

## PODĚKOVÁNÍ

Autoři by touto cestou rádi poděkovali mateřským školám a jejich vedení, za spolupráci při pilotním ověřování metodiky. Školy samy ozkoušely metodiku v praxi a poskytly své zázemí k pilotnímu ověření metodiky. Díky přímému ověření aktivit v dětském kolektivu bylo možné eliminovat chyby a doplnit metodiku o potřebné aktivity a informace, které si žádala praxe. Tento přístup umožnil okamžitou zpětnou vazbu a ověření, že vzdělávací nabídka projektu metodiky je reálná, zvládnutelná a aplikovatelná v prostředí běžných mateřských škol. Zkušenosti pedagogové, kteří byli přítomni pilotnímu ověřování, pak autorům poskytli zpětnou vazbu ve formě hodnocení.

Velké poděkování patří paní ilustrátorce Dagmar Medzvecové, která výtvarně zpracovala barevnou přílohu, pracovní listy a značky vzdělávacích oblastí. Svoji tvorbou tak přispěla k vytvoření dětem srozumitelného a přitažlivého materiálu.

Metodika byla vytvořena za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci institucionální podpory na dlouhodobý koncepční rozvoj výzkumné organizace, na základě Rozhodnutí č. 1-RVO/2018, na výzkumné infrastruktuře pořízené z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (CZ.1.05/2.1.00/03.0064) a prošla oponentským řízením, na jehož základě byla certifikována Ministerstvem dopravy, pod Č.j.: 104/2018-710-VV/1. Metodika byla konzultována na Ministerstvu školství, mládeže a tělovýchovy.

### **Na spolupráci se podílely tyto mateřské školy:**

Univerzitní mateřská škola Hrášek Mendelovy univerzity v Brně, Kohoutova 11, 613 00, Brno

Mateřská škola Brno, Velkopavlovická 15, příspěvková organizace

Mateřská škola Brno, Synkova 24, příspěvková organizace

Mateřská škola Pastelky, Jamborova 11, Brno, příspěvková organizace

Mateřská škola Hlinsko, Budovatelů 1229, příspěvková organizace

Mateřská škola Brno, Gabriely Preissové 8, příspěvková organizace

Mateřská škola Brno, Soukenická 8, příspěvková organizace

Mateřská škola Brno, V Aleji 2, příspěvková organizace

Mateřská škola Brno, Bellova 2, příspěvková organizace

Mateřská škola Kamarád, Brno, Čtvrtě 3, příspěvková organizace

Mateřská škola Kneslova Brno, Kneslova 7, příspěvková organizace

Mateřská škola Brno, Chodská 5, příspěvková organizace

Mateřská škola Labská, Labská 7, Brno, příspěvková organizace

Mateřská škola Brno, Neklež 1a, příspěvková organizace

Mateřská škola se speciální třídou pro děti s vadami řeči, Brno, Švermova 11, příspěvková organizace

Mateřská škola Milosrdných bratří s.r.o., Brno

Mateřská škola Pohádka, Brno, Bratři Pelíšků 7, příspěvková organizace

## OBSAH

OBSAH .....	2
1. Dítě a nehodovost .....	6
1.3 Příčiny dopravních nehod s účastí dětí předškolního věku.....	8
2. Psychomotorická úroveň dítěte předškolního věku a její odraz na bezpečnost v silničním provozu.....	11
3. Správná praxe při pohybu dětí v silničním provozu, v režimu mateřské školy.....	14
3.1 Na co si dát pozor, než půjdeme s dětmi ven.....	14
3.2 Bezpečnostní instruktáž před procházkou .....	15
3.3 S dětmi na chodníku .....	15
3.4 Přecházíme komunikaci.....	16
3.5 Jedeme městskou hromadnou dopravou.....	16
3.6 Přeprava dálkovým autobusem.....	16
4. Dopravní výchova v mateřské škole.....	17
4.1 Dopravní výchova v herně .....	18
4.2 Dopravní výchova v terénu.....	20
4.3 Zdroje, ze kterých lze čerpat informace a nápady .....	21
4.4 Dopravní hřiště .....	22
4.5 Očekávané výstupy při práci s touto metodikou.....	23
4.5.1 Dítě jako chodec.....	23
4.5.2 Dítě jako spolujezdec v automobilu .....	25
4.5.3 Dítě jako cestující v hromadném dopravním prostředku .....	26
4.5.4 Dítě jako cyklista.....	27
4.5.5 Výběr vhodného místa pro bezpečnou hru.....	28
5 Dopravní výchova v kontextu s RVP PV 2017.....	28
6 Pětítýdenní projekt „Doprava kolem nás“ .....	31
6.1 Charakteristika projektu .....	31
6.2 Týdenní témata.....	31
1. týden – Doprava a dopravní prostředky .....	31
2. týden – Dopravní značky .....	33
3. týden – Pěšky po ulici .....	34
4. týden – Pozor, jedu! .....	35

5. týden – Dítě záchranář .....	36
Závěr .....	38
Seznam použitých zdrojů .....	39
Seznam příloh.....	39

## ÚVOD

V současné době je v mateřských školách kladen důraz na zvyšování bezpečnosti dětí v silničním provozu. Tato skutečnost je zakotvena i v Rámcovém vzdělávacím programu pro předškolní vzdělávání<sup>1</sup> (RVP PV). V praxi se tato dopravní témata řeší v rámci dopravní výchovy, kterou mateřské školy zařazují jednou až dvakrát do roka, kde se dopravním tématům věnují v uceleném týdenním bloku. Podíváme-li se na důležitost tohoto tématu a jeho přesah do ostatních oblastí, zjistíme, že pro zvýšení bezpečnosti dětí by bylo třeba tato témata do programu zařazovat častěji. Dopravní výchova má řadu dílčích cílů, které není možno splnit v rámci jednoho týdne, navíc opakování je „matka moudrosti“ a jen díky jemu si děti nabyté znalosti mohou osvojit. Co vlastně patří do dopravní výchovy a jaká podtémata by měla být s dětmi předškolního věku rozebírána? Při prvním setkání s dopravní výchovou lze začít pojmem „doprava jako celek“. S dětmi můžeme prodiskutovat, co tento pojem vlastně znamená, co si pod ním mohou představit. K čemu nám doprava slouží, jaké jsou druhy dopravy. Že se nejedná pouze o přepravu osob, ale také přepravu nákladní nebo i dopravu v zemědělství či stavitelství. Děti si rády osvojí znalosti dopravních prostředků. V další části pak můžeme děti seznamovat s dopravou ve svém okolí, kde dítě žije, v okolí mateřské školy. Tato témata jsou obecná a představují start do podrobnější problematiky, která se bude týkat jednotlivých činností dětí, kde se setkávají s potenciálním nebezpečím. V rámci prevence bezpečnosti dětí v dopravě se bude jednat o témata dítě v roli chodce – jeho pohyb po chodníku a bezpečné přecházení komunikace. Dítě v roli spolujezdce v osobním automobilu – bezpečné nastupování a vystupování z auta, bezpečná jízda, bezpečný pohyb na parkovišti. Dítě v roli cestujícího v hromadné dopravě – bezpečný nástup a výstup z dopravního prostředku, bezpečná jízda, čekání na zastávce, slušné chování k ostatním cestujícím. Dítě v roli cyklisty – výběr vhodného místa pro jízdu na kole a bezpečná jízda na kole s bezpečnostními prvky. Posledním podtématem pak bude dítě a jeho hra, kde by se děti měly seznámit s úskalím špatného výběru místa pro hru v blízkosti komunikace a měly by se učit vybrat jiné bezpečné místo, jako je dětské hřiště či park nebo zahrada.

Z předešlého výčtu témat je zcela zřejmé, že pokud chceme obsáhnout všechna zmíněná témata, budeme si ve svém programu muset vyčlenit mnohem více času, než pouze jeden týden. Abychom dosáhli výsledku, bude nutné jednotlivé činnosti zařazovat do svých plánů opakovaně. Jedná se hlavně o praktické nácviky, které se v současné době bohužel v praxi vyskytují velmi sporadicky.

Předkládaná metodika dopravní výchovy pro mateřské školy vznikala v těsné spolupráci s mateřskými školami, a proto reaguje na současnou situaci a snaží se učitelům zpřístupnit a zjednodušit jejich snažení v této oblasti.

---

<sup>1</sup> *Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání*. In: Praha, 2017, ročník 2017. Dostupné také z: <https://rvp.cz/informace/dokumenty-rvp/rvp-pv>.

Učitelé zde naleznou všechna témata, která by měla být v rámci dopravní výchovy s dětmi předškolního věku probírána a naleznou zde i ověřené návrhy aktivit, kterými mohou děti s těmito informacemi seznámit. Velký důraz je v metodice kladen na praktický nácvik v terénu, který je doposud ve školách často opomíjen. Metodika si klade za cíl tyto málo používané aktivity učitelům přiblížit a zpřístupnit, aby byly i pro učitele příjemné a vyhledávané. Metodika obsahuje pět týdenních plánů, které učitelé mohou využít v rámci svého plánování nebo mohou jednotlivé aktivity vyjmout a zařadit si je do plánů vlastních. Součástí metodiky je rozsáhlá barevná příloha a pracovní listy, řada omalovánek, kartiček a vystřihovánek. Všechny tyto materiály a další podmínky pro tvůrčí práci s dětmi v oblasti dopravní výchovy jsou zpřístupněny i na webových stránkách [www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz).

Předložená metodika ve své působnosti nahrazuje předchozí Metodiku dopravní výchovy v předškolním věku dítěte (Provalilová, 2008)<sup>2</sup>, díky návaznosti na aktuální RVP PV, konkrétně na jeho znění platné od 1. 9. 2017.

---

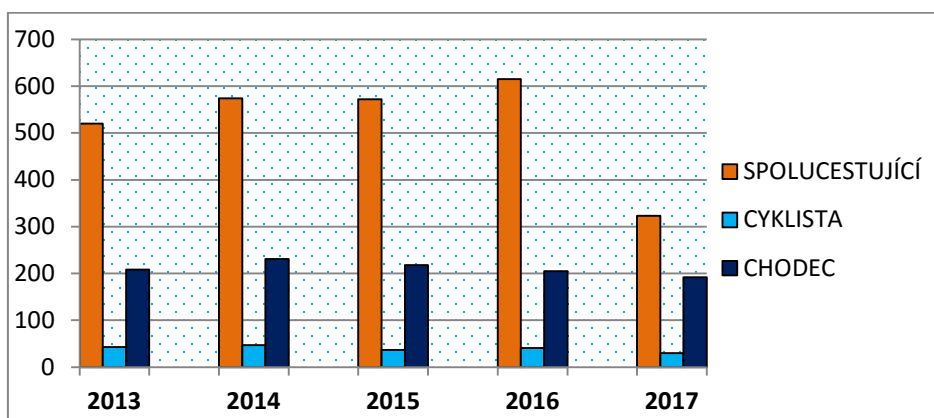
<sup>2</sup> PROVALILOVÁ, Iva, Zuzana STRNADOVÁ a Jitka HEINRICHOVÁ. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2008.

## 1. DÍTĚ A NEHODOVOST

Na českých silnicích se ročně stane 21 121 dopravních nehod se zraněním (průměr z let 2013-2017), z toho 2 022 dopravních nehod je s účastí dětí do 15 let a 795 dětí do 7 let věku, tedy předškolních dětí. Z celkového počtu dopravních nehod končí 537 nehod tragicky, tedy úmrtím jedince (data byla čerpána z národní databáze<sup>3</sup>). Česká republika je na žebříčku nehodovosti v rámci států Evropské unie na 15. místě, v přepočtu na 1 mil. obyvatel (data z mezinárodní databáze<sup>4</sup>).

Děti předškolního věku se coby účastníci dopravních nehod vyskytují ve třech rolích – chodce, spolujezdce v osobním automobilu a cyklisty. V následujících grafech je znázorněno, kolik dětí se za posledních 5 let stalo obětí dopravní nehody a bylo buď lehce (Graf 1) nebo těžce (Graf 2) zraněno nebo následkům svých vážných zranění podlehl (Graf 3).

