

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta
Ústav primární a preprimární edukace

**Dopravní výchova ve školních vzdělávacích programech
mateřských škol**

Diplomová práce

Autor: Bc. Růžena Rohlenová
Studijní program: N7531 Pedagogika předškolního věku
Studijní obor: Učitelství pro mateřské školy
Vedoucí práce: Mgr. Brigita Stloukalová, Ph.D.

Hradec Králové 2016

Zadání diplomové práce

Autor: Bc. Růžena Rohlenová

Studium: P13254

Studijní program: N7531 Předškolní a mimoškolní pedagogika

Studijní obor: Pedagogika předškolního věku

Název diplomové práce: **Dopravní výchova ve školních vzdělávacích programech mateřských škol**

Název diplomové práce AJ: Traffic education in school educational programmes in pre-primary schools

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cíl práce: Vytvořit metodickou pomůcku pro zařazení tématu do školních vzdělávacích programů v mateřských školách s důrazem na postupnost, přiměřenost a kontinuitu.

Metody: Metody projektování, analýza dokumentů.

LÍMOVÁ, Lucie. Teorie dopravní výchovy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006. Metodika dopravní výchovy, dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>. STOJAN, Mojmír. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. Brno: Masarykova univerzita, 2007. Rámcové vzdělávací programy. Dokumenty dostupné z: 1) <http://digifolio.rvp.cz/view/view.php?id=6433>. 2) <http://www.msmt.cz/file/26990>. 3) <http://www.msmt.cz/vzdelavani/zakladni-vzdelavani/upraveny-ramcovy-vzdelavaci-program-pro-zakladni-vzdelavani>.

Garantující pracoviště: Katedra tělesné výchovy a sportu, Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: Mgr. Brigita Stloukalová, Ph.D.

Oponent: Mgr. Tomáš Roztočil

Datum zadání závěrečné práce: 30.7.2014

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala pod vedením vedoucí diplomové práce a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 6. 7. 2016

Anotace

ROHLENOVÁ, Růžena. *Dopravní výchova ve školních vzdělávacích programech mateřských škol*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2016. 52 s. Diplomová práce.

Diplomová práce seznamuje s problematikou dopravní výchovy v pojetí školních vzdělávacích programů. Vymezuje pojem dopravní výchova, její význam a propojení s rámcovým vzdělávacím programem pro předškolní výchovu a s rámcovým vzdělávacím programem pro základní vzdělávání. Cílem práce je vytvořit metodickou pomůcku pro zařazení tématu do školních vzdělávacích programů v mateřských školách s důrazem na postupnost, přiměřenost a kontinuitu. Teoretická část seznamuje s platnou legislativou v oblasti dopravní výchovy, přibližuje možnosti pro zařazení dopravní výchovy do programu mateřských škol a určuje podoblasti vzdělávání. Praktickou část tvoří tři projekty s návrhem činností pro jednotlivá věková období dítěte, které jsou realizovatelné v mateřské škole.

Klíčová slova: mateřská škola, dopravní výchova, předškolní věk, vzdělávací program

Annotation

ROHLENOVÁ, Růžena. *Traffic education in school educational programmes in pre-primary schools*. Hradec Králové: Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2016. 52 s. Diploma Degree Thesis.

This Diploma Degree Thesis deals with problems of traffic education in the concept of the school educational programme. It delimits the concept of traffic education, its importance and connection with the framework educational programme for pre-primary education and with the framework education program for basic education. The goal of the work is to make a methodological tool for inclusion of traffic education to programs of pre-primary schools with emphasis on graduality, adequacy and continuity. The theoretical part introduces with applicable legislation in the area of traffic education, it edges possibilities for classification of traffic education to the school education programme and it determines some other types of education. The practical part is made by three projects with proposal of an activities for children's age periods which are realized in kindergarten.

Keywords: kindergarten, traffic education, pre-school age, school education programme

Poděkování

Děkuji tímto Brigitě Stloukalové za cenné rady a pedagogické vedení při zpracování bakalářské práce.

Obsah

Úvod.....	1
1 Cíl a úkoly práce	3
2 Rozbor pramenů.....	4
3 Doprava v České republice	6
3.1 Doprava a dopravní síť v České republice.....	7
3.2 Dopravní legislativa	10
3.3 Dopravní bezpečnost pro školy a školská zařízení	15
4 Dopravní výchova.....	19
4.1 Dopravní výchova v systému kurikulárních dokumentů	20
4.2 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání	20
4.3 Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání	22
4.4 Srovnání rámcových vzdělávacích programů	23
5 Dopravní výchova v předškolním vzdělávání	25
5.1 Dítě – chodec	28
5.2 Dítě – pasažér v autě	31
5.3 Dítě – cestující v hromadném dopravním prostředku.....	32
5.4 Dítě – jezdec na kole či koloběžce.....	33
6 Rozpracování témat do nabídky činností.....	35
6.1 Aktivity pro děti od 3 do 4 let.....	35
6.2 Aktivity pro děti od 4 do 5 let.....	38
6.3 Aktivity pro děti od 5 do 6 let.....	42
6.4 Preventivní projekty a kampaně v ČR	46
Závěr	47
Seznam pramenů.....	49
Přílohy.....	52

Úvod

V bakalářské práci jsem zpracovávala téma Outdoorové aktivity v mateřské škole, kde jsem se blíže věnovala také cyklistice a narazila jsem na problematiku dopravní výchovy. Nově od roku 2014 obsahuje rámcový program pro základní školy také oblast dopravní výchovy. Ovšem do mateřských škol se toto téma nedostalo. Myslím si, že začít s touto výchovou na základní škole je pozdě, začít by se mělo již v mateřských školách, kde děti chodí denně na vycházky, pravidelně se s dopravou setkávají a samy se stávají její součástí. Dopravní výchova neznamena jen udělat si řidičský průkaz, být řidičem či dopravním policistou. Doprava je všude kolem nás a i jako chodci jsme její součástí. Proto si myslím, že již předškolní děti by měly znát některá pravidla jako je chůze po chodníku, chůze při kraji vozovky, přecházení přes přechod a další. Pokud se budou děti již od raného věku seznamovat přirozenou cestou s různými dopravními situacemi a nebezpečím, které jim hrozí, lze předpokládat, že se více zaměří na dodržování pravidel a v ideálním případě se s nimi ztotožní.

