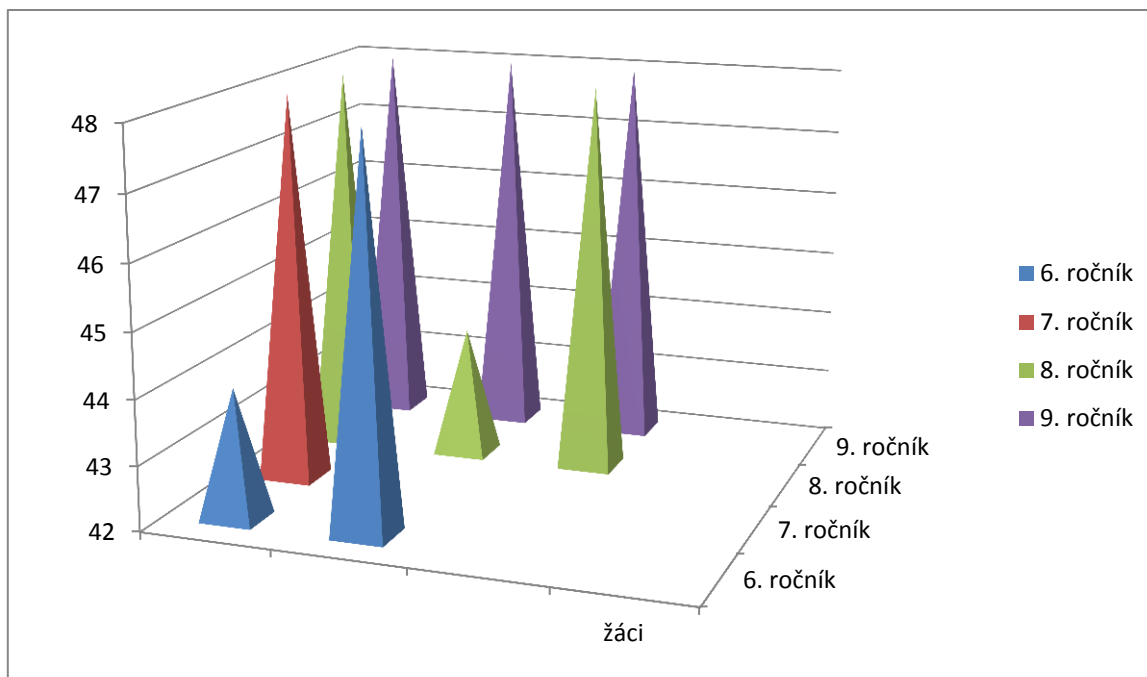
- a) vlevo
- b) vpravo nebo vlevo, podle svého uvážení
- c) Vpravo

3. Cyklisté smějí jet

- a) jen jednotlivě za sebou
- b) libovolně vedle sebe
- c) nejvýše dva vedle sebe, cestují-li jako skupina

Druhá část dopravního testu

Druhou částí jsem byl velmi mile překvapen, protože výsledky byly opravdu dobré. Až na dvě výjimky byly stoprocentní.



Graf 7: Výsledky druhé třetiny dopravního testu

Z Grafu č. 7 je patrné, že dopravní značky nedělaly žákům prakticky žádné potíže.

Třetí část dopravního testu

V poslední části testu jsem stanovil jednu otázku, kterou mohly děti formulovat vlastním způsobem, jak se v dané situaci zachovat.

Zadána byla otázka: **Přijedu k dopravní nehodě, kde řidič nezvládl řízení osobního motorového vozidla a narazil do stromu. Jak se zachovám?**

Otázku jsem s určitým záměrem formuloval nespecificky a mnohé může napadnout, že zadání je neúplné. Například, kde řidič skončil? Po nárazu do stromu zůstal ve vozidle nebo skončil mimo něj? Otázku jsem formuloval tak, abych dal prostor představivosti a kreativitě žáků. Odvívá se to ze zkušeností z praxe, kdy také nevíte po příjezdu k nehodě, co se stalo, a v jakém stavu řidiči i spolujezdci jsou.