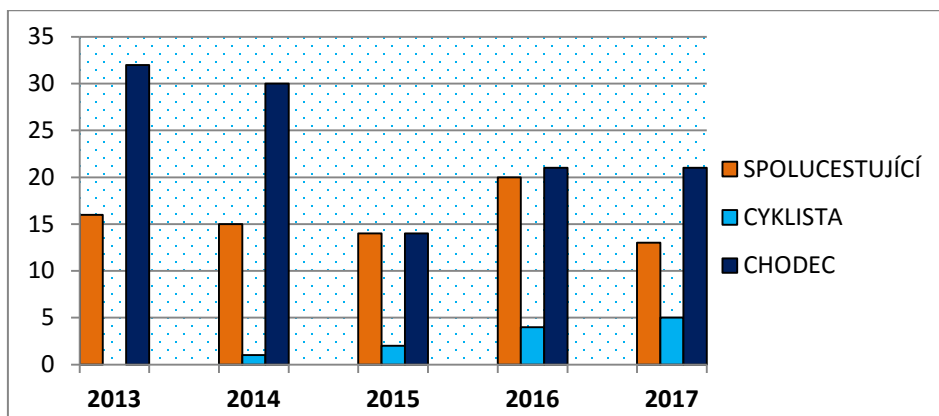
Dopravní nehody s účastí dětí můžeme rozdělit na nehody bez viny dětí a s jejich zaviněním. Příčinou dopravních nehod bez viny dětí jsou nejčastěji srážky vozidel zaviněné řidiči vozidel. Děti jsou ve většině případů chráněny bezpečnostními zádržnými systémy a nejvíce nehod končí lehkým zraněním. Bohužel jsou i tragické případy, kdy řidiči nedbají na bezpečnost dětí a převážejí je bez zádržných systémů. Takové nehody často končí úmrtím dítěte. Dopravní nehody bez zavinění dítětem jsou i ty, kde se dítě vyskytuje v roli chodce či cyklisty. V takovém případě se jedná převážně o vážná zranění, protože tělo dítěte není chráněno. Případy, kdy je dítě viníkem dopravní nehody, jsou většinou takové, kde se dítě vyskytuje v pozici chodce či cyklisty. Příčiny těchto nehod jsou popsány v kapitole 1.3.



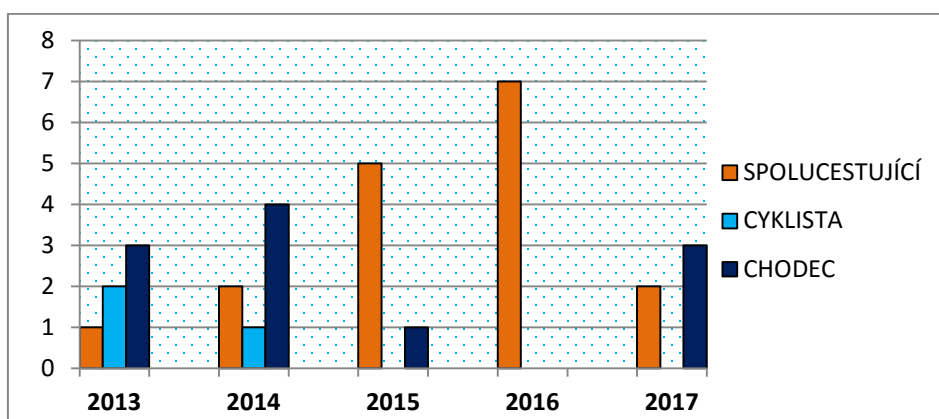
**Graf 1** – Počet dětí do 7 let lehce zraněných v silničním provozu v letech 2013-2017. Zdroj: Databáze dopravní nehodovosti, Ředitelství služby dopravní policie, Policejní prezidium Policie ČR.

<sup>3</sup> Národní databáze – Statistiky dopravní nehodovosti a jejich následků Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (ŘSDP PP ČR)

<sup>4</sup> Evropská databáze IRTAD – mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti



**Graf 2** – Počet dětí do 7 let těžce zraněných v silničním provozu v letech 2013-2017. Zdroj: Databáze dopravní nehodovosti, Ředitelství služby dopravní policie, Policejní prezidium Policie ČR.



**Graf 3** – Počet dětí do 7 let usmrcených v silničním provozu v letech 2013-2017. Zdroj: Databáze dopravní nehodovosti, Ředitelství služby dopravní policie, Policejní prezidium Policie ČR.

## 1.1 Příčiny dopravních nehod s účastí dětí předškolního věku

Následující dvě tabulky se zaměřují na příčiny dopravních nehod, kde je dítě předškolního věku v pozici chodce. Tabulka 1 znázorňuje situaci na místě vzniku dopravní nehody a Tabulka 2 pak chování dítěte. Z těchto dvou tabulek je patrné, že ne všechny nehody byly zaviněny špatným chováním dítěte, ale svoji vinu nesou i řidiči vozidel. U některých nehod je naopak na vině dítě. Nejčastěji tyto dopravní nehody vznikaly na místech mimo přechody pro chodce, ale velká část nehod se stala na relativně bezpečných místech, tedy na místech s vyznačeným přechodem pro chodce. Řada dopravních nehod vzniká na nepřehledných úsecích, kdy dítě vstupuje do komunikace z poza překážky nebo se pohybuje na místě se zaparkovanými vozidly.

Při znalostech těchto statistik a příčin dopravních nehod, můžeme preventivně reagovat na tyto skutečnosti dopravní výchovou dětí v mateřských školách, která bude zaměřená především na situace, kde děti nejčastěji chybují. Jako nejdůležitější aktivity v oblasti dopravní výchovy, které rozvíjejí znalosti a dovednosti dětí, úzce související s jejich bezprostřední bezpečností vnímáme: nácvik přecházení komunikace – ve třídě, posléze v silničním prostoru na bezpečném místě (klidná komunikace, nejlépe s jednosměrným provozem, s dostatečným dozorem) zaměřený na výběr vhodného místa pro přecházení, dostatečné „rozhlednutí se do obou směrů“ a rychlou chůzi přes komunikaci s udržením bezpečné pozornosti. Dále praktickou ukázkou vozidla v provozu – velikost auta versus velikost dítěte – uvědomění si nebezpečnosti hmotnosti vozu, jeho velikosti a rychlosti. Reakce na signál, v případě přecházení komunikace v místě přechodu pro chodce se světelnou signalizací, s prvořadým „rozhlednutím se“ a rozpoznáním, že přecházení je možné a bezpečné. Neméně důležité je informování dětí o zvýšené viditelnosti pomocí reflexních prvků a jejich významu. K bezpečnosti dětí v silničním provozu přispěje i každodenní péle pedagogů v posilování hrubé motoriky dětí, jež je základní složkou pro bezpečný pohyb dítěte.

Výčet těchto aktivit je jen zlomkem toho, co pro děti v rámci posílení jejich bezpečnosti v silničním provozu můžeme vykonat. V následujících řádcích metodiky je pak podrobněji popsáno, jaké další kompetence s dětmi můžete rozvíjet a jakými činnostmi.



SITUACE V MÍSTĚ NEHODY		vinou chodce					bez viny chodce					součty	
		2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016	Σ	Σ
vstup chodce na signál "Volno"	U											0	37
	TZ	1	1				2		1	1		6	
	LZ						6	11	9	10	1	37	
vstup chodce na signál "Stůj"	U											0	8
	TZ											0	
	LZ	1			4	3						8	
vstup chodce do vozovky v blízkosti přechodu (cca do 20 m)	U								1			1	21
	TZ	1	1			1						3	
	LZ	1	2	5	3	1	2	2	1			17	
přecházení po vyznačeném přechodu	U											0	188
	TZ	1		2	1		4	4	4	2	3	21	
	LZ	2	3	7	5	7	25	31	37	30	20	167	
přecházení těsně před nebo za vozidlem stojícím v zastávce	U											0	22
	TZ		1	1	1	1		1	1			6	
	LZ	2	3	5	3	2					1	16	
přecházení těsně před nebo za parkujícím vozidlem	U						1		1			2	138
	TZ	5	3	3	2	2						15	
	LZ	32	17	16	17	34	1	1		2	1	121	
chůze, stání na chodníku	U											0	40
	TZ					3			2			5	
	LZ	1		4	1	1	10	4	4	3	7	35	
chůze po správné straně	U											0	10
	TZ							1				1	
	LZ	1				1	1		2	3	1	9	
chůze po nesprávné straně	U											0	12
	TZ				1							1	
	LZ	1	1	3	1	1	1		1	1	1	11	
přecházení mimo přechod	U			1						1		2	352
	TZ	9	9	7	3	6		1		1	3	39	
	LZ	69	71	54	61	30	4	6	6	5	5	311	
jiná situace	U							3	1			4	412
	TZ	10	4	5	1	2	7	6	4	1		40	
	LZ	35	14	36	40	30	43	42	41	29	58	368	

**Tab 1:** Situace před dopravní nehodou a počty usmrčených (U), těžce zraněných (TZ) a lehce zraněných (LZ) dětí do 7 let věku při dopravní nehodě v letech 2012–2016. Zdroj: Databáze dopravní nehodovosti - Ředitelství služby dopravní policie, Policejní prezidium Policie ČR.

CHOVÁNÍ CHODCE		vinou chodce					bez viny chodce					součty	
		2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016	Σ	Σ
správné, přiměřené	U						1					1	58
	TZ	1	1	1	1		8	4	7	2	3	28	
	LZ	2	5		7	4	41	45	49	46	29	29	
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	U								1			1	47
	TZ	1				1						2	
	LZ	10	3	6	8	5	3	5	2	1	1	44	
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	U			1						1		2	458
	TZ	14	12	11	5	8		1		2	1	54	
	LZ	80	79	78	68	66	6	6	8	6	5	402	
náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělicího ostrůvku	U											0	11
	TZ					1						1	
	LZ	1	2	2	3				2			10	
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	U											0	63
	TZ	3		1	1							5	
	LZ	9	3	10	15	8	2	3	3	3	2	58	
náhlá změna směru chůze	U											0	17
	TZ											0	
	LZ	1	2	3	2	4		1			4	17	
hra dětí na vozovce	U								2			2	24
	TZ	1									1	2	
	LZ	8		1	2	2		3	1	2	1	20	
žádné z uvedených	U							3				3	241
	TZ	2		1		1	5	7	3			19	
	LZ	10	5	8	6	10	36	31	36	24	53	219	

**Tab 2:** Chování chodce (dítěte do 7 let věku) před dopravní nehodou a počty usmrcených (U), těžce zraněných (TZ) a lehce zraněných (LZ) dětí do 7 let věku při dopravní nehodě v letech 2012–2016. Zdroj: Databáze dopravní nehodovosti - Ředitelství služby dopravní policie, Policejní prezidium Policie ČR.

## 2. PSYCHOMOTORICKÁ ÚROVEŇ DÍTĚTE PŘEDŠKOLNÍHO VĚKU A JEJÍ ODRAZ NA BEZPEČNOST V SILNIČNÍM PROVOZU

Na bezpečnosti dětí v silničním provozu se nejvíce podílí vyzrálost jejich hrubé motoriky, schopnost vnímání prostoru, sebepojetí a jejich postoj k pravidlům. Rozvojem těchto psychomotorických schopností budeme zvyšovat bezpečnost dětí při pohybu v provozu.

Kromě nižší úrovně psychomotorické vyzrálosti, oproti dospělému, má dítě nižší výšku a hmotnost. Tudíž je v silničním provozu méně viditelné a při střetu s vozidlem daleko více zranitelné. Výška dítěte ovlivňuje místo potenciálního nárazu vozidla při srážce dítěte a je jiná než u dospělého. Zatímco při srážce vozidla s dospělým člověkem jsou obvykle zasaženy nohy, popřípadě pánev a břicho, u dítěte se jedná o břicho, hrudník a hlavu. Zranění proto bývají fatální. S výškou souvisí i délka nohou a dětského kroku. Zatímco u dospělých jedinců se délka kroku pohybuje od 63 do 84 cm, u předškolních dětí je to 42–52 cm. Bude tedy markantní rozdíl v počtu kroků, které dítě musí vykonat například při přecházení komunikace, oproti dospělému člověku. S výškou dítěte úzce souvisí i vnímání prostoru.

Dítě má rozdílný úhel pohledu, na svět se dívá v porovnání s dospělým člověkem z podhledu. Předškolní děti mají díky své výšce egocentrickou perspektivu. Mají tendenci přeceňovat velikost nejbližších objektů, protože se jim zdají velké a podceňovat velikost vzdálenějších, protože je vidí jako malé. Neumí dobře odhadovat prostorové vztahy. Pokud mají odhadnout vzdálenost mezi dvěma objekty, bude se jim zdát menší, pokud mezi nimi bude ležet ještě něco, co zaplní daný prostor (Vágnerová, 2017<sup>5</sup>). Proto je pro děti velmi obtížné správně vyhodnotit situaci při bezpečném přecházení komunikace. Nedokáží ještě odhadnout vzdálenost blížícího se vozidla, nedokáží zpracovat jeho rychlost a odhadnout, za jakou jednotku času bude vozidlo v místě, kde by se mohli potkat. Pokud se v blízkosti vyskytuje překážka ve výhledu, dítě není schopné díky své nízké výšce potenciální nebezpečí vidět. Tzn. překážka ve výhledu, přes kterou dospělý vidí bez problému, by mohla být pro dítě fatální.