Děti a školní mládež se výrazně podílejí na vzniku dopravních nehod a mají také podíl na jejich následcích. Jejich původ často spočívá v selhání některého z prvků dopravního systému tvořeného účastníky a dopravním prostředím. Častým důvodem bývá nedostatečná připravenost všech zúčastněných na vzájemnou bezpečnou interakci. Je žádoucí, zaměřit se na výchovu a výcvik potřebných znalostí, intelektuálních i motorických dovedností a správných návyků chování, aby byly děti i školní mládež dobře připraveni na život v dnešní dopravní civilizaci. Naše země je v tomto ohledu teprve u zrodu, avšak mnoho evropských zemí má již tento systém velmi dobře koncipován a organizačně zabezpečen. (Stojan, 2007)

Ze statistiky ministerstva dopravy oddělení BESIP vyplývá, že od vzniku samostatné České republiky do konce roku 2015 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 751 dětí ve věkové kategorii 0-14 let. Nejtragičtější rok, kdy přišlo o život nejvíce dětí, byl rok 1994, kdy bylo usmrceno 75 dětí, naopak nejméně dětí bylo usmrceno v roce 2013, kdy zemřelo 8 dětí. V období 1993–2015 je zaznamenán průměrný pokles usmrcených dětí o 47,7 %. Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993–2015 činil podíl dětí 3,01 %, což znamená, že přibližně každá 33. usmrcená osoba byla dítětem. Ze statistik vyplývá, že počet usmrcených dětí má klesající tendenci, což je nejspíš ovlivněno vývojem

bezpečnostních opatření a lepší vybaveností zádržnými systémy. Od roku 2006 zaznamenáváme výrazný pokles v počtu usmrcených dětí, který má přímou souvislost se změnou zákona o silničním provozu a zavedením bodového systému. (ibesip.cz, 2016)

V oblasti dopravní výchovy se zaměřením na předškolní vzdělávání vzniklo pouze malé množství odborných publikací, ze kterých lze čerpat. Na základě toho zjištění jsem se rozhodla pokusit se vytvořit v rámci své diplomové práce manuál pro učitelky mateřských škol, který bude možné využívat v praxi. Zaměřím se na obecné pojetí dopravy v České republice, legislativu spojenou s dopravní výchovou, porovnání vzdělávacích programů pro základní vzdělávání a pro předškolní vzdělávání ve vztahu k této problematice a na oblasti dopravní výchovy z pohledu předškolního dítěte.

1 Cíl a úkoly práce

Cílem práce je vytvořit metodickou pomůcku pro zařazení tématu do školních vzdělávacích programů v mateřských školách s důrazem na postupnost, přiměřenost a kontinuitu.

Úkoly:

1. Seznámení s rámcovými vzdělávacími programy (dále jen RVP), které jsou základními kurikulárními dokumenty českého školství a porovnání Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání (dále jen RVP ZV), kde je již dopravní výchova začleněna, s Rámcovým vzdělávacím programem pro předškolní vzdělávání (dále jen RVP PV).
2. Seznámení s požadavky na dopravní výchovu a s obsahem dopravní výchovy, rozpracování klíčových kompetencí a dílčích cílů do témat dopravní výchovy.
3. Příprava vzdělávací nabídky (činnosti, hry) souvisejících a odpovídajících dané problematice.

2 Rozbor pramenů

Při tvorbě své diplomové práce jsem vycházela z různých zdrojů informací. Dopravní výchovou se zabývá naše školství již dlouho, avšak nikdy v minulosti nebyla dopravní výchova jako taková zpracována v ucelené podobě, a to zejména pro předškolní věk. Publikace na toto téma se objevují nejčastěji se zaměřením na starší děti, školou povinné. Až v posledních letech vznikají články a metodické příručky pro úplně nejmladší kategorii dětí, pro předškolní děti.

Odborné publikace

Studium odborné literatury patří mezi základní a nejdůležitější informační zdroje, proto jsem právě tyto zdroje vyhledávala jako první. V diplomové práci jsem se opírala nejvíce o knihy *Teorie dopravní výchovy* autorky je Lucie Límové a *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ* autora Mojžíra Stojana a kolektivu. Dále jsem využívala poznatky z knihy *Doprava, dopravní infrastruktura* autorů Lubomíra Zeleného a Luboše Peřiny.

Dokumenty

Velkou oporou při psaní diplomové práce mi bylo několik zákonů a vyhlášek z oblasti dopravy, bez kterých by práci nebylo možné napsat. Důležitým dokumentem je zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Stěžejním kurikulárním dokumentem, zajišťujícím výchovu a vzdělávání dětí, je rámcový vzdělávací program. Ten je rozdělen podle cílové skupiny dětí na rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání a rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. K zajištění bezpečnosti předškolních dětí má zásadní význam vyhláška č. 14/2005 Sb., o předškolním vzdělávání vydaná Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a metodický pokyn ze dne 9. 11. 2001 k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a žáků ve školách a školských zařízeních.

Metodické příručky

V současnosti je k dostání metodika dopravní výchovy v předškolním věku, vydaná ministerstvem dopravy v roce 2008. Jako další podpůrný metodický materiál lze zmínit výukový stojan dopravní výchova vydaný BESIPem, který slouží jako zdroj námětů k jednotlivým činnostem.

Elektronické zdroje

V oblasti dopravní výchovy zmíním několik elektronických zdrojů. Jedním z nich je ministerstvo dopravy, BESIP, asociace Záchranný kruh nebo projekt Dopravní alarm.

3 Doprava v České republice

Doprava patří mezi jedno z klíčových odvětví ekonomiky České republiky, která má značný význam i pro mezinárodní vztahy. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále vzrůstá a úkolem veřejného sektoru je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu, která odpovídá růstu přepravních potřeb. (Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky, 2016)

Dopravu můžeme charakterizovat jako činnost, která je spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších časových, prostorových a objemových souvislostech za využití různých technologií a dopravních prostředků. Základní členění vyplývající z této definice je její rozdělení na dopravu osobní a dopravu nákladní. Dnes existuje mnoho možností pro cestující i přepravce a trendem v dopravě se stává rychlost, bezpečnost, hospodárnost, pohodlí a kulturnost cestování. Doprava je jedním z infrastrukturních odvětví světového hospodářství, tudíž má velký význam pro výrobní proces v průmyslu nebo v zemědělství, zejména pro export a import surovin a výrobků. Doprava je rovněž velkým světovým spotřebitelem paliv, elektrické energie, mazacích olejů a dalších materiálů. V neposlední řadě je doprava využívána pro územní dělbu práce a jako dopravně-přepravní aktivita. Velký význam má i doprava vnitrozemská. (Zelený, Peřina, 2000)

V této práci používám pojem „dopravní infrastruktura“, který je třeba blíže vysvětlit a specifikovat. Jde o pojmenování pro všechny komunikace a pevná zařízení tří oborů, které jsou neodmyslitelné pro provoz vozidel a bezpečnost tohoto provozu. Mluvíme o *železniční infrastruktuře*, která obsahuje položky patřící k hlavním traťovým i ostatním kolejím s výjimkou soukromých kolejí a vnitřních kolejí vozovek a dep. Konkrétně jsou to například pozemky, nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží, stezky a chodníky, protipožární pásma, zabezpečovací, signalizační a telekomunikační zařízení, osvětlovací zařízení a služební objekty správy infrastruktury. Dalším druhem je *silniční infrastruktura*, která zahrnuje pozemky, silniční tělesa, vozovky, inženýrské stavby, dopravní značení a signalizační a telekomunikační zařízení, osvětlovací zařízení, služební objekty silniční správy a další. Třetím druhem je *infrastruktura vnitrozemské vodní cesty*, která zahrnuje pozemky, plavební kanál, zařízení pro regulaci stavu vody, jezy a ostatní vzdouvací zařízení,

plavební komory, pohyblivé můstky, plavební znaky, bezpečnostní, telekomunikační a osvětlovací zařízení, služební objekty správy vodních cest a další. Podrobný seznam položek zahrnutých v jednotlivých infrastrukturách nalezneme v Nařízení komise (ES) č. 851/2006 ze dne 9. června 2006. (Nařízení komise, 2006)