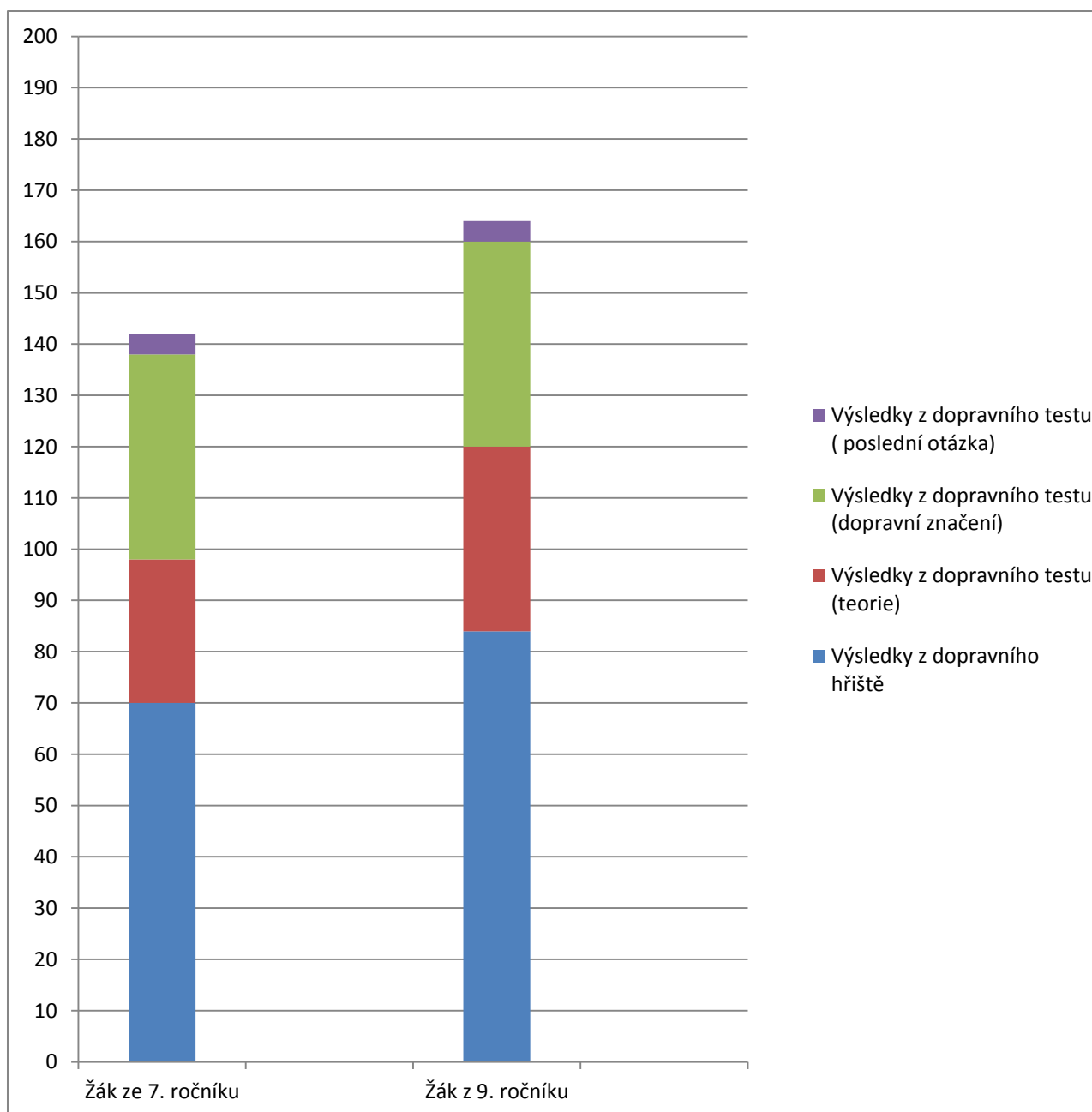
Výsledky této otázky byly pro mě celkem přijatelné. Vesměs byly odpovědi podobné. Zmatky byly „co dělat po příjezdu k nehodě“ a v systemizaci postupu. Podrobně jsem se žáky znovu probral postup, jak se zachovat a co důležitého si zapamatovat v podobných případech.