Na vnímání prostoru se kromě výšky dítěte podílí zrak a sluch. Zrak dítěti umožňuje schopnost orientace ve známém či neznámém prostředí, schopnost spatřit potenciální nebezpečí (na což musí být dítě vyspělé natolik, aby na tento vjem dokázalo adekvátně zareagovat) a v neposlední řadě s dopravou související uvědomění si polohy svého těla - horno-dolní postavení a pravolevá orientace. Poznávání barev umožňuje dítěti změnu v jednání při reakci na signál na semaforu.

---

<sup>5</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie: Dětství a dospívání*. 2. vyd. Univerzita Karlova, Praha: Karolinum, 2017. ISBN 978-80-246-2153-1.

Předškolní děti už si pamatují okolí domova a školky a obvykle znají cestu mezi těmito dvěma body. Pravolevá orientace se ustaluje až okolo 7–11 let (Bednářová a Šmardová, 2015<sup>6</sup>). Je důležitá pro správné rozhlížení se před přecházením komunikace. Dítě by se mělo nejdříve rozhlížet vlevo. Pokud neví, která strana je levá, bude proces vyhodnocování bezpečnosti přecházení komunikace mnohem slabší.

Další významnou schopností pro bezpečnost dětí v silničním provozu je sluch. Využíváme ho při seznamování dětí se zvuky charakteristickými pro jednotlivá vozidla nebo zvuky upozorňující na nebezpečí. Znalost těchto zvuků může být dobrou prevencí před střetem dítěte s vozidlem. V praxi může nastat situace, kdy blížící se nebezpečí slyšíme, ale ještě nevidíme (houkání vlaku, zvuková signalizace na železničním přejezdu, cinkání rozjíždějící se tramvaje, zvuk troubícího vozu, zvuk vozidla jedoucího za zatáčkou atd). Kromě vnímání prostoru, sluchu a zraku se na bezprostřední bezpečnosti dítěte v silničním provozu podílí ještě hrubá motorika.

Jak je ze statistik patrné, pád dítěte z chodníku nebo ostrůvku na komunikaci může být příčinou dopravní nehody. V rámci dopravní výchovy je prospěšné rozvíjet hrubou motoriku pro podpoření vývoje předmatematických představ a pro podporu bezpečného pohybu na ulici. Dítě, které ovládá své tělo, bude při chůzi a běhu jistější, bude umět lépe překonávat překážky, nerovnosti terénu a bude umět na tyto změny reagovat. Důležitou součástí dopravní výchovy jsou procházky dětí přímo v terénu. V rámci cyklistiky a prvního pohybu dětí na různých jezdcích se zvyšuje jejich bezpečnost právě tréninkem jízdy v bezpečném prostředí. Mezi běžné pohybové aktivity je doporučeno zařadit i jízdu na odrážedlech, koloběžkách a jízdnicích kolech. Podporovat rovnováhu, jízdu v přímém směru, zatáčení, koordinaci jízdy se sledováním dění kolem sebe, vyhýbání se překážkám, brzdění a bezpečné parkování.

Míru schopnosti přijímat a zpracovat nové informace a dovednosti z dopravní výchovy, záleží na mnoha faktorech dítěte. Je to například úroveň jeho myšlení, socializace, sebepojetí a postoje k pravidlům. Piaget (1999)<sup>7</sup> označil předškolní věk za období názorného, intuitivního myšlení. Intuitivní a prelogické uvažování předškolních dětí se projevuje určitou selekcí informací a specifickým způsobem jejich zpracování. Dítě je egocentrické a ulpívá na nápadných znacích. Chytá se za jistoty, kterou může ověřit a zopakovat. Ve výkladu situací si pomáhá magičností. Interpretuje pomocí fantazie a často ji neodlišuje od reality. Informace, které jim překážejí, ignorují nebo je vypouštějí. V myšlení ulpívají na jedné absolutní podobě myšlenky a interpretace. U předškoláků se projevuje zvědavost a kladení častých otázek „Proč?“ a „Jak?“, na které čekají krátké a jednoznačné odpovědi. Tento věk zvědavosti, kdy děti jsou ochotné poznávat a přijímat nové informace, je pro dopravní výchovu jedinečný. Děti ještě nemají vytvořené negativní návyky, a tak nové informace

---

<sup>6</sup> BEDNÁŘOVÁ, Jiřina a Vlasta ŠMARDOVÁ. *Diagnostika dítěte předškolního věku: Co by dítě mělo umět ve věku od 3 do 6 let*. 2.vyd. Brno: Edika, 2015. ISBN 978-80-266-0658-1.

<sup>7</sup> PIAGET, Jean. *Psychologie inteligence*. 2. vyd. Praha: Portál, 1999. ISBN 80-7178-309-9.

budou přijímat dogmaticky a cílevědomě. Budou se ochotně věnovat dopravnímu tématu, klást otázky a porovnávat odpovědi navzájem se svými zážitky. Sami si budou vybavovat prožité skutečnosti a budou se je snažit zařadit do probíraného tématu. Náročné informace musíme přizpůsobit jejich úrovni myšlení, a proto veškerá témata dětem předškolního věku předkládáme ve srozumitelné, jednoznačné a zjednodušené verzi. Výbornou pomůckou jsou obrazy dopravních situací, které znázorňují dopravní scénáře. Děti se pak orientují v probíraném tématu.

Z hlediska socializace, dítě v tomto věku získává své první role - vrstevníka, kamaráda a roli žáka mateřské školy. Rodiče pro ně představují vzor, jemuž se ve všech směrech chtějí podobat a identifikují se s ním. Nekriticky akceptují všechny jejich názory a postoje, chtějí být přesně takoví, jako oni. Právě proto má velký význam komunikace s rodiči dětí a seznamování rodičů s obsahem vzdělávání jejich dětí. Vzhledem k tomu, že rodiče jsou pro své děti vzorem a jejich děti se s jejich názory a činy identifikují, bylo by velmi rušivým elementem v práci učitele, kdyby rodiče sami porušovali to, co se děti v dopravní výchově naučí. Konkrétní případ je přecházení silnice na zelený signál semaforu, kdy rodiče často tento signál nerespektují a děti doprovází na signál červený. Vzniká tak nesoulad, kdy dítě neví, jaký vzor má napodobit. Předškolní věk je kritickým obdobím rozvoje většiny prosociálních vlastností a způsobů chování (Vágnerová 2017<sup>8</sup>).

Při výběru dopravních témat na dítě nahlížíme nejen jako na účastníka silničního provozu – chodce a cyklistu, ale i jako na budoucího řidiče. Budováním jeho prosociálního chování a postojů k pravidlům se podílíme i na formování osobnosti budoucího řidiče. Předškolní děti chápou pravidla v souladu se svým uvažováním. Jsou egocentrické a ještě příliš neuvažují, jaké bude mít následky jejich chování na druhé (Case a Okamoto, 1996<sup>9</sup>). Normy chápou stereotypně a rigidně, neberou ohled na aspekty hodnocení situace. Respektují pravidla, která jsou neměnná a platná a uspokojí potřebu jistoty (Vágnerová 2017<sup>12</sup>). Děti předškolního věku tak často nedokáží vzít v potaz, že by mohl někdo pravidla porušit a vnímají reálné situace zkresleně. Například, pravidla přecházení na světelné signalizaci, když svítí zelený signál, berou absolutně. Nepředvídají, že řidič vozidla by mohl svůj červený signál přehlédnout nebo nerespektovat, a tak nevnímají jako důležité se při přecházení přechodu se světelnou signalizací rozhlížet. Stejně tak vnímají přechod pro chodce, kdy se často domnívají, že na přechodu pro chodce mají absolutní přednost. Na tuto realitu děti musíme proto dopředu upozornit. Děti navíc přeceňují své schopnosti (Siegler et al., 2017<sup>10</sup>). Tento fakt je velmi nebezpečný při vyhodnocování dopravních situací, kdy dítě při přecházení komunikace věří, že zvládne „přeběhnout silnici dříve než vozidlo“

---

<sup>8</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie: Dětství a dospívání*. 2. vyd. Univerzita Karlova, Praha: Karolinum, 2017. ISBN 978-80-246-2153-1.

<sup>9</sup> CASE, Robbie, Yukari OKAMOTO, Sharon GRIFFIN, et al. The role of central conceptual structures in the development of children's thought. *Monographs of the Society for Research in Child Development*. 1996, 61(1/2). DOI: 10.2307/1166077.

<sup>10</sup> SIEGLER, Robert, Jeny SAFFRAN, Elizabeth GERSHOFF a Susan GRAHAM. *How Children Develop*. Canadian Edition. Canada: Worth Publishers, 2017. ISBN 9781319066772.

a může tak vážně ohrozit své zdraví či život. V těchto případech je děti třeba dopředu upozornit, že pokud vozidlo při rozhlížení vidí, nesmí přecházet. Tím se předejde možnosti vběhnutí dítěte do komunikace nerozvážným rozhodnutím.

### **3. SPRÁVNÁ PRAXE PŘI POHYBU DĚTÍ V SILNIČNÍM PROVOZU, V REŽIMU MATEŘSKÉ ŠKOLY**

#### **3.1 Na co si dát pozor, než půjdeme s dětmi ven**

Než s dětmi vyjdeme ven, ať už na procházku nebo na složitější cestu za využití dopravního prostředku, je třeba si uvědomit, s kolika dětmi se budeme venku pohybovat. Vyhláška č. 14/2005 Sb. (o předškolním vzdělávání), § 5 odstavec (2) udává, že k zajištění bezpečnosti dětí při pobytu mimo místo, kde se uskutečňuje vzdělávání, stanoví ředitel mateřské školy počet učitelů mateřské školy tak, aby na jednoho učitele mateřské školy připadalo nanejvýše 20 dětí z běžných tříd nebo 12 dětí ve třídě, kde jsou zařazeny děti s přiznanými podpůrnými opatřeními druhého až pátého stupně nebo děti mladší 3 let. Odstavec (3) upřesňuje, že ve výjimečných případech může ředitel v prvním případě navýšit počet dětí na učitele o 8 dětí (tedy na 28 dětí), v druhém případě o 11 dětí (tedy na 23 dětí). Při takto zvýšeném počtu dětí vyhláška udává - odstavec (4), že pokud jde o prostředí náročné na bezpečnost, což silniční provoz jistě je, určí ředitel k zajištění bezpečnosti dětí dalšího pedagogického pracovníka, ve výjimečných případech jinou zletilou osobu, která je způsobilá k právním úkonům a která je v pracovněprávním vztahu k právnické osobě, která vykonává činnost mateřské školy.

Na cesty se doporučuje vzít malou mobilní lékárničku. Určitě by v ní neměla chybět jednotlivě balená nastříhaná náplast, papírové kapesníky, Gelaspon pro zastavení krvácení z nosu a nejlépe i neotevřená PET lahev s balenou čistou vodou, pro případ umývání odřenin.

Pro větší bezpečnost dětí budeme používat reflexní vesty. Většinou se v mateřských školách používá vesta u první a poslední dvojice organizované skupiny chodců. Pro lepší přehlednost dětí je však lepší použít reflexní vesty u všech dětí.

Pro zvýšení bezpečnosti při přecházení organizované skupiny chodců (u dětí v MŠ nejčastěji zástup dvojic) si s sebou na cestu vezmeme bezpečnostní zastavovací terč pro jiné osoby (Vyhláška č. 294/2015 Sb., dopravní zařízení číslo Z 8b). Běžně dostupné terče jsou většinou z PVC a mají rozměry 180 x 130 mm a tloušťku 3 mm. Na bílém podkladě je červený reflexní zastavovací terč, který má minimální garantovanou odrazivost světla do vzdálenosti 100 m. Dají se použít i starší typy terčů bez reflexních prvků.

Při pohybu dětí v zástupu dvojic budeme jako první a poslední dvojici volit nejstarší a nejrozmumnější děti. Pokud máme smíšenou třídu, do dvojic budeme řadit vždy mladšího ke staršímu. Pokud jdou na pobyt venku dvě učitelky, jedna bude děti doprovázet na začátku útvaru, druhá na jeho konci a budou po celou dobu udržovat zvýšenou bdělost nad všemi dětmi. Pokud jde s dětmi pouze jedna učitelka, bude se pohybovat na začátku útvaru a neustále bude kontrolovat zbytek dětí za jejími zády.

Cestu volíme tak, aby byla pro děti co nejbezpečnější. Budeme přednostně vybírat trasu, kde můžeme jít po dostatečně širokém chodníku. Pro přecházení komunikace volíme klidná místa a místa s vyznačením přechodu pro chodce, popřípadě přechod pro chodce se světelnou signalizací. Na cestu naplánujeme dostatek času, abychom s dětmi nemuseli spěchat.