3.1 Doprava a dopravní síť v České republice

Historický vývoj dopravy v celé Evropě lze rozdělit do čtyř období. První období se datuje do 11. - 16. století a je charakterizováno říčním rozvojem a rozvojem pobřežní infrastruktury, který umožňoval propojení severní Evropy se středozemní oblastí. Hlavní příčinou vzniku této dopravy byl rozvoj hospodářských center jako např. Benátky, Brémy, Lübeck, Bergen a Janov. Druhé období přiřazujeme do 16. - 18. století a patří sem rozvoj námořní plavby na otevřeném moři. Tento vývoj umožnil spojení Evropy s pobřežím Afriky, indického subkontinentu a s oblastmi jihovýchodní Asie. V 19. století a v první polovině 20. století mluvíme o třetím období, které je charakterizováno propojením námořní, říční a vnitrozemské železniční infrastruktury, kdy dominantní roli v rozvoji dopravy hraje železniční infrastruktura. Dosavadní způsob dopravního spojení se kvantitativně mění, vyznačuje se umožněním přepravy hromadných substrátů i osob na velké vzdálenosti. Čtvrté období se rozvíjí zhruba od poloviny 20. století a představuje přibližně současný stav vyznačující se všeoborovou infrastrukturou. Dnes rozlišujeme dominantní silniční nebo leteckou dopravu, dále pak dopravu železniční, vodní nebo potrubní. (Zelený, Peřina, 2000)

Česká republika je zem, která má velmi vysokou hustotu sítě silnic a železnic. Na 1 km² má 0,7 km silnic a 0,12 km železnic. V České republice patří hustota železnic mezi nejvyšší na světě, v hustotě silnic patří v oblasti Evropy do průměrné roviny. Po roce 1990 se u nás začala rozšiřovat síť dálnic a rychlostních silnic, a tak začala stoupat intenzita silniční dopravy. Podle statistických údajů zajišťovaly dálnice v roce 2005 asi 12 % dopravního výkonu, přičemž délka dálnic byla pouze cca 1 % celkové délky silniční sítě. Železniční síť zvyšuje sice svoji kvalitu, avšak její délka se v uplynulých 20 letech nezvětšuje. Na počátek 21. století proběhla přestavba tehdejších tratí na železniční koridory, které umožňují podstatně rychlejší železniční dopravu ve srovnání s původními tratěmi. Za zmínku stojí také rychlý vzrůst cyklostezek, díky čemuž se cyklistika stává nejen sportem, ale i druhem dopravy. (Dopravní infrastruktura v ČR, 2016)

Silniční resort

Silniční doprava patří mezi nejmladší a nejrychleji rostoucí druh dopravy. Je využívána na vnitrostátní, ale i na mezinárodní úrovni a svým charakterem úspěšně konkuruje tzv. tradičním druhům dopravy. V mnoha zemích je důležitým článkem v systému kombinované dopravy, naopak jinde je to jediný způsob moderní pevninské dopravy. V posledních letech velmi rychle roste a s ní roste také ekologické zatížení prostředí, rizikovost provozu a snižování pozitivních efektů. Důvodem tohoto růstu je rozšiřování měst a přibývání ploch pro bydlení a průmysl, čímž vzrůstají také nároky na dopravu. Automobil lidem nabízí ideální služby jako je flexibilita, trvalá dosažitelnost a pohyblivé rozšíření vlastního domova. (Zelený, Peřina, 2000)

V silniční dopravě tvoří dopravní infrastrukturu dálnice a silnice, která spojují města a vesnice. Ty tvoří tzv. páteř silniční dopravy a umožňují nám jezdit autem, autobusem, na motocyklech a často i na obyčejném kole. Internetový portál viteztenazemi.cz udává celkovou délku silnic a dálnic na území ČR necelých 56 000 km. Je to vzdálenost, která by nám dostatečně stačila na pokrytí celé zeměkoule po jejím obvodu, abychom ji mohli pohodlně objet. Silnice v České republice dělíme do tříd dle jejich významu. Naše republika patří svou hustotou silniční sítě k předním zemím Evropy, avšak v hustotě dálnic velice zaostává. (Silniční síť v ČR, 2016)

Letecká doprava

Letecká doprava rychle vzrostla a stala se nedílnou součástí života. Jednou z průkopnických zemí tohoto druhu dopravy bylo také tehdejší Československo, které se zasloužilo o počátky civilního letectví v době po první světové válce nebo o nástup proudových letadel. Mezi samozřejmosti dnešní letecké dopravy patří vysoká rychlost, pohodlí a přeprava na velké vzdálenosti a potvrzením oblíbenosti, výhodnosti a částečné nenahraditelnosti je právě rozvoj tohoto druhu dopravy. Určitou nevýhodou je značná cena a velká vzdálenost letištních terminálů od center měst. Dnešní využití této dopravy je převážně v mezinárodním měřítku nebo dokonce v mezikontinentálním a naopak méně využívána je ve vnitrostátní oblasti, jelikož je zbytečně drahá a nedovoluje přelet z centra do centra. (Zelený, Peřina, 2000)

V České republice dnes máme 5 mezinárodních veřejných letišť (Letiště Václava Havla Praha, Karlovy Vary, Pardubice, Brno – Tuřany a letiště Leoše Janáčka v Ostravě) a další neveřejná letiště, která jsou využívána k civilním i vojenským účelům. Po roce

2000 se zvýšila dostupnost letecké dopravy, kdy došlo k rozvoji mimopražských letišť a jejich využívání i pro veřejnou mezinárodní dopravu. Největším letišťem v České republice i v nových členských zemích EU a jedním z největších letišť střední Evropy je Letiště Václava Havla Praha. Toto letiště je v provozu již od roku 1937 a leží přibližně 17 km od centra města na severozápadním okraji Prahy. (Letiště v ČR, 2016)

Železniční resort

Železniční doprava je relativně starým oborem, avšak i tak má stále velice významnou dopravní roli. Tato doprava je využívána převážně pro přepravování hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, naopak v osobní přepravě zaznamenáváme její pokles způsobený konkurencí silniční a letecké dopravy. Navzdory některým nepříznivým vlivům má železnice stále velkou perspektivu, která je sledována v restrukturalizaci železnic a ve vyšším využití částí železniční sítě pro dálkovou osobní a nákladní dopravu. Výhody železniční dopravy jsou v nižší energetické náročnosti, vyšší bezpečnosti osob a nákladů než u automobilové dopravy a v šetrnějším vztahu k životnímu prostředí (nižší emise zplodin a hluk v okolí železnic). (Zelený, Peřina, 2000)