Blok C

Ukončení projektu

Do projektu jsem zahrnul i testy s chybějícími žáky, co se nezúčastnili projektu. Týkalo se to žáka ze 7. a 9. ročníku. Výsledky jsem zapsal do grafu číslo 8, které mě překvapily. Byly slabé. Po zjištění u učitelů se jedná o žáky, kteří mají průměrné výsledky z důvodu pasivního přístupu k učení. Z výsledků vyplývá, že žáci, kteří byli s daným tématem seznámeni, vyzkoušeli si jej teoreticky i prakticky, se svého „úkolů“ zhostili s lepšími výsledky, než žáci nepřipravení.

Při tomto projektu jsem měl možnost zjistit, že žáci nemají motivaci k přípravě, učení a veškerému vztahu ke škole. Dalším zádrhelem je vyjadřování dětí a celkový přednes. Dítě například zná odpověď na danou otázku, ale protože se neumí věcně a srozumitelně vyjadřovat, radši odpoví, že neví.



Graf 8: Výsledky žáků, kteří se nezúčastnili projektu

Závěr

Realizací projektu v rámci výuky bylo možno vyzkoušet si plnohodnotnou roli učitele, jako řídicího činitele projektu. Tato role je zajímavá, ale velmi náročná, počínaje přípravou až po ukončení celého procesu. Je třeba si uvědomit, že dopravní výchovu nelze podceňovat a škola má v tomto ohledu nezastupitelnou roli. Vždyť žáci škol jsou účastníci silničního provozu a hlavně budoucími řidiči, u kterých je možná represe chování, zlozvyků a návyků celé společnosti. Je faktem, že připravený žák dobře se orientující v dopravní problematice může pozitivně například ovlivnit chování rodičů za volantem v automobilu.

V současné problematice je jedním z nejvážnějších problémů nehodovost. Z policejních statistik, běžně dostupných z internetových stránek ministerstva dopravy vyplývá, že zastoupení dětí, chodců a cyklistů u dopravních nehod je větší než 30%. Ministerstvo dopravy, Policie ČR a další organizace věnují v posledních letech této problematice speciální pozornost, jak zvýšit bezpečnost účastníků v provozu na pozemních komunikacích.

Cílem bakalářské práce bylo zajištění vzdělání dopravní výchovy v moderním pojetí s poukázáním na nutnost věnování vysoké pozornosti vzdělání, prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti dopravy. Tohoto cíle bylo dosaženo, byl vytvořen i vzorový test a výsledky testu jsou podloženy grafy.



Obr. č. 6: silniční doprava

Seznam literatury

1. KUBÍNOVÁ, Marie. *Projekty (ve vyučování matematice) - cesta k tvořivosti a samostatnosti*. Praha: Univerzita Karlova - Pedagogická fakulta, 2002. 256 s. ISBN 80-7290-088-9.
2. PODLAHOVÁ, Libuše. a kol. *Učitel sekundární školy I*. 1.vyd. Olomouc : UPOL, 2007. 109 s. ISBN 978-80-244-1828-5.
3. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. (cit. 09-12-12) Dostupné na: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/oblasti-zakladniho-vzdelavani>
4. GRECMANOVÁ, Helena, Drahomíra HOLOUŠOVÁ a Eva URBANOVSKÁ. *Obecná pedagogika I*. Dotisk. Olomouc: Hanex, 2002. 231 s. ISBN 80-85783-20-7.
5. VALIŠOVÁ, Alena., KASÍKOVÁ, Hana. a kol. *Pedagogika pro učitele*. 1. vyd. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1734-0.
6. Zdeněk Kalhous, Otto Obst *ŠKOLNÍ DIDAKTIKA, 1998*. ISBN 80-7067-920-4
7. JAN PRŮCHA, ELIŠKA WALTEROVÁ, JIŘÍ MAREŠ, *Pedagogický slovník*, Portál, 2003. 328 s.
8. *Asociace Záchraný kruh*, www.zachrannykruh.cz
9. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb.* Uvedeno ve sbírce zákonů, částka 98).
10. *Vyhláška ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla na provozu pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích č. 30/2001*.
11. KROPÁČ, Jiří., KUBÍČEK, Zdeněk., CHRÁSKA, Miroslav., HAVELKA, Martin. *Didaktika technických předmětů: vybrané kapitoly*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2004. ISBN 80-244-0848-1.
12. TOMKOVÁ ANNA *Učíme v projektech*. 1. Vyd. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-527-1.
13. KASÍKOVÁ, Hana. *Kooperativní učení, kooperativní škola*. Vyd. 2., rozšířené a aktualizované. Praha: Portál, 2010, 151 s. ISBN 978-807-3677-121.