### **3.2 Bezpečnostní instruktáž před procházkou**

Děti stručně seznámíme s trasou a jejím cílem a přibližnou dobou trvání procházky. Upozorníme je na místa, o kterých víme, že bude nutné zvýšit svoji pozornost ku své bezpečnosti. Následně je seznámíme s doporučenými bezpečnostními pravidly:

- celou dobu se budeme držet v zástupu za sebou, takzvaně „hlavička za hlavičkou“
- půjdeme tak rychle, abychom nešlapali kamarádům na paty, ale zároveň abychom před sebou neměli mezery
- první dvojice půjde tak rychle, aby neutekla ostatním
- poslední dvojice bude hlídat, aby zástup neztratila
- všichni se budeme držet za sebou, co nejdále od okraje silnice
- nikdo nebude chodit po obrubníku chodníku, tedy po jeho okraji
- celou dobu budete poslouchat paní učitelku a dbát všech pokynů, které bude říkat
- při přecházení silnice půjdeme rychle, ale nebudeme silnici přebíhat
- když silnici přejdete, počkáte na dalším chodníku tak daleko, aby zbylo místo pro přicházející děti

### **3.3 S dětmi na chodníku**

Neustále kontrolujeme, aby děti šly co nejdále od kraje komunikace. Kontrolujeme, aby děti nechodily po obrubníku, ze kterého mohou spadnout a vzájemně o sebe zakopnout. Dodržujeme pravidelný rozestup mezi dvojicemi, aby se nevytvářely velké mezery. Rychlost chůze volíme tak, aby stačily všechny děti. Dbáme zvýšené opatrnosti u výjezdů a vjezdů, kde může náhle vyjet vozidlo. V případě potřeby přechodu na druhou stranu volíme přechody pro chodce nebo co nejvíce bezpečná místa s dobrým rozhledem do obou stran. Pokud je k dispozici podchod nebo nadchod, vždy jej využijeme.

### 3.4 Přecházíme komunikaci

Při přecházení komunikace s organizovanou skupinou chodců se seřadíme na okraji chodníku tak, abychom byli kompaktním útvarem s co nejmenší šířkou mezer mezi jednotlivými dvojicemi. Samozřejmostí je počkat na poslední dvojici. Pokud jsme připraveni přecházet, rozhlédneme se. Nejprve vlevo, poté vpravo a nakonec zase vlevo. Pokud je situace bezpečná a vhodná pro přecházení skupiny chodců, učitelka vejde na komunikaci a rozpažením rukou s použitím terčíku bude zastavovat přijíždějící vozidla. Mezitím druhá učitelka s organizovanou skupinou chodců (děti) bude rychle komunikaci přecházet. Děti, které komunikaci přešly se zastaví na druhém chodníku tak, aby vytvořily prostor pro děti, které ještě přecházejí. Učitelka, která s dětmi komunikaci přecházela, organizuje zastavení dětí na protilehlém chodníku.

### 3.5 Jedeme městskou hromadnou dopravou

Před samotnou jízdou dopravním prostředkem děti poučíme o bezpečnosti nástupu a výstupu do vozidla a bezpečném cestování v něm. Děti informujeme jak postupovat, když zapomenou se skupinou vystoupit. Dítě nesmí vystupovat samo z vozu, musí požádat řidiče o pomoc a dojet na konečnou stanici, kde si jej paní učitelka v této krizové situaci vyzvedne. Nesmí podlehnout panice.

Pokud pro svoje cesty budeme vybírat městskou hromadnou dopravu, doporučujeme, aby v doprovodu organizované skupiny chodců byli alespoň dva učitelé. Cestu dopředu plánujeme s časovou rezervou pro případné přestupy mezi spoji. Pokud je to možné, vybíráme takové spoje, kde jsou zastávky přehledné a prostorné, vyhýbáme se nastupování a vystupování na ostrůvky. Před zastavením vozidla dáváme řidiči signál, že budeme nastupovat s organizovanou skupinou chodců. Necháme vystoupit vystupující cestující. Pokud děti doprovází dva učitelé, nejprve do vozu nastupuje jeden z nich, posléze děti a nakonec druhý pedagog. Ve voze provedeme kontrolu počtu dětí. Děti přednostně usadíme na sedadla, zbylé se drží madel. Děti shromažďujeme co nejbliže u sebe, všechny v rámci jednoho oddílu vozu, pokud nám to situace umožňuje. Při výstupu signalizujeme řidiči výstup organizované skupiny. Nejprve vychází první pedagog, posléze děti a poslední druhý pedagog. Před výstupem děti upozorníme, aby ihned po výstupu z vozu stály co nejdále od komunikace i vozidla přepravy a seřadily se do dvojic. Ihned po výstupu, nejlépe ještě při vystupování z vozu děti počítáme.

### 3.6 Přeprava dálkovým autobusem

Při přepravě dětí dálkovým autobusem na větší vzdálenosti si při jeho objednávání ověřujeme, že autobus je moderně vybaven bezpečnostními pásy pro přepravu dětí. Dětem by zapnuté pásy neměly vést přes krk a břicho, ale přes rameno a pánev. Čas příjezdu a odjezdu autobusu plánujeme s dostatečnou časovou rezervou, abychom při přepravě dětí



do autobusu a z autobusu nemuseli spěchat. Při jízdě kontrolujeme, aby děti seděly a nechodily po autobuse. Při vystupování z autobusu musí být dodrženo, že děti vystupují buď na chodník nebo v případě komunikace za její krajnici. Vystupuje nejdřív pedagog, který děti při výstupu z vozidla organizuje a hlídá jejich bezpečnost. Po výstupu z vozidla děti zkontrolujeme a přepočítáme.

#### 4. DOPRAVNÍ VÝCHOVA V MATEŘSKÉ ŠKOLE

V současné době se v mateřských školách dopravní výchova dostává společně s environmentální výchovou stále více do popředí. Tuto skutečnost podnítilo zanesení prvků dopravní výchovy do Rámcového vzdělávacího programu pro předškolní vzdělávání (RVP PV). Dopravní výchova je zde zařazena do vzdělávací oblasti Dítě a svět, kde RVP PV uvádí jako vzdělávací nabídku „*hry a aktivity na téma dopravy, cvičení bezpečného chování v dopravních situacích, kterých se dítě běžně účastní, praktický nácvik bezpečného chování v některých dalších situacích, které mohou nastat*“. Když porovnáme mateřské školy se základními, zjistíme, že mateřské školy zařazují dopravní výchovu do vzdělávání dětí častěji a intenzivněji. Toto tvrzení podporuje i Mojmir Stojan et al. 2007<sup>11</sup>, který poukazuje na pestrost a systematickosti poznatkové a výchovné práce v oblasti dopravy v mateřských školách. Stejně tak dopadlo i šetření v projektu ALARM 2004-2009<sup>12</sup>, kde Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. analyzovalo situaci úrovně dopravní výchovy na základních školách. Podstatou rozsáhlejšího vzdělávání dětí v oblasti bezpečnosti v silničním provozu v mateřských školách plyne z větší volnosti výběru témat, která jsou do vzdělávání v mateřských školách volena učiteli v souladu se školním vzdělávacím plánem. Základní školy jsou limitovány hodinovým fondem, který je striktně rozdělen pro jednotlivé předměty s vlastními osnovami. Vzhledem k tomuto faktu se doporučuje, aby děti v mateřských školách pojalý co největší penzum znalostí a zkušeností spojené s pohybem na ulici v roli chodce, aby na tyto zkušenosti mohly na základní škole plynule navázat a prohloubit je. Na prvním stupni ZŠ se děti věnují nejprve roli chodce, od 4. ročníku převážná část dopravní výchovy směřuje na získání znalostí a praktických zkušeností v oblasti cyklistiky.

Seznamování dětí s dopravními situacemi prostřednictvím dopravní výchovy vede ke zvýšení jejich bezpečnosti nejen v dětském věku, ale postupně buduje jejich chování v dospělosti. Na dítě je nutné nahlížet nejen jako na aktuálního účastníka silničního provozu, ale také jako na potenciálního řidiče. V potaz lze také brát nepřímou „výchovu“ rodiče dítětem, kdy dítě často usměrňuje chování svého rodiče svými myšlenkami nebo jen svojí přítomností a tím zvyšuje bezpečnost sebe i svého rodiče.

---

<sup>11</sup> STOJAN, Mojmir, Jaroslav BŘEZINA, Otto ČAČKA, et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: TAVA Graphical, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3.

<sup>12</sup> Projekt ALARM byl v letech 2004-2009 realizován Centrem dopravního výzkumu jako projekt Národního programu výzkumu. <http://www.dopravnialarm.cz/projekt/>

Připravujeme-li pro děti v mateřské škole dopravně vzdělávací program, měli bychom si nejprve odpovědět na následující otázky:

- Kde děti v dopravě nejčastěji chybují – jaké jsou příčiny dopravních nehod s účastí dětí v roli viníka?
- Proč tomu tak je – jaká je psychomotorická vyzrálost dětí ve věku 3 – 6 (7) let – jak děti vnímají svět a jaké jsou jejich možnosti?
- Co dětem v rámci dopravní výchovy můžeme nabídnout?
- Jak často tyto aktivity opakovat, aby došlo k upevnění dovednosti?
- Z jakých materiálů a zdrojů lze čerpat?
- Jaké kompetence v oblasti bezpečnosti v silničním provozu by mělo dítě předškolního věku mít?

#### 4.1 Dopravní výchova v herně

Ve třídě nebo herně můžeme s dětmi vyvíjet všechny vzdělávací aktivity. Prohlubovat jejich znalosti a připravovat je na přímý nácvik venku, popřípadě v silničním provozu. Ve třídě můžeme využívat známého prostředí, velkého množství pomůcek, míst na vystavení obrazů a veškerého zázemí třídy, jako jsou malířské koutky a podobně. V následujících řádcích je stručný výčet několika hlavních typů činností, které se v rámci dopravní výchovy v mateřských školách nejvíce osvědčily.

**Diskuse** – s dětmi můžeme vést vzdělávací kruh, kdy s dětmi diskutujeme na zadané téma a sdělujeme jim nové informace, nejlépe s podporou obrazů a jiných pomůcek. Ponecháváme dětem volnost, aby se samy vyjádřily k danému tématu a sdělovaly své osobní zkušenosti. S dětmi můžeme rozebírat i konkrétní situace ze silničního provozu, úskalí nebezpečí apod.

**Příběhy** – umožňují dítěti se ztotožnit s rolí hlavního hrdiny, vnést se do příběhu. Dávají možnost fantazie. Lze s nimi dále pracovat – poslech, převyprávění, utváření vlastních názorů – co bylo dobře, co špatně. Co se mohlo stát. S náměty příběhu můžeme dále pracovat ve výtvarné nebo dramatické činnosti. Příběhy této metodiky (Příloha I) jsou k dispozici nejen v barevné příloze, ve formě obrázků, ale i v černobílé verzi omalovánek. Děti mohou obrázky z příběhu řadit dle časové souvislosti.

**Procvičování jemné motoriky** – existuje řada pracovních listů nejen se vzdělávacím cílem, ale také pracovní listy pro uvolnění ruky (semafor a jednotážka – Příloha I). V rámci procvičení ruky můžeme s dětmi kreslit a malovat řadu dopravních námětů.

**Znakové systémy, piktogramy** – chápání jednoduchých piktogramů je považováno za základní předpoklad pro pochopení dopravních značek. Děti můžeme s dopravními značkami seznamovat formou třídění podle tvarů a barev. Činnosti je vhodné doplnit

vysvětlením, že značky znázorňují pravidla, která je pro udržení bezpečnosti v silničním provozu nutné dodržovat. Děti si mohou namalovat značky svých pravidel, které uplatňují ve třídě.

**Stavebnice** – rozvíjí jemnou i hrubou motoriku (dle velikosti kostek), rozvíjí fantazii a tvořivost. Z velkých stavebnic lze stavět dopravní prostředky, které dětem v jejich fantazii vizualizují dané objekty a umožňují jim následné hry v nich. Poskytují radost z postavených staveb a umožňují kolektivní spolupráci.

**Výtvarná tvorba** – prostřednictvím výtvarného tvoření a pracovních činností můžeme s dětmi vytvořit řadu výstupů s dopravní tematikou. Hotová dílka můžeme používat k další diskusi, můžeme je vystavit a prezentovat dopravní výchovu i rodičům. Výtvarně lze zpracovat nejen dopravní prostředky, situace, dopravní mapy, značky, semaforey, sami sebe na přechodě pro chodce, ale můžeme i formou pokusu vyzkoušet viditelnost barev za snížené viditelnosti (Příloha I – vím, která barva je ve tmě lépe vidět).