Železniční síť v České republice patří mezi nejhustší na světě a na rozdíl od dálniční sítě se délka železnic v průběhu času téměř nemění. Jedinou změnou, která se občas objevuje, je rušení tratí nebo jejich modernizace. Nové železniční tratě již nevznikají. V České republice je celkem 9 580 km tratí, z čehož přibližně 3 100 km je elektrifikováno. Některé trati spadají do evropského železničního systému, těm říkáme koridorové a jsou postupně rekonstruovány pro provoz vyšší rychlosti. V současné době je v České republice zhruba 700 km tratí s maximální rychlostí 160 km/hod (koridor Praha – Ostrava a Praha – Ústí nad Labem), kde jezdí nejrychlejší český vlak Pendolino. (Síť železnic v ČR, 2016)

Vodní doprava

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Již odedávna lidé používali vodní toky k přepravě nákladů a ani dnes svůj význam neztratila. Charakteristickými rysy jsou velké úložné prostory pro přepravu hromadných a objemných nákladů, menší počet obsluhujícího personálu vzhledem k přepravovanému zboží, nižší spotřeba tažné síly a k tomu úměrně nižší spotřeba paliv, celkově nižší cenové náklady, minimální znečištění životního prostředí, nižší dopravní rychlost a dále pak nevýhody ve větší závislosti na

přírodních podmínkách, nejednotnost parametrů jednotlivých cest ovlivňující možnosti pohybu jednotlivých typů lodí a závislost sítě vnitrozemských vodních cest na uspořádání území vedoucí k omezení rozsahu a hustoty přepravy. Vnitrozemská vodní doprava je výhodná pro přepravu určitého druhu zboží, méně pak pro přepravu osob. Využití shledává v zahraniční přepravě, která je ekonomicky výhodná. (Zelený, Peřina, 2000)

V České republice je podíl vodní dopravy limitovaný především celkovou délkou splavných úseků řek – tzv. plavebních cest, která činí 355 km. Ve srovnání s délkou ostatních dopravních sítí je to minimum, což je příčinou okrajové pozice vodní dopravy v dopravním systému ČR. Výhodou vodní dopravy je, že říční plavební systém je ve většině případů propojen s mořem, a tím i s námořní dopravou. Toto propojení je v České republice umožněno prostřednictvím řeky Labe, která ústí do Severního moře a proto se vodní doprava na Labi a Vltavě používá především pro dálkovou přepravu sypkých stavebních hmot, uhlí, ropy a jejich produktů a ke kontejnerové přepravě zboží.

Splavnost řek je omezena vodními díly, které slouží k energetickým a vodohospodářským potřebám státu. V 50. letech tak byla výstavbou Vltavské kaskády definitivně přerušena splavnost Vltavy. Provoz na plavebních cestách se řídí podobně jako provoz na silnicích používáním zákonem stanovenými pravidly. Na jejich dodržování dohlíží Státní plavební správa. Informace o splavnosti řek, vodních stavech, plavební mapy a statistiky vodní dopravy v České republice podává Labsko-vltavský dopravní informační systém LAVDIS. (Vodní cesty v ČR, 2016)

3.2 Dopravní legislativa

Dále se již zaměřím na silniční dopravu, která je prvním druhem dopravy, se kterým se děti nejčastěji setkávají.

Pravidla silničního provozu v České republice jsou ustanovena v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, v němž je upravena též oblast přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu, bodové hodnocení řidičů nebo oblast řídičských oprávnění a řídičských průkazů. Nadále je upravuje nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré

barvy a několik vyhlášek vydaných Ministerstvem dopravy, Ministerstvem vnitra a Ministerstvem zdravotnictví. Jde o vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále pak vyhláška č. 31/2001 Sb., o řídičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod a vyhlášku č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů. Důležitá je též vyhláška č. 218/2006 Sb., o úhradě za poskytnutí údajů z evidence dopravních nehod, vyhláška 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému, vyhláška 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče a vyhláška 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách). (Pravidla silničního provozu, 2016)

Základní pojmy

Ze zákona č. 361/2000 jsem vybrala několik pojmů, které by podle mého názoru měly děti z mateřské školy znát, a se kterými se v dopravním provozu setkávají. Tyto pojmy jsem se pokusila vysvětlit vlastními slovy tak, aby bylo možné aplikovat ve vztahu k předškolním dětem.

Účastník provozu- ten, kdo se přímým způsobem podílí na provozu na pozemních komunikacích

Řidič - ten, kdo řídí motorové nebo nemotorové vozidlo

Vozidlo - motorové, nemotorové nebo tramvaj

Vozidlo hromadné dopravy - autobus, trolejbus nebo tramvaj

Chodec - osoba, ať jde sama nebo tlačí sánky, dětský kočárek, kolo, vozík pro invalidy nebo ruční vozík, osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích, osoba vedoucího psa a podobně

Nesmět ohrozit - chovat se tak, aby jinému účastníku nevzniklo žádné nebezpečí

Zastavit - uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou (vystoupení x nastoupení, naložení x vyložení)

Stát - uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení

Dát přednost v jízdě - povinnost řidiče umožnit řidiči, který má přednost pokračovat v plynulé jízdě

Krajnice - část povrchu pozemní komunikace ležící za okrajem přilehlého jízdního pruhu, zpravidla se skládá ze zpevněné a nezpevněné části

Křižovatka - místo, kde se pozemní komunikace protínají nebo spojují

Křižovatka s řízeným provozem - křižovatka, na které je provoz řízen světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo policistou

Tramvajový pás - část pozemní komunikace určená především pro provoz tramvají

Železniční přejezd - místo, kde se setkává pozemní komunikace se železnicí, označené příslušnou dopravní značkou

Přechod pro chodce - místo na pozemní komunikaci, které je určeno pro přecházení chodců a je vyznačené příslušnou dopravní značkou

Dětská autosedačka - zařízení určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných dětí

Přejezd pro cyklisty - místo na pozemní komunikaci, které je určeno pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci a je vyznačené příslušnou dopravní značkou (zákon o silničním provozu, 2013)

Provoz na pozemních komunikacích

Z dopravní legislativy jsem se pokusila vybrat základní body a pravidla, které se vztahují k předškolnímu dítěti a dítě by je mělo znát.