Seznam obrázků

Obr. 1 Dopravní semafor-----	9
Obr. 2 Grafické znázornění projektu-----	13
Obr. 3 Školní tabule-----	16
Obr. 4 Počítač-----	16
Obr. 5 Dopravní značka – přechod pro chodce-----	20
Obr. 6 Silniční doprava-----	28
Obr. 7 Policista-----	32
Obr. 8 Jízdní kolo-----	32

Obrázky

1. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word – klipart
2. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word - klipart
3. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word - klipart
4. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word - klipart
5. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word – klipart
6. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word - klipart
7. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word - klipart
8. [cit. 2012-10-9]. Dostupné z: kancelářské aplikace Microsoft Office 2010.
Aplikace Word - klipart

Seznam grafů

Graf 1 Věkové -----	21
Graf 2: Počet žáků tříd a účast v projektu-----	21
Graf 3: Výsledky kol z dopravního hřiště-----	23
Graf 4: Jednotlivé výsledky žáků v prvním kole z dopravního hřiště-----	23
Graf 5: Jednotlivé výsledky žáků v druhém kole z dopravního hřiště-----	23
Graf 6: Výsledky první třetiny dopravního testu-----	24
Graf 7: Výsledky druhé třetiny dopravního testu-----	25
Graf 8: Výsledky žáků, kteří se nezúčastnili projektu-----	27

Přílohy:

1. Test pro cyklisty



Test pro cyklisty



Obr. 7 Policista

Obr. 8 Jízdní kolo

1. Cyklista je při jízdě povinen

- a) stále držet říditka oběma rukama
- b) věnovat se plně řízení a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích
- c) dbát na svou bezpečnost tím, že často zvoní

2. Cyklista při objíždění překážky, vybočuje-li ze směru jízdy, dává znamení o změně směru jízdy upažením vlevo. Než upaží,

- a) musí co nejrychleji zajet na levou krajnici
- b) musí pozorně sledovat situaci před sebou a zazvonit
- c) musí se ohlédnout vlevo, zda neohrozí ostatní účastníky provozu na silnici

3. Znamení o změně směru jízdy dává cyklista

- a) máváním paží
- b) zřetelným upažením
- c) vztyčením paže

4. Při jízdě na pozemní komunikaci (silnici) je cyklista povinen

- a) jet při kterékoliv straně vozovky, vpravo musí jet pouze motorová vozidla
- b) jet vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, jet při pravém okraji vozovky
- c) jet středem vozovky, aby byl vždy dobře viditelný

5. Odbočují-li protijedoucí cyklisté vlevo, vyhýbají se (míjejí se)

- d) vlevo
- e) vpravo nebo vlevo, podle svého uvážení
- f) vpravo

6. Na jednomístném jízdním kole, které je vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí přepravovat dítě mladší sedmi let osoba starší

- a) patnácti let
- b) čtrnácti let
- c) osmnácti let

7. Cyklista, který vyjíždí od okraje vozovky nebo od chodníku,

- a) má přednost před všemi vozidly, znamení o změně směru jízdy dává podle svého uvážení
- b) nesmí omezit ostatní účastníky silničního provozu, znamení o změně směru jízdy nemusí dávat
- c) nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu, přitom musí dát znamení o změně směru jízdy

8. Přerušované žluté světlo užitě samostatně nebo ve spojení s dopravní značkou

- a) upozorňuje na nutnost zvýšit rychlost jízdy
- b) upozorňuje na nutnost dbát zvýšené opatrnosti
- c) znamená povinnost vždy zastavit

9. Cyklista, který dává znamení o změně směru jízdy upažením,

- a) dává znamení jen na křižovatce řízené světly
- b) dává znamení jen před započítím jízdního úkonu
- c) ponechává upažení po celou dobu jízdního úkonu

10. Při jízdě po silnici cyklista

- a) může jet po pravé krajnici, ale nesmí zde ohrozit ani omezit chodce
- b) nesmí jet v žádném případě po krajnici
- c) může jet po krajnici, ale jen při jízdě mimo obec