**Hudební výchova** – umožňuje spontánní cestou získávání informací, které jsou převedeny do rytmu. Písně seznamují děti s dopravními prostředky, mnoho z nich navazuje na pravolevou orientaci dítěte a formou pohybově rytmických cvičení slouží k nácvičce pravé a levé strany nebo částí lidského těla. V rámci sluchového vnímání můžeme zařadit zvuky z ulice, které dětem pomáhají naučit se vnímat zvuky kolem sebe a tím zvyšovat svoji bezpečnost.

**Lokomoční a pohybové činnosti** – procvičování hrubé motoriky je pro zvýšení bezpečnosti pohybu v provozu na pozemních komunikacích klíčové. Patří sem procvičování chůze, běhu, skoků. Jízda na odrážedle, koloběžce, kole. Pokud dítě nemá dostatečné praktické zkušenosti s jízdou na těchto dopravních prostředcích, je při jejich použití ohroženo nejen dopravou, ale i vlastní motorikou. Důležitý z pohledu bezpečnosti je i trénink zatáčení a střídání nohy při odrážení na koloběžkách. Z aktivit, které jsou vhodné pro pobyt ve třídě můžeme jmenovat různé honičky, tanec na hudbu s dopravní tematikou, hry na semafor, poznávání částí lidského těla pohybem atd (Příloha I).

**Hry na procvičení pravolevé orientace** – tyto hry upevňují znalost pravé a levé strany a umožňují v praxi bezpečné přecházení silnice a bezpečnou chůzi po správné straně chodníku.

**Hry na procvičení orientace v prostoru** – umět se orientovat v prostoru je základ pro bezpečný pohyb v silničním provozu. Dítě se učí poznávat okolí svého bydliště a školky, zapamatovat si cestu. Všimá si věcí okolo sebe. Umí určit, kde je vpravo, vlevo, nahoře a dole, uprostřed, mezi. Tyto hry lze aplikovat ve třídě, ale i venku.

**Zážitkové hry** – hry, kde si dítě může vyzkoušet roli. Zahrát si hru dle příběhu nebo dle své fantazie, umožňuje dítěti vžít se do role a prožít hluboký zážitek. Při vymezení pravidel hry

a určení osnovy scénáře můžeme hrou děti provést určitou dopravní situací a umožnit jim zážitek přibližující se realitě. Vše, co si mohou děti prožít nebo si vyzkoušet, ohmatat, otestovat, má na jejich znalosti, dovednosti a formulaci osobnosti větší vliv než pouhé pozorování či naslouchání.

## 4.2 Dopravní výchova v terénu

**Procházky** – umožňují setkání dítěte s reálným prostředím, ve kterém žije. Seznamuje se s reálnou dopravou. Učí se přizpůsobovat své chování tak, aby bylo v bezpečí. Má možnost pozorovat zrakem, ale také naslouchat zvuky prostředí. Prakticky si zkouší přechod přes komunikaci na přechodu a na přechodu se světelnou signalizací. Seznamuje se s dopravními prostředky. Uvědomuje si možná nebezpečí. Všímá si umístění značek a vnímá jejich reálnou velikost. Znalosti nabyté ze školky a rodiny může uplatňovat v praxi – všímá si věcí, o kterých slyšelo nebo mluvilo s rodiči, učiteli, dětmi, které vidělo na obrázcích a fotografiích. Učí se pozornosti. Musí dodržovat sebekázeň, být tolerantní vůči skupině, ve které je součástí. Musí respektovat pravidla chůze po chodníku ve skupině. Učí se základním pravidlům při pohybu po ulici v reálném prostředí. Napodobuje chování dospělých. Proto je zcela nezbytné, pro rozvoj správných návyků v dopravním prostředí, se chovat tak, aby nedocházelo k porušování pravidel a dítě bylo vedeno ke správnému chování. Například, přecházet přes přechod, jen pokud nejede žádné vozidlo, správně se rozhlížet, na světelně řízené křižovatce přecházet jen na signál „Volno“, atd. Při procházkách používat reflexní prvky, aby si děti osvojily jejich používání.

**Pobyt na zahradě** – dobře vybavené školky mají k dispozici kola a koloběžky pro nácvik jízdy. Mnohé zahrady umožňují hry na téma dopravy, lze zde vytvořit přechod pro chodce, některé zahrady jsou dokonce vybaveny mini dopravním hřištěm. Interakce dětí venku upevňuje a kladně působí na sociální chování dětí.

**Nácvik přecházení komunikace** – některé z procházek můžeme zaměřit na správné přecházení komunikace. S dětmi nejprve přecházíme v zástupu, posléze můžeme přikročit k vyhledání bezpečného místa, nejlépe klidné jednosměrné místní komunikace. K tomuto nácviku je zapotřebí nejméně dvou učitelek (záleží na počtu dětí a na prostředí, které pro nácvik zvolíme). Nejprve provedeme instruktáž, kde dětem vysvětlíme postup přecházení, posléze pomáháme dětem s vlastním přecházením. Pracujeme s jednotlivci nebo dvojicemi, které pod pedagogickým dozorem přecházejí komunikaci. Když si děti činnost osvojí, můžeme je připravovat na přecházení komunikace s překážkou ve výhledu. Tato situace je velmi náročná a pro děti bez dozoru velmi nebezpečná. Proto je vhodné ji pravidelně nacvičovat v bezpečném prostoru. Dítě zavedeme až ke hraně překážky, kde se rozhlíží do obou směrů. Přecházení zahajuje, až když je volno v obou směrech. Učitelka kontroluje správnost dětského rozhodnutí a vysílá dítě přes silnici, kde stojí druhá učitelka. Nácvik přímého přecházení vozovky samozřejmě provádíme až po pečlivém nácviku ve třídě. Nácvik

v terénu je velmi důležitou aktivitou, která je bohužel často opomíjena, i přes svůj velký význam a absolutní nenáročnost na přípravu a pomůcky.

**Poměřování se s velikostí vozu** – při pobytu venku můžeme vyhledat zaparkované auto na klidném a bezpečném místě. Se skupinou si pak povídáme o nebezpečí pohybu mezi zaparkovanými vozy a s jejich mohutnou výškou a hmotností, která je několikanásobně větší než výška a hmotnost dítěte. Přihlízející skupině pak jeden z dobrovolníků ukáže, společně s učitelkou, jaká je jeho výška oproti zaparkovanému vozu. Doporučuje se dítě postavit nejen z boku vozidla, ale i za vozidlo, aby se skupina podívala na vozidlo zepředu a zvažila, zdali kamaráda za vozidlem vidí. Stejně tak, jako malého kamaráda nevidí přes vozidlo děti, nevidí jej ani řidič, který by s vozem couval.

**Hry na dopravním hřišti** – dopravní hřiště dětem poskytuje bezpečné místo pro nácvik chůze po chodníku, přecházení silnice a starším dětem umožňuje bezpečný nácvik jízdy na kole, před vyjetím do reálného provozu. Výhodou dopravního hřiště je jeho bezpečí. Děti se zde mohou seznámit s přechodem pro chodce, světelnou signalizací, dopravními značkami a silnicí, často s několika jízdními pruhy. Nevýhodou je obvykle dlouhá docházková či dojezdová vzdálenost. Nevýhodou je i úzké, nereálné provedení širě silnic. Na většině dopravních hřišť se můžeme setkat i s nízkou výškou dopravních značek, které jsou převedeny do „dětské“ velikosti. Dětské dopravní hřiště patří mezi vysoce atraktivní prvky výuky a jeho návštěva může být i námětem na školní výlet.

### **4.3 Zdroje, ze kterých lze čerpat informace a nápady**

Učitelé mohou získávat řadu informací prostřednictvím webových stránek, internetových portálů a učebnic. Pro potřeby kvalitní dopravní výchovy v mateřských a základních školách byly zřízeny webové stránky [www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz), kde učitelé kromě této metodiky a jejich příloh mohou nalézt další materiály a postupy ke stažení. Dále je možné využít například následujících zdrojů:

#### **Učebnice:**

Přindová, E., 2014. Dopravní výchova pro MŠ, interaktivní učebnice. Fraus, 1. vydání. 4 s + pracovní listy + materiál pro interaktivní tabule.

#### **Metodické materiály:**

Provalilová, I., Strnadová, Z., Heinrichová, J., 2008. Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Výstup řešení projektu ALARM. 42 s.

#### **Pracovní listy:**

Kafometík, Doprava a cestování, INFRA, s.r.o., 104 s.

### **Webové stránky a portály:**

<http://www.cdv.cz/>

<http://www.detivdoprave.cz/>

<https://www.mdcr.cz/>

<http://www.dopravnialarm.cz/>

<http://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Predskolni-deti>

<http://rvp.cz/>

## **4.4 Dopravní hřiště**

V České republice se nachází téměř 200 dopravních hřišť. Mezi nejčastější provozovatele patří města, základní a mateřské školy a domy dětí a mládeže. Jedná se o dopravní hřiště stálé, mobilní, dopravní hřiště pouze pro teoretickou výuku, provizorní a dále hřiště sloužící pouze pro potřeby konkrétních MŠ a ZŠ. Seznam dětských dopravních hřišť je ke stažení na webových stránkách BESIP, kde jsou zaznamenány i kontakty na provozovatele a provozní doba hřišť. Přiložena je i mapa dětských dopravních hřišť.

- <http://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste>

## 4.5 Očekávané výstupy při práci s touto metodikou

Během práce s touto metodikou učitel prohlubuje u dětí znalosti a dovednosti v rámci pěti oblastí zaměřených na bezpečnost dětí v silničním provozu. Jedná se o oblast bezpečnosti dítěte v roli chodce, v roli spolujezdce v osobním voze, cestujícího v hromadném dopravním prostředku, dítěte v roli cyklisty a schopnost dítěte vybrat bezpečné místo pro jeho hru. V rámci těchto pěti oblastí jsou stanoveny následující očekávané výstupy, které by dítě s ukončeným předškolním vzděláváním mělo dosáhnout.

### 4.5.1 Dítě jako chodec

- **bezpečně se pohybuje po chodníku**

Dítě ví, že po chodníku chodíme vpravo, co nejdál od obrubníku. Umí určit pravou stranu a umí tento akt aplikovat v praxi. Ví, že se má samo rádo „chytat“ rodičů a doprovodu za ruku, protože taková cesta je bezpečná. Ví, že by nemělo běhat po chodníku, který sousedí s komunikací a předbíhat v chůzi svůj doprovod. Ví, že je nebezpečné chodit po obrubníku chodníku.

- **zná pojem semafor, rozeznává jeho barvy a adekvátně reaguje na jeho signály**

Dítě chápe, že silniční provoz podléhá pravidlům, která udržují jeho bezpečnost. Jedním ze stanovených pravidel je řízení silničního provozu světelnou signalizací – semaforem. Dítě poznává barvy semaforu – červenou (stůj), žlutou (pozor) a zelenou (volno) a zná chování řidičů, které odpovídá barevným signálům. Zná semafor na přechodu pro chodce, který má pouze dvě signální barvy s piktogramem tzv. panáčka. Umí své chování přizpůsobit změně barevných signálů a chápe, že rozsvítí-li se zelený signál, musí se nejprve rozhlédnout, než zahájí přecházení komunikace.

- **s pomocí zvládne zvolit bezpečné místo pro přechod komunikace**

Dítě chápe, že pro přechod komunikace volí co možná nejbezpečnější místo. To je takové místo, kde vidí co nejdále do obou stran. Přednostně využívá místa s vyznačeným přechodem pro chodce. Ví, že na přechodu pro chodce nemá chodec absolutní přednost před vozidly. Jedná se pouze o zvýraznění bezpečného místa pro přecházení, které je vyznačeno bílými obdélníky na vozovce anebo jen sníženým okrajem chodníku. Platí zde stejná pravidla pro přecházení, jako na místech mimo přechod pro chodce. Pokud dítěti ve výhledu brání překážka, například zaparkované auto, situaci nejprve řeší hledáním jiného místa pro přecházení. Pokud nelze volit jinou cestu, přiblíží se k okraji překážky tak, aby nevstupovalo do případné jízdní dráhy projíždějících vozidel, ale zároveň aby bylo schopno se za překážkou rozhlédnout.

- **s dopomocí umí bezpečně přecházet komunikaci**

Dítě chápe, že než začne přecházet komunikaci, je nutné se dobře rozhlédnout do obou směrů. Nejprve se rozhlíží vlevo, poté vpravo. Pokud se k němu neblíží žádné vozidlo a provoz je bezpečný pro přecházení, rozhlédne se znovu vlevo a začne přecházet. V průběhu přecházení vozovky udržuje oční kontakt s okolím a sledujeme provoz kolem sebe. Zhruba v polovině přecházení, se pohledem vpravo ujistí, zda se k němu zprava neblíží vozidlo. Při přecházení nikdy neběhá, aby neztratilo přehled o situaci na komunikaci.