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích nesmí ohrozit bezpečnost tohoto provozu a musí se chovat ohleduplně a ukázněně, musí se řídit pravidly silničního provozu a řídit se světelnými či jinými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Řídit vozidlo smí jen osoba tomu způsobilá a v případě motorového vozidla jen osoba vlastníčí řidičské oprávnění či osoba pod dohledem učitele autoškoly připravující se k získání řidičského průkazu. Řidiči mohou jezdit pouze na vozidle, které je technicky v pořádku, při jízdě

se musí věnovat pouze řízení, dbát zvýšené opatrnosti vůči ostatním účastníkům, zpomalit nebo zastavit před přechodem pro chodce. Řidič i spolucestující musí být připoutáni bezpečnostními pásy. Dítě musí cestovat v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům. Povinnost mít autosedačku platí pro děti, jejichž hmotnost je menší než 36 kg a tělesná výška nepřesahuje 150cm. Převážená osoba nesmí nic vyhadzovat z oken. (zákon o silničním provozu, 2013)

Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo. Při objíždění či předjíždění dáváme vždy znamení o změně směru jízdy, pokud předjíždíme, vždy se rozhlédneme a dbáme na bezpečnost, poté předjíždíme zleva. Rychlost jízdy je třeba přizpůsobit nejen svým schopnostem, ale také vlastnostem vozidla, momentální situaci a okolnímu terénu. Důležité je pravidlo, které se vztahuje k dostatečné bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly nebo vyhýbání protijedoucím vozidlům a pravidla platná pro odbočování. Jde o tato pravidla: dát znamení o změně směru jízdy, neohrozit řidiče jedoucího za námi, při odbočování vpravo se zařadit co nejbližší k pravému kraji vozovky, při odbočování vlevo dát přednost protijedoucím. Při průjezdu křižovatkou se řidič řídí dopravním značením, při vjezdu na kruhový objezd dává řidič přednost vozidlům uvnitř kruhového objezdu. Při vjíždění na pozemní komunikaci, při otáčení či couvání dáváme vždy pozor na bezpečnost. (zákon o silničním provozu, 2013)

Z pravidel silničního provozu je třeba seznámit děti s vozidly, které smí být vybavena zvláštním modrým světlem a doplněna o speciální výstražný zvukový signál. Mezi tato vozidla patří vozidlo policie, vězeňské služby, vojenské policie, obecní policie, vozidla hasičských záchranných sborů, vozidla zdravotnické záchranné služby, zdravotnické dopravní služby a vozidla pro přepravu pacientů neodkladné péče nebo vozidla ozbrojených sil používaná u vojenských záchranných útvarů a vozidla celní správy. Tato vozidla mají právo přednostní jízdy a ostatní účastníci silničního provozu mají za úkol umožnit jim bezpečný a plynulý průjezd. Dále se v provozu objevují vozidla vlastníci zvláštní oranžové výstražné světlo, které značí vozidlo, jehož jízda nebo pracovní činnost může ohrozit bezpečnost silničního provozu. Mezi tato vozidla patří například technické služby malující vodorovné dopravní značení. (zákon o silničním provozu, 2013)

Zákon o silničním provozu také upřesňuje problematiku dopravních nehod. Dopravní nehodou nazýváme situaci, kdy došlo v provozu na pozemní komunikaci k havárii nebo

srážce a při níž došlo k újmě na zdraví osoby nebo ke škodě na majetku v souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Při takové události je řidič povinen zastavit, a pokud je to zapotřebí, tak místo nehody označit výstražným trojúhelníkem. V případech, kdy voláme policii, vyčkáme na její příjezd. (zákon o silničním provozu, 2013)

Chování v dopravních prostředcích

V rámci výletů s mateřskou školou se často dítě stává pasažérem hromadné dopravy a využívá zastávky vozidla hromadné dopravy. Mělo by tedy znát povinnost osob, čekajících na zastávce vozidla hromadné dopravy. Osoby nastupující do hromadné dopravy mohou vstoupit do vozovky až ve chvíli, kdy vozidlo zastaví a při nastupování, přepravě i vystupování dbají na bezpečné chování vůči sobě i svému okolí. (zákon o silničním provozu, 2013)

Dopravní značky

Dopravní značky můžeme rozdělit dle základního dělení na svislé a vodorovné. Svislé značky jsou stálé, proměnné a přenosné, kdy proměnnými nazýváme ty, jejichž čitelná plocha se může měnit a přenosné jsou ty, které jsou umístěny na červenobílém pruhovaném sloupku nebo na vozidle. Vodorovné značky jsou umístěny na pozemní komunikaci a můžeme je rozdělit na stálé a přechodné. Tyto značky se od sebe liší barvou, stálé mají bílou barvu a přechodné značíme žlutou nebo oranžovou barvou. Svislé dopravní značky lze dále rozdělit na výstražné, značky upravující přednost, zákazové značky, příkazové značky, informativní značky provozní, směrové nebo jiné a dodatkové tabulky. Výstražné dopravní značky upozorňují na místa, kde hrozí účastníku provozu nebezpečí a kde musí dbát zvýšené opatrnosti. Dopravní značky upravující přednost stanovují, kdo má v provozu přednost v jízdě. Zákazové dopravní značky ukládají účastníku provozu zákazy nebo určitá omezení. Příkazové dopravní značky ukládají účastníku provozu příkazy, kterými je povinen se řídit. Informativní dopravní značky poskytují účastníku provozu důležité informace, slouží k jeho orientaci nebo mu ukládají povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu nebo zvláštním právním předpisem. (zákon o silničním provozu, 2013)

Pro potřeby mateřské školy postačí zaměřit se na znalost svislých dopravních značek, jejichž význam jsou děti schopni přiměřeně věku pochopit. Dopravní značky, které by měly děti znát, jsem rozdělila podle rolí, ve kterých se s nimi děti setkávají. Základní role jsou: Dítě jako chodec, dítě jako pasažér (spolujezdec v autě), dítě jako cestující v

hromadné dopravě a dítě jako řidič (jezdec na kole či koloběžce). (dopravní značky ve vztahu k oblasti dítě jako chodec, dítě jako řidič v příloze č. 1,2)

3.3 Dopravní bezpečnost pro školy a školská zařízení

Při každé aktivitě, kterou provádíme s předškolními dětmi, se řídíme **vyhláškou č. 14/2005 Sb., o předškolním vzdělávání** vydanou Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Tato vyhláška mimo jiné určuje podmínky péče a ochrany zdraví dětí, se kterými se setkáme při dopravní výchově. Aby byla zajištěna bezpečnost při pobytu dětí mimo místo vzdělávání, musí ředitel stanovit počet pedagogických pracovníků tak, aby na jednoho pedagogického pracovníka připadlo maximálně 20dětí. Toto pravidlo platí v běžné třídě, pokud je ve třídě dítě se zdravotním postižením, pak je maximální počet dětí na jednoho pedagoga 12. Při zvýšení počtu dětí nebo při specifických činnostech, například sportovních činnostech, nebo při pobytu dětí v prostředí náročném na bezpečnost zajistí ředitel mateřské školy k dosažení bezpečnosti dětí dalšího pedagogického pracovníka, ve výjimečných případech jinou zletilou osobu, která je způsobilá k právním úkonům a která je v pracovněprávním vztahu k mateřské škole. (vyhláška 14/2005 Sb., o předškolním vzdělávání)