11. Cyklisté smějí jet

- d) jen jednotlivě za sebou
- e) libovolně vedle sebe
- f) nejvýše dva vedle sebe, cestují-li jako skupina

12. Znamení o změně směru jízdy musí cyklista dát

- a) jen za snížené viditelnosti
- b) vždy při brzdění
- c) vždy, když mění směr jízdy

13. Tato dopravní značka přikazuje cyklistovi

- a) jízdu po kruhovém objezdu ve směru šípek
- b) směr otáčení
- c) užít vyznačené objíždětky

14. Tato dopravní značka znamená:

- a) informuje o stezce pro cyklisty
- b) zákaz vjezdu cyklistů
- c) zastavit vedle dopravní značky

15. Na křižovatce označené touto dopravní značkou je cyklista povinen

- a) dát přednost v jízdě všem vozidlům přijíždějícím zprava
- b) dát přednost všem vozidlům přijíždějícím zleva
- c) dát přednost v jízdě pouze motorovým vozidlům přijíždějícím zprava

16. Tato dopravní značka s dodatkovou tabulkou označuje

- a) křižovatku, na kterou řidič přijíždí po vedlejší silnici
- b) křižovatku s příkazem odbočit vpravo
- c) hlavní silnici se skutečným tvarem křižovatky - průběh hlavní a vedlejší silnice

17. Tato dopravní značka znamená:

- a) přednost před protijedoucími vozidly
- b) jednosměrný provoz
- c) přikázaný směr jízdy

18. Do úseků a míst, které jsou označeny touto dopravní značkou, je zakázán

- a) vjezd pouze motorovým vozidlům
- b) vjezd pouze cyklistům
- c) vjezd všem vozidlům

19. Tato dopravní značka znamená:

- a) zákaz otáčení
- b) zákaz odbočování vlevo
- c) zákaz odbočování vpravo

20. Tato dopravní značka znamená:

- a) jiné nebezpečí
- b) stůj, zákaz vjezdu všech vozidel
- c) stůj, dej přednost v jízdě

21. Při jízdě křižovatkou na příkaz této dopravní značky upravující přednost, je cyklista povinen

- a) dát přednost v jízdě všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici
- b) dát přednost v jízdě všem vozidlům přijíždějícím zprava
- c) dbát zvýšené opatrnosti, na křižovatce však má přednost v jízdě

22. Tato dopravní značka informuje cyklistu, který chce pokračovat křižovatkou přímo, že je povinen se zařadit

- a) kamkoliv, značka platí jen pro motorová vozidla
- b) do pravého jízdního pruhu
- c) do levého jízdního pruhu

23. Na křižovatce, před kterou je umístěna tato dopravní značka,

- a) je cyklista povinen odbočit vpravo
- b) je zakázáno odbočování vpravo
- c) je cyklista povinen odbočit vlevo

24. Tato dopravní značka znamená:

- a) stezka pro cyklisty
- b) zákaz vjezdu cyklistů
- c) pozor, cyklisté

25. Přijedu k dopravní nehodě, kde řidič nezvládl řízení osobního motorového vozidla a narazil do stromu. Jak se zachovám?

Volná forma odpovědi

Dopravní značka k otázce číslo 13



Dopravní značka k otázce číslo 14



Dopravní značka k otázce číslo 15



Dopravní značka k otázce číslo 16



Dopravní značka k otázce číslo 17



Dopravní značka k otázce číslo 18



Dopravní značka k otázce číslo 19



Dopravní značka k otázce číslo 20



Dopravní značka k otázce číslo 21



Dopravní značka k otázce číslo 22



Dopravní značka k otázce číslo 23



Dopravní značka k otázce číslo 24



2. Výsledky testu pro cyklisty

1) B

2) C

3) B

4) B

5) C

6) A

7) C

8) B

9) B

10) A

11) A

12) C

13) A

14) B

15) A

16) C

17) B

18) C

19) B

20) C

21) A

22) C

23) A

24) A

25) Přibližná odpověď – Vyhodnocení dopravní situace, zabezpečení místa střetu (označení apod.) prohlédnutí zraněného, podle možností ošetřit, zavolat záchrannou službu, případně policii, hasičský sbor.