- **zná rizika pohybu mezi zaparkovanými vozy**

Parkoviště je pro dítě hrozbou ze dvou důvodů. Jednak děti často vybíhají zpoza zaparkovaných aut a projíždějící řidič není schopen rychle zareagovat a dále, řidič couvajícího vozu nemusí při tomto manévru dítě díky jeho nízké výšce vidět. Dítě se dostává do slepého bodu a může být couvajícím vozem sraženo. Zranění jsou fatální. Proto by děti měly být seznámeny s pravidlem, že z vozidla je nutné vystupovat vždy na stranu chodníku, pokud je to možné. Pokud vystupují mezi zaparkovaná auta, nikdy nesmí vybíhat bez rozhlédnutí mimo vozidlo. Ideálně by děti měly vyčkat, až jim rodiče otevřou dveře od vozu a pomohou jim bezpečně vystoupit. Popřípadě vystoupit sami, ale čekat u dveří zaparkovaného vozidla. Děti by po parkovišti nikdy neměly běhat a vždy by se měly pohybovat v doprovodu dospělé osoby.

- **chápe pojem snížená viditelnost, zná reflexní prvky a umí je použít**

Snížená viditelnost je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště. Pro zvýšení své viditelnosti by chodci měli využívat retroreflexních prvků. Například reflexní pásky, které se umístí nad kotníky, na paže, reflexní přívěšky na tašky, samolepky na oblečení atd. Chodec může být vybaven i baterkou nebo blikajícím světlem. Děti často vysvětlují funkci reflexní pásky tak, že jí mají proto, aby je auta dobře viděla. Toto vysvětlení je v dětském podání dostačující. Děti by měly rozumět tomu, že zvýšit svoji bezpečnost lze i na základě volby barevnosti svého oblečení. Světlé a bílé oblečení ve srovnání s tmavým, černým, zvyšuje viditelnost. Pokud se chodec pohybuje mimo obec, kde není veřejné osvětlení, musí mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu, aby byl dobře vidět. Je to povinnost, kterou chodci určuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.



## 4.5.2 Dítě jako spolujezdec v automobilu

- **ví, jak bezpečně nastupovat a vystupovat z auta**

Pokud dítě vystupuje z auta, mělo by vystupovat vždy na stranu k chodníku. Nepřípustné je vystupování dítěte do silnice. Dítě ví, že auto opouští až na pokyn řidiče, který se před tím přesvědčí, zdali dítě vystupuje do bezpečného prostředí. Pokud dítě sedí za řidičem, jednoduše se nabízí, aby dítě vystupovalo z vozu na této straně. To však není správné. Pokud se zde nenachází chodník, dítě by mělo přelézt na druhou stranu a vystoupit druhými dveřmi. Výstup dítěte z vozu směrem do silnice se může proměnit ve střet dítěte s jedoucím vozem s fatálními následky.

- **chápe, proč je nutné při jízdě autem používat zádržný systém**

Dítě chápe, že při jízdě v osobním automobilu je nezbytné použít bezpečnostní zádržný systém – dětskou autosedačku, byť cestuje jen na krátkou vzdálenost. Ví, že bezpečnostní pás vozu nebo autosedačky má vést přes rameno a pánev, nikoliv přes krk a břicho. Ví, že je lepší volit autosedačku s opěrkou hlavy než pouhý podsedač. Zákon udává, že děti do 150 cm anebo váhy do 36 kg musí použít bezpečnostní zádržný systém (dětskou autosedačku).

- **chápe, proč nesmí rušit řidiče během jízdy**

Dítě chápe, že řidič se musí soustředit na řízení vozu, aby celá posádka a další účastníci provozu zůstali v bezpečí. Ví, že řidič zodpovídá za spolucestující. Chápe, že rušení řidiče při jízdě je častou chybou, které se děti v autě dopouští a ohrožují tím bezpečnou jízdu. Děti by měly být seznámeny s tím, že se řidič na spolucestující – děti – nemůže dozadu otáčet a komunikovat s nimi, protože se soustředí na řešení dopravních situací a musí sledovat provoz před, za, a kolem vozidla.

- **ví, jaké hračky jsou vhodné pro zábavu za jízdy**

Dítě chápe, že některé hračky se do auta hodí a jiné nikoliv. Při krizovém brzdění předměty, včetně cestujících, putují dále vpřed, po směru jízdy, i když vůz pomalu zastavuje. Lidé jsou chráněni bezpečnostními pásy, děti autosedačkou, která je udrží v sedadle. Jiné je to u volně ložených předmětů, které při rychlém brzdění či srážce putují dál svojí rychlostí směrem vpřed. Tyto předměty se navíc stávají těžšími, než můžeme v ruku udržet. Stávají se nebezpečnými. Dítě ví, že na hraní do auta si bude brát jen plyšové hračky a jiné drobné předměty. Ví, že nevhodným předmětem ke hraní v autě může být mobil, tablet, nůžky, PET lahev s pitím či jiné velké, těžké a ostré věci.

### 4.5.3 Dítě jako cestující v hromadném dopravním prostředku

- **na zastávkách městské hromadné dopravy (MHD) se chová ukázněně**

Při čekání na MHD se děti na zastávkách často nudí a vymýšlejí si alternativní zábavu. Hra v blízkosti komunikace je však velmi nebezpečná, dítěti hrozí pád do vozovky. Dítě respektuje zásadu, že na zastávce se chováme slušně. V klidu čekáme na příjezd prostředku hromadné dopravy. Pokud na přepravu čeká školní skupina, je vhodnější stát mimo nástupní ostrůvek, např. na chodníku, kde je riziko pádu do komunikace nižší. Děti stojí na odvrácené straně chodníku, tj. dále od komunikace.

- **umí ukázněně nastupovat a vystupovat z dopravního prostředku**

Dítě chápe, že po zastavení vozidla na zastávce cestující nejprve vystupují, teprve pak nastupují. Při nástupu a výstupu se pohybujeme vpravo. Dítě chápe, že při nástupu i výstupu respektuje pokyny doprovázející osoby a drží se v její blízkosti. Při výstupu z dopravního prostředku se pohybuje klidně, nikdy z něho nevyskakuje.

- **umí se ukázněně a společensky chovat při jízdě dopravním prostředkem**

Dítě při jízdě dopravním prostředkem přednostně volí sezení na sedadle, pokud to situace umožňuje. Ví, že je to pro něj bezpečnější, než se držet za jízdy madla. Malé dítě se ještě neudrží, například při brzdění apod. a může dojít k pádu a jeho zranění. Chápe, že je velmi nebezpečné se za jízdy pohybovat ve voze, a proto nikdy za jízdy nepobíhá a respektuje pokyny doprovodu. Dítě se učí prosociálnímu chování. Uplatňuje zásady slušného chování, uvolňuje seniorům a handicapovaným lidem místo k sezení. Nezneužívá tlačítka pro výstup kočárku nebo invalidního vozíku. Pokud je v dopravním prostředku zádržný systém - bezpečnostní pás, chápe, že je nutné jej využít. Bezpečnostní pásy bývají především v dálkových autobusech.

#### 4.5.4 Dítě jako cyklista

- **chápe nutnost použití cyklistické přilby při jízdě na kole a koloběžce**

Dítě chápe nutnost použití cyklistické přilby při jízdě na kole i koloběžce. Zná její funkci a umí si přilbu správně nasadit. Ví, že cyklistická přilba musí držet pevně, nesmí se na hlavě pohybovat, avšak pásky pod bradou musí mít vůli na provléknutí dvou prstů, aby přilba netlačila. Od obočí po začátek přilby by měl být prostor pouze na dva dospělé prsty. Neboli, přilba by neměla být pouze položena vysoko na vrcholu hlavy. Dítě se seznamuje s manipulací aretačního šroubu na zadní straně přilby, kde povoluje nebo utahuje vůli celé přilby. Umí poznat, jestli má přilbu příliš těsnou nebo příliš volnou. Chápe, že funkce cyklistické přilby nespočívá v tom, aby jej ochránila proti pádu, ale aby ochránila hlavu v případě pádu. Uvědomuje si, že pokud z kola nebo koloběžky spadne a přilbou narazí do překážky, je nutné přilbu vyměnit. V rozbité přilbě by mohla být skrytá prasklina, která by mohla způsobit její nefunkčnost. Dítě si uvědomuje, že nutnost použití cyklistické přilby pro cyklisty do 18 let je daná zákonem.

- **vybírání vhodné místo pro jízdu na kole a koloběžce**

Dítě chápe nebezpečí, které mu hrozí v případě jízdy na kole či koloběžce. Chápe, že by mělo jezdit pouze s dozorem osoby starší 15 let. Pro jízdu si vybírá vhodné místo, na cyklostezce, v parku nebo dopravním hřišti. V případě, že jeho doprovod volí jízdu po chodníku, uplatňuje jízdu po pravé straně v blízkosti doprovodu. Při své jízdě nesmí ohrozit chodce. Chápe, že se od svého doprovodu nesmí vzdalovat a vjíždět na komunikaci.

- **ví, že nesmí jezdit na silnici na kole bez dozoru**

Dítě chápe, že samo nesmí vjíždět na komunikaci. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silničním provozu) stanovuje pravidla pro jízdu dítěte na kole v § 58. Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let, to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

#### 4.5.5 Výběr vhodného místa pro bezpečnou hru

- **ke hře volí bezpečné místo mimo komunikace a chodníky**

Dítě chápe úskalí pohybu na chodníku a komunikaci. Chápe, že pohybovat se v blízkosti silničního provozu vyžaduje bystrost a neustálou opatrnost. Hra na chodník ani komunikaci nepatří. Chápe a uplatňuje hru na dětských hřištích a na místech pro ni určených. Pro hry s míčem vybírá oplocená hřiště pro míčové hry, parky nebo zahrady. Chápe, že pokud chce malovat křídami na chodník, vybírá takové zpevněné plochy, které nejsou v sousedství s komunikací. Malování na chodník nebo skákání panáka na chodníku poblíž silnice může vést k fatální nehodě. Dítě chápe, že jeho rodič nebo zákonný zástupce by měl vědět, kde se dítě nachází a kde si hraje a měl by být pod jeho dozorem.

## 5 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V KONTEXTU S RVP PV 2017

Dopravní výchova a doprava jako téma výuky v sobě zahrnuje různé složky poznání. Seznamuje děti s technickými poznatky, se světem kolem nás, s významem dopravy – přeprava osob, zboží, velkých nákladů, transport na úrovni lokální až celosvětové. Seznamuje děti s prevencí proti úrazům a upozorňuje na nebezpečí, které z dopravy plynou. Zahrnuje kultivaci prosociálního a slušného chování, buduje odpovědnost sám za sebe. Podporuje děti při orientaci v prostoru a v neposlední řadě cílí na hrubou motoriku, jež je důležitá pro bezpečný pohyb na ulici.

Dopravní výchova zahrnuje mnoho klíčových kompetencí. Je sice patrné, že primárním cílem dopravní výchovy je vzdělávat děti v oblasti znalostí z dopravy, nicméně dopravu můžeme využít i jako „nosič“, který využijeme při rozvoji dalších kompetencí dítěte. Například kompetence „*ovládá řeč, hovoří ve vhodně formulovaných větách, samostatně vyjadřuje své myšlenky, sdělení, otázky i odpovědi, rozumí slyšenému, slovně reaguje a vede smysluplný dialog*“ (RVP PV, 2017) nám zcela jasně říká, že se jedná o kompetenci komunikativní, nicméně pokud si budeme s dětmi vyprávět a diskutovat na téma „doprava“, budeme kromě primárního posilování komunikace sekundárně vzdělávat v oblasti dopravy.

V rámci pětítýdenního projektu, který je součástí metodiky, jsou klíčové kompetence a dílčí vzdělávací cíle podrobně vypsány ke každé aktivitě.

Během dopravní výchovy nejčastěji uplatňujeme následující klíčové kompetence:

#### **K učení:**

- soustředěně pozoruje, zkoumá, objevuje, všímá si souvislostí, experimentuje a užívá při tom jednoduchých pojmů, znaků a symbolů
- uplatňuje získanou zkušenost v praktických situacích a v dalším učení
- má elementární poznatky o světě lidí, kultury, přírody i techniky, který dítě obklopuje, o jeho rozmanitostech a proměnách; orientuje se v řádu a dění v prostředí, ve kterém žije
- klade otázky a hledá na ně odpovědi, aktivně si všímá, co se kolem něho děje; chce porozumět věcem, jevům a dějům, které kolem sebe vidí; poznává, že se může mnohému naučit, raduje se z toho, co samo dokázalo a zvládlo

#### **K řešení problémů:**

- řeší problémy, na které stačí; známé a opakující se situace se snaží řešit samostatně (na základě nápodoby či opakování), náročnější s oporou a pomocí dospělého
- zpřesňuje si početní představy, užívá číselných a matematických pojmů, vnímá elementární matematické souvislosti

#### **Komunikativní:**

- ovládá řeč, hovoří ve vhodně formulovaných větách, samostatně vyjadřuje své myšlenky, sdělení, otázky i odpovědi, rozumí slyšenému, slovně reaguje a vede smysluplný dialog
- dokáže se vyjadřovat a sdělovat své prožitky, pocity a nálady různými prostředky (řečovými, výtvarnými, hudebními, dramatickými apod.)
- domlouvá se gesty i slovy, rozlišuje některé symboly, rozumí jejich významu i funkci
- dovede využít informativní a komunikativní prostředky, se kterými se běžně setkává (knížky, encyklopedie, počítač, audiovizuální technika, telefon atp.)