Pro dopravní bezpečnost je dále důležitý **metodický pokyn ze dne 9. 11. 2001 k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a žáků ve školách a školských zařízeních**. Pro bezpečnost a ochranu zdraví při výchově a vzdělávání dětí ve školách má zásadní význam výkon dozoru nad veškerou činností dětí, právě tento metodický pokyn uvádí konkrétní úkoly a podrobnosti v péči o bezpečnost a ochranu zdraví. V tomto pokynu však nacházím drobný nedostatek ve slovním obratu dítě a žák. Většina uváděných pokynů se vztahuje pouze k žákům a předškolní dítě je zde opomíjeno. Já se pokusím vybrat všechny pokyny, které se týkají dopravní bezpečnosti a lze je aplikovat také pro předškolní vzdělávání. (metodický pokyn k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a žáků ve školách a školských zařízeních)

Prvním úkolem pedagoga je předcházení rizikům. To jest posouzení a zhodnocení všech rizik ve vztahu k činnosti a prostředí, ve kterém se pohybujeme. Nutné je vždy přihlídnout k věku dětí, jejich schopnostem, fyzické a duševní vyspělosti, zdravotnímu stavu a ukázněnosti dětí. Dále pak škola v rámci výchovného působení seznamuje děti s riziky a ohrožením při dopravním provozu na komunikacích a to při školních i mimoškolních aktivitách. Školy se řídí ustanoveními zvláštních předpisů, které se týkají

zjišťování zdravotního stavu dětí a jejich zdravotní způsobilosti pro účast na některých výchovných a vzdělávacích činnostech školy, například na škole v přírodě nebo na sportovních a tělovýchovných akcích. Pokud se zdravotní způsobilost dítěte změní, je třeba, aby zákonný zástupce bezodkladně o této skutečnosti informoval školu. Také u předškolních dětí škola zajišťuje informovanost dětí o možném ohrožení zdraví a bezpečnosti při všech činnostech, jichž se účastní při výchově a vzdělávání nebo v přímé souvislosti s tím. Přiměřeně věku můžeme také děti seznámit s konkrétními bezpečnostními pokyny a se zásadami bezpečného chování. Seznámíme děti s ustanoveními bezpečnostních předpisů a pokynů, pokud se vztahují na příslušnou činnost, akci nebo pracoviště a průběžně s ustanoveními školního řádu, řádů odborných pracoven, sportovních zařízení, tělocvičen a hřišť a s dalšími opatřeními školy, jež mohou mít bezpečnostně preventivní význam. V předškolním věku provádíme tato poučení vytvořením pravidel, která si jsou děti schopny zapamatovat a pochopit je. Pravidla s dětmi opakujeme a určitým způsobem z nich mohou být přezkoušeny. O provedení poučení vytvoří pedagog záznam, většinou formou poznámky v třídní knize. (metodický pokyn k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a žáků ve školách a školských zařízeních)

Dopravní výchova může probíhat formou praktického vyučování a je často spojena s tělesnou výchovou. Při těchto činnostech se můžeme setkávat se zvýšeným rizikem ohrožení zdraví a života. Je tedy třeba kromě obecných zásad úrazové prevence dodržovat také další zvláštní pravidla. Škola klade zvýšený důraz na dodržování bezpečnostních předpisů, pokynů a zásad úrazové prevence pedagogickými pracovníky i dětmi a je důsledně vyžadováno ukázněné chování dětí. Při těchto činnostech by děti měly mít vhodný oděv a obuv, neměly by mít žádné ozdobné a jiné předměty, jako náramky, náušnice, náhrdelníky, prsteny aj. Při pohybových činnostech dodržuje škola metodické a didaktické zásady, učitel svou přítomností zajišťuje bezpečnost dětí, vydává jasné, přesné a dětem srozumitelné povely a pokyny, kontroluje bezpečnost a funkčnost tělocvičného náradí a náčiní před zahájením cvičení (tím může být například jízdní kolo, odrážedlo či koloběžka). Při pohybových činnostech v přírodních podmínkách je třeba volit terén a překážky úměrné možnostem dětí. (metodický pokyn k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a žáků ve školách a školských zařízeních)

Vyhláška se dále zaměřuje na sportovní kurzy, tyto podmínky lze využít i pro sportovní činnosti v oblasti dopravní výchovy. Před zahájením činnosti je třeba seznámit

účastníky s vhodnou výstrojí, která je před zahájením aktivity zkontrolována. Zařazení cyklistiku do programu vyžaduje po dítěti povinné vybavení, tedy ochrannou přilbu, dále pak dobrý technický stav jízdního kola a základní znalost silničních pravidel. Pro sportovní kurzy platí, že družstvo má nejvíce 15 žáků, pokud není zvláštními předpisy stanoven pro některé činnosti počet nižší. To platí v silničním provozu, kdy má skupina dětí maximálně 10 členů, za které zodpovídá vedoucí družstva. Trasu přesunu volí vedoucí kurzu s ohledem na výkonnost a zdravotní stav žáků, na stav a frekvenci dopravy na komunikaci. Jak jsem se již výše zmínila, jsou tato pravidla platná pro žáky škol a školských zařízení, proto bych se u předškolních dětí zamyslela nad bezpečností mnohem více a pokud je to možné, silničnímu provozu bych se prozatím vyhnula. (metodický pokyn k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a žáků ve školách a školských zařízení)

Dodržování výše zmíněných podmínek je průběžně kontrolováno vedoucím zaměstnancem školy, pedagogičtí pracovníci pak kontrolují a vyžadují dodržování bezpečnostních předpisů a pokynů dětmi, samozřejmě přiměřeně jejich věku. (metodický pokyn k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a žáků ve školách a školských zařízení)

Vyhlásek a směrnic pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví není mnoho, a tak si mateřské školy samy mohou tvořit směrnici k zajištění BOZP. Bezpečnost a ochrana zdraví dětí vychází také ze **školního řádu** dané mateřské školy nebo z **organizačního řádu**. Výše zmíněné dokumenty vždy vycházejí z platných zákonů a vyhlášek souvisejících s touto problematikou a nejčastěji se při jejich tvorbě vychází právě z metodického pokynu k zajištění bezpečnosti a ochrany dětí a žáků ve školách a školských zařízeních.

Ve stručnosti bych uvedla jako příklad **školní řád Mateřské školy Malšova Lhota**, kde pracuji. Tento řád zahrnuje podkapitulu s názvem „*Podmínky zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí a jejich ochrany před sociálně patologickými jevy a před projevy diskriminace, nepřátelství nebo násilí*“. Zde bych vyzdvihla pouze pravidla, vztahující se k přesunům dětí mimo území mateřské školy po pozemních komunikacích. V těchto případech se pedagogický dozor řídí pravidly silničního provozu a to zejména tam, kde není chodník nebo je-li chodník neschůdný. Pak se chodí po levé krajnici, kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. V tuto

chvíli smějí jít chodci nejvýše dva vedle sebe a při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích chodí pouze za sebou. Při pobytech v přírodě chodí skupina pouze na známá a bezpečná místa, učitel dbá bezpečnosti. Zkontroluje všechny možné nástrahy a odstraní všechny nebezpečné předměty a překážky (sklo, plechovky,...). Také během sportovních činností a u pohybových aktivit je třeba před cvičením zkontrolovat pedagogickými pracovníky prostory, ve kterých budou pohybové aktivity probíhat. Nutností je odstranit všechny překážky, které by mohly vést ke zranění dítěte a zkontrolovat funkčnost a bezpečnost tělocvičného načiní. Pedagogičtí pracovníci dbají, aby cvičení a pohybové aktivity byly přiměřené věku dětí a podle toho přizpůsobují intenzitu a obtížnost těchto aktivit individuálním schopnostem jednotlivých dětí. (Peterová, *Školní řád mateřské školy*. 2015)