#### **Sociální a personální:**

- samostatně rozhoduje o svých činnostech; umí si vytvořit svůj názor a vyjádřit jej
- uvědomuje si, že za sebe i své jednání odpovídá a nese důsledky
- projevuje dětským způsobem citlivost a ohleduplnost k druhým, pomoc slabším, rozpozná nevhodné chování; vnímá nespravedlnost, ubližování, agresivitu a lhostejnost
- dokáže se ve skupině prosadit, ale i podřídit, při společných činnostech se domlouvá a spolupracuje; v běžných situacích uplatňuje základní společenské návyky a pravidla společenského styku; je schopné respektovat druhé, vyjednávat, přijímat a uzavírat kompromisy

- napodobuje modely prosociálního chování a mezilidských vztahů, které nachází ve svém okolí
- spolupodílí se na společných rozhodnutích; přijímá vyjasněné a zdůvodněné povinnosti; dodržuje dohodnutá a pochopená pravidla a přizpůsobuje se jim
- chápe, že nespravedlnost, ubližování, ponižování, lhostejnost, agresivita a násilí se nevyplácí a že vzniklé konflikty je lépe řešit dohodou; dokáže se bránit projevům násilí jiného dítěte, ponižování a ubližování

#### **Činnostní a občanské:**

- odhaduje rizika svých nápadů, jde za svým záměrem, ale také dokáže měnit cesty a přizpůsobovat se daným okolnostem
- chápe, že se může o tom, co udělá, rozhodovat svobodně, ale že za svá rozhodnutí také odpovídá
- ví, že není jedno, v jakém prostředí žije, uvědomuje si, že se svým chováním na něm podílí a že je může ovlivnit
- dbá na osobní zdraví a bezpečí svoje i druhých, chová se odpovědně s ohledem na zdravé a bezpečné okolní prostředí (přírodní i společenské)

## 6 PĚTITÝDENNÍ PROJEKT „DOPRAVA KOLEM NÁS“

Na teoretickou část této metodiky navazuje následující praktická část – projekt. Odráží všechny zmiňované aspekty a do pěti týdnů shrnuje všechny potřebné znalosti a dovednosti, které by s dětmi předškolního věku měly být před nástupem do ZŠ probrány. Tyto znalosti a dovednosti dětem předkládá v pěti ucelených kapitolách rozdělených do pěti týdnů. Na projekt je navázána Příloha I, kde jsou podrobně vypsány všechny aktivity, které lze do dopravní výchovy zařadit. Příloha II pak slouží jako obrazový materiál k těmto aktivitám.

### 6.1 Charakteristika projektu

Projekt se skládá z pěti týdenních plánů s dopravní tematikou. Jeho cílem je edukovat děti předškolního věku v oblasti dopravy a posilnit především jejich kompetence k bezpečnému pohybu v silničním a železničním provozu. Preventivně děti seznamovat s nebezpečími, které jsou s dopravou spojené, učit je ochraně svého zdraví a takovému chování, které je slušné, prosociální, empatické a zodpovědné. Projekt je v souladu s RVP PV (2017).

Projekt je koncipován pro mateřské školy se smíšenými třídami, popřípadě pro třídy s dětmi předškolními. Pokud by jej chtěly využít mateřské školy pro třídy s malými dětmi, je potřeba jeho vzdělávací nabídku zjednodušit, aby byla uchopitelná a srozumitelná i nejmenším dětem.

### 6.2 Týdenní témata

#### 1. týden – Doprava a dopravní prostředky

##### **Týdenní cíl dopravní výchovy:**

Děti se seznamují s pojmem doprava. Učí se poznávat jednotlivé dopravní prostředky. Na procházce si všímají, co všechno do dopravy patří. Uvědomují si, že silniční provoz skrývá jistá nebezpečí, před kterými je potřeba se chránit. Učí se, že dopravu mohou vnímat všemi smysly. Setkávají se i se zvuky dopravy.

##### **Návaznost na RVP PV (klíčové kompetence):**

- klade otázky a hledá na ně odpovědi, aktivně si všímá, co se kolem něho děje; chce porozumět věcem, jevům a dějům, které kolem sebe vidí; poznává, že se může mnohému naučit, raduje se z toho, co samo dokázalo a zvládlo
- dokáže se ve skupině prosadit, ale i podřídí, při společných činnostech se domlouvá a spolupracuje; v běžných situacích uplatňuje základní společenské

- návyky a pravidla společenského styku; je schopné respektovat druhé, vyjednávat, přijímat a uzavírat kompromisy
- ovládá řeč, hovoří ve vhodně formulovaných větách, samostatně vyjadřuje své myšlenky, sdělení, otázky i odpovědi, rozumí slyšenému, slovně reaguje a vede smysluplný dialog

### **Předkládané aktivity:**

Aktivity jsou uvedeny a podrobně rozepsány v Příloze I.

Pro rozvoj řeči a myšlení jsou s dětmi vedeny diskuse na téma dopravy, dopravních prostředků, cestování v nich, bezpečné cestování ve vlaku. Během týdne děti malují obrázky dopravních prostředků, o kterých si povídají a posléze je vystřihují a na závěr týdne dělají jako společnou práci koláž dopravní situace. Seznamují se se zvuky dopravních prostředků. Při pobytu venku se seznamují s prostředím okolo školky a pozorují dopravní prostředky, prohlížejí si parkoviště, semafor, dopravní značení. Sledují silniční provoz a jsou upozorňovány na nebezpečí plynoucí z dopravy. Během vycházky provádí nácvik bezpečné chůze po chodníku a přecházení komunikace. Ve třídě si při společných aktivitách vystaví z molitanových kostek nebo jiné velké stavebnice vlak nebo jiný dopravní prostředek, ve kterém si mohou hrát. Při pobytu na zahradě nebo i v herně si zahrají na autobus.

**Pomůcky:** obrazová Příloha II, potřeby pro výtvarnou činnost – karton, vodové barvy, černé permanentní fixy nebo tuš a dřívka, kelímky na vodu, štětce, ubrus na stůl, velký formát šedého balicího papíru, pastelky, voskovky, výstřižky z časopisů (auta, domy, osoby), zvuky z dopravy, molitanová nebo jiná velká stavebnice.

**Rizika:** nepřízeň počasí pro pobyt venku, nevhodně se chovající chodci na ulici, které potkáme, nedostatek reflexních vest pro pobyt venku, nevybavenost třídy zařízením pro přehrání zvuků.

**Reflexe z praxe:** Týdenní plán je možné doplnit hrami na semafor a řadou pracovních listů, které jsou součástí Přílohy I. Děti se velmi dobře zapojují do diskusí. Často se stává, že děti nemají zkušenosti s cestováním vlakem, proto je dobré si připravit další obrázky vlaků, včetně interiérů a obrázky povolání – strojvůdce, průvodčí, výpravčí. Dále se zajímají o jízdenky. Možné je připravit si i siluety dopravních prostředků, které děti v rámci individuální činnosti přiřazují. Děti zaujaly i omalovánky, které kopírují obrázky z Přílohy II.



## 2. týden – Dopravní značky

### Týdenní cíl dopravní výchovy:

Děti se setkávají s pojmem „dopravní značka“. Uvědomují si její funkci. Uvědomují si, že doprava se řídí dopravními pravidly. Učí se dodržovat a respektovat dohodnutá pravidla. Poznávají tvary a barvy. Učí se pochopit piktogramy na dopravních značkách.

### Návaznost na RVP PV (klíčové kompetence):

- soustředěně pozoruje, zkoumá, objevuje, všímá si souvislostí, experimentuje a užívá při tom jednoduchých pojmů, znaků a symbolů
- zpřesňuje si početní představy, užívá číselných a matematických pojmů, vnímá elementární matematické souvislosti
- dbá na osobní zdraví a bezpečí svoje i druhých, chová se odpovědně s ohledem na zdravé a bezpečné okolní prostředí (přírodní i společenské)

### Předkládané aktivity:

Aktivity jsou uvedeny a podrobně rozepsány v Příloze I.

Diskuse na téma pravidla, dopravní značky, bezpečnost v silničním provozu. Děti se učí přemýšlet nad pravidly a pravidla dávají do kontextu se značkami. Seznamují se s jejich tvary. Vyhledávají ve třídě tvary kruhu, čtverce, obdélníku a trojúhelníku. Tytéž tvary pak vyhledávají na ulici, při procházce. Ve třídě se pomocí vybraných značek (Příloha I) učí poznávat jednoduché piktogramy. Ve výtvarné činnosti si vytvoří vlastní značky pro vlastní pravidla. Papírové značky pak třídí podle barev a tvarů. V diskusním kruhu ještě proberou postoje k pravidlům a slušnému chování. V Příloze II jsou k dispozici skládačky (k rozstříhání, s mřížkou), které děti v rámci individuální práce nebo ve dvojicích mohou skládat.

**Pomůcky:** obrázky z Přílohy II, papírové značky, potřeby pro výtvarnou tvorbu – karton, voskovky.

**Rizika:** nepřízeň počasí pro pobyt venku, nevhodně se chovající chodci na ulici, které potkáme, nedostatek reflexních vest pro pobyt venku.

**Reflexe z praxe:** děti všeobecně aktivity hodně nadchly. Je s podivem, že řada dětí již umí dopravní značky pojmenovat. Se značkami můžeme vykonávat další individuální úkoly, jako je pamatování řady značek a rovnání značek dle zapamatovaného vzoru. Pro menší děti lze vyrobit jednoduchou pomůcku – dopravní značky (pexeso) nalepené na stuze – jedna polovina, druhou polovinu děti přiřkládají k vyhledanému obrázku na stuze. Týdenní plán je možné doplnit pracovními listy z Přílohy I i z Přílohy II.

### 3. týden – Pěšky po ulici

#### Týdenní cíl dopravní výchovy:

Děti prohlubují schopnost orientovat se v prostoru. Část týdne je zaměřená na pravolevou orientaci dítěte. Děti se seznamují s bezpečnou chůzí po chodníku a s přecházením vozovky. Seznamují se se světelnou signalizací – semaforem. Učí se poznat reflexní prvky a chápat význam jejich použití.

#### Návaznost na RVP PV (klíčové kompetence):

- uplatňuje získanou zkušenost v praktických situacích a v dalším učení
- řeší problémy, na které stačí; známé a opakující se situace se snaží řešit samostatně (na základě nápodoby či opakování), náročnější s oporou a pomocí dospělého
- uvědomuje si, že za sebe i své jednání odpovídá a nese důsledky

#### Předkládané aktivity:

Aktivity jsou uvedeny a podrobně rozepsány v Příloze I.

V diskusních kruzích s dětmi odhalujeme témata, jako je bezpečnost chodců v silničním provozu, snížená viditelnost a použití reflexních prvků, výběr vhodného místa pro přecházení komunikace, semafor. Celý týden se věnujeme především reflexním prvkům a nácviku přecházení komunikace. Nácvik nejprve provádíme ve třídě na vyznačeném přechodu pro chodce, poté se vydáme do terénu. Nácvik provádíme ve skupině, dvojici i individuálně. Pro správné rozhlížení se před vlastním přecházením je klíčová pravolevá orientace, kterou celý týden budeme prohlubovat. Pomocné budou reflexní pásy, kterými dětem budeme označovat levou ruku, tedy stranu, kam se při rozhlížení díváme nejdříve. Pravolevou orientaci procvičíme písničkou s tanečním doprovodem „vpravo vlevo“. V terénu se setkáváme se semaforem, proto se tato tematika objeví jednak v pracovních listech (Příloha I) a jednak v pohybových hrách. Pro výtvarnou činnost zvolíme experiment – vím, které barvy jsou vidět za snížené viditelnosti.

**Pomůcky:** obrázky z Přílohy II, pracovní listy z Přílohy I, ozvučná dřívka, červený, zelený a žlutý papír, pomůcky na vyznačení přechodu pro chodce (lana, kužely, žíněnka atd). Karton, tuš, štětec, voskovky, pravítko a tužky.

**Rizika:** nepřízeň počasí pro pobyt venku, nevhodně se chovající chodci na ulici, které potkáme, nedostatek reflexních vest pro pobyt venku.

**Reflexe z praxe:** děti velmi baví píseň s pohybem. Velmi často se setkáváme se špatnou pravolevou orientací u předškoláků, proto doporučujeme tyto aktivity co nejčastěji opakovat. K pohybovým hrám můžeme dále zařadit aktivitu s reflexními pásy, při které se pásy rozprostřou po ploše a děti je v pozici raka sbírají a nosí na sběrné místo. Děti

si při této aktivitě upevní dovednost pásek nasadit. Děti velmi dobře zvládají pochopit pojem snížená viditelnost a reflexní prvky. S reflexními prvky je možné dále pracovat, různě je schovávat po třídě a hledat, poznávat je po hmatu nebo poznávat předmět, který chybí ve skupině. Velmi dobře se osvědčilo nechat všechny dostupné reflexní prvky dětem k volné hře.

#### 4. týden – Pozor, jedu!

##### **Týdenní cíl dopravní výchovy:**

Týdenní plán je zaměřen na bezpečné cestování v dopravních prostředcích. Učí děti správně nastupovat a vystupovat z auta, při jízdě v autě používat zádržný bezpečnostní systém, nevyrušovat řidiče při jízdě. Seznamuje děti s bezpečným cestováním v městské hromadné dopravě. Vysvětluje funkci bezpečnostních prvků, jako je cyklistická přilba, chrániče na kolena a na lokty a reflexní prvky. Zaměřuje se na posílení hrubé motoriky, prohlubuje dovednost dětí jezdit na koloběžkách.

##### **Návaznost na RVP PV (klíčové kompetence):**

- odhaduje své síly, učí se hodnotit svoje osobní pokroky i oceňovat výkony druhých
- projevuje dětským způsobem citlivost a ohleduplnost k druhým, pomoc slabším, rozpozná nevhodné chování; vnímá nespravedlnost, ubližování, agresivitu a lhostejnost
- chápe, že se může o tom, co udělá, rozhodovat svobodně, ale že za svá rozhodnutí také odpovídá

##### **Předkládané aktivity:**

Aktivity jsou uvedeny a podrobně rozepsány v Příloze I.

V diskuzních kruzích s dětmi probíráme následující témata: dopravní prostředky, cestování v nich, zkušenosti dětí s cestováním, kam cestují, proč a jak a s kým, jaké dopravní prostředky používají nejraději. Bezpečné cestování autem, použití dětské autosedačky. Provedeme praktický nácvik výběru vhodné autosedačky a upevnování panenky do autosedačky pro miminka. Povíme si příběh o Agátce, která s maminkou cestovala MHD. Tento příběh je zpracován i v obrazové Příloze II, kde děti obrázky mohou řadit dle posloupnosti děje. Obrázky jsou zpracovány i jako omalovánky (ke stažení na [www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz)). Dále se věnujeme problematice nerušení řidiče v autě a výběru vhodných hraček do auta. Při pobytu venku využijeme možnosti koloběžkování na zahradě a provedeme nácvik upevnování cyklistické přilby.

**Pomůcky:** obrázky z Přílohy II, omalovánky, koloběžky, cyklistické přilby, dětské autosedačky.

**Rizika:** nedostupnost koloběžek a cyklistických přileb, nedostupnost dětských autosedaček, nepřízeň počasí pro pobyt venku.

**Reflexe z praxe:** nejvíce děti zaujaly koloběžky a jejich použití na školní zahradě. Děti se rády zapojovaly do rušných aktivit, učily se parkovat koloběžky na ustanovené místo, učily se střídat odrážející nohu. Děti se hojně zapojovaly do diskusí. Bohužel se objevují často myšlenky dětí, že cyklistická přilba nás chrání proti pádu z kola nebo že ji nosit nemusí, protože jezdit na kole umí. Dále se objevují i dětské poznámky, že cyklistická přilba se nosí proto, aby maminka nedostala pokutu. Děti si všeobecně cyklistickou přilbu neumí seřídít a často ji nasazují špatně. Časté jsou i negativní postoje dětí k dětským autosedačkám, kde z vlastní zkušenosti vypráví o tom, jak na krátké vzdálenosti sedět v autosedačce nemusí. V této oblasti vnímáme zapotřebí posílit povědomí dětí o jejich bezpečnosti a používání prvků pro bezpečný pohyb na cestách.

## 5. týden – Dítě záchranář

### Týdenní cíl dopravní výchovy:

Během posledního týdne jsou děti seznámeny s prevencí úrazů. Jsou postupně seznamovány s řešením krizových situací. Jsou instruovány, jak zavolat záchranný systém, učí se zacházet s mobilním telefonem. Učí se lokalizovat bolest či zranění (učí se topografii lidského těla). Seznamují se s důležitostí znalostí adresy svého bydliště. Učí se vyhodnotit, které činnosti a jaká jednání jsou bezpečná a naopak. Opakují si přecházení komunikace přes přechod a bez přechodu. Opět se setkávají s bezpečnostními prvky a s nutností používání reflexních prvků za snížené viditelnosti.

### Návaznost na RVP PV (klíčové kompetence):

- dbá na osobní zdraví a bezpečí svoje i druhých, chová se odpovědně s ohledem na zdravé a bezpečné okolní prostředí (přírodní i společenské)
- učí se nejen spontánně, ale i vědomě, vyvine úsilí, soustředí se na činnost a záměrně si zapamatuje; při zadané práci dokončí, co započalo; dovede postupovat podle instrukcí a pokynů, je schopno dobrat se k výsledkům
- všímá si dění i problémů v bezprostředním okolí; přirozenou motivací k řešení dalších problémů a situací je pro něj pozitivní odezva na aktivní zájem

### Předkládané aktivity:

Aktivity jsou uvedeny a podrobně rozepsány v Příloze I.

V diskuzních kruzích jsou rozebírána tato témata: jaké jsou části na mém těle, jak si zavolat pomoc při krizové situaci, jaké jsou složky záchranného systému. Jaké chování související s bezpečností v silničním provozu je bezpečné a jaké je nebezpečné. Volba vhodného místa

pro hru. V rámci předmatematických představ se učíme poznávat čísla, s pomocí Přílohy II. Provádíme tělovýchovné úkoly, u kterých opakujeme počet cviků dle zvoleného čísla. Na karty s čísly přiřazujeme počty kolíčků odpovídající číslu. Učíme se rozeznat číslo 155. Osvojujeme si schopnost komunikace s dispečerem záchranného systému – umíme se představit, popsat situaci a říci, kde se nacházíme. Učíme se znát adresu svého bydliště. V rámci výtvarné činnosti malujeme sebe a svůj dům. Při pobytu venku a na zahradě si osvojujeme znalost přecházení komunikace.

**Pomůcky:** obrázky z Přílohy II, omalovánky k tématu (ke stažení na [www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz)), pracovní listy z Přílohy I, vodové barvy, černé permanentní fixy nebo tuše, ubrusy na stoly k výtvarné činnosti.

**Rizika:** nepřízeň počasí pro pobyt venku.

**Reflexe z praxe:** V rámci poznávání čísel a prohlubování schopnosti si přivolat pomoc bylo testováno zacházení dětí s mobilním telefonem. Děti všeobecně umí mobil ovládat, nicméně často narazí na zamčenou klávesnici. Pokud tuto překážku překonají, často neví, kterou z ikon na displeji vybrat, protože kromě ikony telefonu jsou zde většinou ikony dalších aplikací pro telefonování, které však fungují přes mobilní data. V případě, kdy dítě správně vybere ikonu pro telefonování, bývá poslední překážkou nepřítomnost klávesnice s čísly, protože ve většině aplikací se zobrazuje seznam posledních volaných čísel. Je nutno tedy děti naučit, kde numerickou klávesnici najít. Děti si dále často pletou číslo domu, kde bydlí s číslem patra jejich bytu. Některé děti automaticky vědí název ulice i s číslem popisným, ale nevědí, v jakém se nachází městě.

## ZÁVĚR

Dopravní výchova v mateřských školách postupně nabývá své popularity. Cílem této metodiky je poskytnout učitelům nejen informace o nehodovosti a vysvětlit jim důležitost podání prvních informací z oblasti bezpečného pohybu v dopravě, ale především jim poskytnout plnohodnotnou oporu při tvorbě příprav zaměřených na témata bezpečnosti dětí v silničním provozu. Při terénním průzkumu v mateřských školách vyplynulo, že někteří pedagogové si nejsou jisti bezpečnostními pravidly při vycházkách s dětmi (s organizovanou skupinou chodců) a při výletech. Pro jejich potřeby a pro potřeby především začínajících pedagogů byla metodika doplněna o kapitolu 3 – Správná praxe při pohybu dětí v silničním provozu, v režimu mateřské školy, kde je stručně shrnuto několik pravidel, kterými učitel zajišťuje bezpečný pohyb dětí při pobytu venku.

Jak ukázalo terénní šetření projektu Alarm, dopravní výchova v mateřských školách má větší hodinovou dotaci než na školách základních. Současné terénní šetření prokázalo, že dopravní výchova dětí v mateřských školách je většinou zaměřena na znalost dopravních prostředků a cestování v nich a na bezpečnou chůzi dítěte v organizované skupině chodců. Vzhledem k těmto skutečnostem metodika nabízí další inspiraci a praktické návody, kterými lze současnou dopravní výchovu oživit a vložit do ní více praktických nácviků v terénu, které jsou pro bezpečnost dítěte v silničním provozu tak důležité.

Pilotní ověřování metodiky a jejích příloh, které probíhalo od září 2017 do června 2018 prokázalo, že všechny předkládané aktivity jsou realizovatelné v běžném prostředí českých mateřských škol. Aktivity byly pilotně ověřovány ve státních i soukromých mateřských školách, s klasickými i s alternativními pedagogickými přístupy. Jako nejvíce potřebné a pro děti velmi atraktivní se jevily přímé nácviky bezpečného chování dětí v terénu – přecházení komunikace na přechodu pro chodce, bez využití přechodu pro chodce a přecházení komunikace s překážkou ve výhledu. Aby všechny cíle dopravní výchovy u dětí předškolního věku byly naplněny, vnímáme jako velmi důležité propojení edukace dítěte ve škole s výchovou v rodině. Proto je nezbytné, aby mateřské školy intenzivně komunikovaly s rodiči a předávaly jim informace o tom, co se děti ve škole učí. Škola takto může jít rodičům příkladem a rodiče mohou u dětí tyto znalosti a dovednosti více prohlubovat. K tomu, aby školy a rodiče měly dostatek podkladů pro edukaci dětí v oblasti bezpečnosti dětí v silničním provozu, byly zřízeny webové stránky [www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz), kde jsou ke stažení všechny materiály, které Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. v této oblasti připravuje.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

BEDNÁŘOVÁ, Jiřina a Vlasta ŠMARDOVÁ. *Diagnostika dítěte předškolního věku: Co by dítě mělo umět ve věku od 3 do 6 let*. 2.vyd. Brno: Edika, 2015. ISBN 978-80-266-0658-1.

CASE, Robbie, Yukari OKAMOTO, Sharon GRIFFIN, et al. The role of central conceptual structures in the development of children's thought. *Monographs of the Society for Research in Child Development*. 1996, 61(1/2). DOI: 10.2307/1166077.

Co mají znát a umět. *BESIP: Předškolní děti* [online]. 2012 [cit. 2017-11-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti>.

KOLLÁRIKOVÁ, Zuzana a Branislav PUPALA. *Předškolní a primární pedagogika*. 2. vyd. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-828-9.

PIAGET, Jean. *Psychologie inteligence*. 2. vyd. Praha: Portál, 1999. ISBN 80-7178-309-9.  
Projekt ALARM byl v letech 2004-2009 realizován Centrem dopravního výzkumu jako projekt Národního programu výzkumu. <http://www.dopravnialarm.cz/projekt/>.

PROVALILOVÁ, Iva, Zuzana STRNADOVÁ a Jitka HEINRICHOVÁ. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2008.

*Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání*. In: Praha, 2017, ročník 2017. Dostupné také z: <https://rvp.cz/informace/dokumenty-rvp/rvp-pv>.

SIEGLER, Robert, Jeny SAFFRAN, Elizabeth GERSHOFF a Susan GRAHAM. *How Children Develop*. Canadian Edition. Canada: Worth Publishers, 2017. ISBN 9781319066772.

STOJAN, Mojmír, Jaroslav BŘEZINA, Otto ČAČKA, et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: TAVA Graphical, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3

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

VYGOTSKIJ, Lev Semenovič. *Myšlení a řeč*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1971. Knižnice psychologické literatury.

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I – Týdenní plány a jejich aktivity

Příloha II – Obrazové tabule, vystřihovánky a pracovní listy