Dalším pokynem na úrovni škol je **provozního řád**, uvedu taktéž řád mateřské školy, kde jsem v současné době zaměstnána. Provozní řád obsahuje vedle režimu dne, také věkové a fyzické zvláštnosti dětí, podmínky jejich pohybové výchovy a otužování, režim stravování, zajištění vhodného klimatu a způsob manipulace a nakládání s prádlem. Pro potřeby dopravní výchovy je důležitá kapitola: Režimové požadavky-pobyt venku. Bezpečnostní opatření se rozlišují podle toho, kde děti tráví čas. Na školní zahradě nebo na školním hřišti učitelky zodpovídají za bezpečnost dětí a činnosti organizují tak, aby předcházely zranění. Děti si hrají na uvedené ploše, jsou vedeny k uklízení hraček a veškerého vybavení. Při hře na školním hřišti učitelky připomínají domluvená pravidla a trvají na jejich dodržování, samy zkontrolují technický stav hřiště. Pro pobyt venku je dále používáno okolí MŠ, kdy při vycházkách učí pedagog děti chodit ve dvojicích a v zástupu tak, aby zajistil jejich bezpečnou chůzi. První a poslední dvojice má vždy výstražné vesty. Po chodníku chodí vždy vpravo a dbají na bezpečné přecházení vozovky. Pedagog před přecházením děti zklidní a plně soustředí, pak použije k přejití vozovky dopravní terčík. Kde není chodník, chodí skupina po levé straně vozovky, na nebezpečných místech je lepší, aby šly děti po jednom za sebou. Ideální je, když chodí na vycházku. Pokud jde se skupinou jako doprovod pouze jedna osoba, jde vzadu, aby měla neustálý přehled o celé skupině a mohla udržovat pořádek a kázeň. Včele skupiny by pak mělo jít některé ze spolehlivých dětí. Učitelky průběžně seznamují děti s pravidly bezpečného chování na ulici i v dopravě. (Peterová, *Provozní řád mateřské školy*. 2015)

4 Dopravní výchova

Dopravní výchova je součástí všeobecného vzdělání dětí i dospělých. Obzvlášť v době zvýšeného nárůstu motorismu je důležitá znalost silničních pravidel, která se může stát nutností pro přežití. Správným působením v této oblasti lze leckdy předejít dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům. Cílem dopravní výchovy je příprava dětí i dospívajících na bezpečný a samostatný pohyb v dopravním prostředí. K tomuto cíli směřujeme nejlépe zařazením dopravní výchovy do učiva základních škol. V současné době se problematikou dopravní výchovy zabývají například tyto subjekty: školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR, kraje, obce, Policie ČR nebo městské policie. Vedle znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích tvoří dopravní výchovu také výchova morálních a volních znalostí, které jsou z hlediska dopravní bezpečnosti nezbytné. Děti často dokážou přesně zopakovat jednotlivá pravidla, avšak v praxi si je dostatečně neuvědomují a chovají se riskantně, proto je důležité pěstovat v dětech dopravní smysl. Samotná znalost pravidel neposkytuje dětem bezpečí. (Límová, 2006)

Dopravní výchova je proces, který provází každého člověka po celý život. Dokonalá a systematická dopravní výchova od útlého věku směřuje k zlepšení chování účastníků dopravního provozu. Touto výchovou směřujeme k získání správného vztahu jedince k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a k získání dopravní ukázněnosti, která se vyznačuje uvědoměním si a poznáním možných nebezpečí a schopností tato nebezpečí předvídat. Návyky získané systematickou dopravní výchovou je třeba v dospělosti upevňovat samotnou praxí tak, aby zpětně působily na další generace. Na základě předchozího lze určit základní cíle.

- Pochopit funkci dopravy jako řízeného systému, který je řízen zákonnými normami.
- Formovat mravní vědomí a jednat ve smyslu morální a právní odpovědnosti chůze a jízdy v dopravním provozu.
- Osvojit si zásady bezpečného chování a jednání v provozu podle zákonných norem a to v roli chodce, cyklisty nebo jiného účastníka silničního provozu.
- Získat dovednosti spojené s technikou chůze a jízdy na jízdním kole.

- Pochopit význam technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v dopravním provozu a prakticky zvládnout základní úkony údržby jízdního kola.
- Ovládat základní taktické prvky chůze a jízdy v dopravním provozu.
- Znat technické podmínky dopravy a zařízení, které mají vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Pochopit význam a roli policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích.
- Osvojit si základní dovednosti a zásady jednání při dopravní havárii. (Límová, 2006)

4.1 Dopravní výchova v systému kurikulárních dokumentů

Do vzdělávání se v posledních letech nově zavádějí tzv. kurikulární dokumenty, které jsou v souladu s novými principy kurikulární politiky. Ta má za cíl vést české školství novým směrem. Kurikulum nejčastěji chápeme jako vzdělávací program či obsah vzdělávání, jde tedy o to, co konkrétně chceme cílovou skupinu naučit. Kromě toho v sobě zahrnuje také vzdělávací prostředí, vztahy ve vzdělávání, průběh a výsledky vzdělávání. V Pedagogickém slovníku pojem kurikulum rozlišuje tři základní významy. Prvním je kurikulum jako vzdělávací plán, projekt či program; druhým významem je průběh studia a jeho obsah; třetí význam je obsah veškeré zkušenosti, kterou žáci získávají ve škole či v činnostech se školou souvisejících, její plánování a hodnocení. (Průcha, Walterová, Mareš. 2009)

V České republice jsou základními kurikulárními dokumenty rámcové vzdělávací programy, které se blíže konkretizují podle stupně vzdělávání.

4.2 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání

Základní vzdělávání je zaštitěno kurikulárními dokumenty na státní a školní úrovni. Státní úroveň představuje Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, který je platný od 1. 9. 2005. Od září 2013 vstoupil v platnost upravený a rozšířený RVP ZV. Na školní úrovni pak mluvíme o školním vzdělávacím programu (ŠVP), který si jednotlivé školy tvoří samy a který se stává pro ně závazným dokumentem.

RVP ZV vymezuje vše, co je společné a zásadní v povinném vzdělávání žáků, specifikuje úroveň klíčových kompetencí, udává obsah vzdělávání a určité standardy pro základní vzdělávání. Začleňuje jako závaznou součást základního vzdělávání průřezová témata s výrazně formativními funkcemi, podporuje komplexní přístup k realizaci vzdělávání, umožňuje přizpůsobení vzdělávání žákům se speciálními vzdělávacími potřebami a slouží jako podklad pro střední školy při tvorbě požadavků k přijímacímu řízení. (RVP ZV, 2013)

RVP ZV je rozdělen obdobně jako RVP PV do vzdělávacích oblastí, navíc je zde každá oblast nadále rozdělena na vzdělávací obory. Nalezneme zde těchto devět oblastí:

- Jazyk a jazyková komunikace (Český jazyk a literatura, Cizí jazyk).
- Matematika a její aplikace (Matematika a její aplikace).
- Informační a komunikační technologie (Informační a komunikační technologie).
- Člověk a jeho svět (Člověk a jeho svět).
- Člověk a společnost (Dějepis, Výchova k občanství).
- Člověk a příroda (Fyzika, Chemie, Přírodopis, Zeměpis).
- Umění a kultura (Hudební výchova, Výtvarná výchova).
- Člověk a zdraví (Výchova ke zdraví, Tělesná výchova).
- Člověk a svět práce (Člověk a svět práce).

Dopravní výchova v RVP ZV

Upravený RVP ZV nově více zdůrazňuje dopravní výchovu, bylo provedeno několik aktualizací a úprav v oblasti charakteristiky, cílového zaměření a očekávaných výstupů.

Dopravní výchova v RVP ZV se nyní objevuje v oblasti *Jazyk a jazyková komunikace*, kde se žáci v oboru Cizí jazyk seznamují se slovíčky z tematického okruhu *Dopravní prostředky*. Dále pak v oblasti *Člověk a jeho svět*, kde žák poznává své nejbližší okolí, učí se odhalovat možná rizika a ohrožení, získává přesnější poznatky a utváří si prvotní ucelený obraz světa. Do RVP ZV zařazujeme také tematický okruh *Místo, kde žijeme*, jehož cílem je utváření přímých zkušeností žáků a to například v dopravní výchově nebo *Člověk a jeho zdraví*, kdy se žáci seznamují s preventivním chováním, účelným rozhodováním a učí se chování při mimořádných událostech. Jako příklad bych uvedla tyto očekávané výstupy: žák rozezná nebezpečí různého charakteru; žák pro hru a trávení volného času využívá bezpečná místa; žák zná základní pravidla bezpečného

chování účastníka silničního provozu a využívá je v praxi; žák jedná tak, aby neohrožoval své zdraví ani zdraví ostatních; žák zná svou roli v silničním provozu (chodec, cyklista,...). Na tento tematický blok navazuje oblast *Člověk a zdraví*, kde vedeme žáky k ochraně zdraví a životů v každodenních rizikových situacích i při mimořádných událostech, žáci se učí tyto situace řešit. Konkrétně mluvíme o rizicích železniční a silniční dopravy, o chování při dopravní nehodě nebo o vztazích v silničním provozu. (RVP ZV, 2013)

Jednotlivé oblasti a pojetí dopravní výchovy blíže specifikuje publikace nazvaná: *Škola a zdraví 21. Dopravní výchova v RVP pro 1. stupeň ZŠ* vydaná v rámci výzkumného záměru MŠMT „Škola a zdraví 21. století.“ Publikace nejenže popisuje obecnou charakteristiku RVP ZV, ale také konkretizuje jednotlivé oblasti vzdělávání a uvádí očekávané výstupy žáka. Tento metodický materiál bych zde uvedla pouze jako odkaz, kde hledat nejen náměty pro činnosti s žáky. (Stojan, 2008)

4.3 Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání

Vzdělávání v mateřské škole se od roku 2004 řídí podle RVP PV, který zařizuje celé předškolní vzdělávání. Tento kurikulární dokument na státní úrovni vymezuje systém vzdělávání dětí ve věku od 3 do 6 (7) let, vymezuje požadavky na vzdělávání platné v počátečním vzdělávání jako celku a určuje závazné rámce vzdělávání pro předškolní výchovu. Na základě RVP PV mateřské školy vytvářejí své vlastní školní vzdělávací programy. Při jeho tvorbě mají za povinnost vycházet ze zásad udávaných RVP PV. Tento dokument se stává základem edukačního procesu v dané škole. (RVP PV, 2004)

RVP PV rozděluje obsah vzdělávání do pěti vzdělávacích oblastí: biologické, psychologické, interpersonální, sociálně-kulturní a environmentální. Tyto oblasti jsou nazvány:

- Dítě a jeho tělo.
- Dítě a jeho psychika.
- Dítě a ten druhý.
- Dítě a společnost.
- Dítě a svět.

V ŠVP vytváří pedagogové tzv. vzdělávací obsah, který vychází z oblastí RVP PV, tento obsah je zakomponován do integrovaných bloků, některá oblast v nich může

převažovat – záleží na tom, jakému tématu je daný blok určen. Integrované bloky se mohou vztahovat k určitému tématu, často vycházejí z životních situací, mohou být zaměřeny k určitým činnostem, praktickým aktivitám apod. V reálu mohou mít podobu tematických celků, programů či projektů. Tematické bloky obsahují cíle z výše uvedených oblastí, mohou být různě rozsáhlé a dále se mohou členit. Jejich rozsah je závislý na atraktivnosti a dostatku zajímavých a různorodých podnětů ke konkrétním činnostem. Vždy je nutné vycházet z přirozených potřeb dítěte, individuálních možností a konkrétních okolností tak, aby byl jejich obsah předškolnímu dítěti srozumitelný, užitečný a prakticky využitelný.

Dopravní výchova v RVP PV

Dopravní výchovu v RVP PV nalézáme nejvíce v oblasti *Dítě a svět*, kde vedeme dítě k seznamování s místem a prostředím, ve kterém žije, a vytváření pozitivního vztahu k němu. Dítě vedeme k získání základních znalostí dopravních pravidel, k orientaci v dopravním prostředí a v různých dopravních situacích. Nadále se dopravní výchovou zabývá také cíl osvojení si poznatků a dovedností potřebných k vykonávání jednoduchých činností v péči o okolí, při vytváření bezpečného prostředí a k ochraně zdraví dítěte před jeho nebezpečnými vlivy. Zde bych zařadila hlavně seznámení dítěte s nástrahami dopravního provozu a získání znalostí a upevnění schopností, dovedností a návyků napomáhající dětem chránit své zdraví i zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Téma dopravní výchovy je také možno spatřit v oblasti *Dítě a jeho tělo* a *Dítě a jeho psychika* (jazyk a řeč). V těchto oblastech můžeme zmínit například uvědomění si vlastního těla a osvojení si poznatků a dovedností důležitých k podpoře zdraví a bezpečí v oblasti dopravní výchovy nebo osvojení si některých poznatků a dovedností předcházejících čtení a psaní, tedy konkrétně schopnost rozlišovat obrazné symboly (znát základní dopravní značky). To vše se projevuje v integrovaných blocích, které určují vzdělávací obsah a jsou propojeny tématem dopravní výchovy. (RVP PV, 2004)

4.4 Srovnání rámcových vzdělávacích programů

Na základě získaných informací z oblasti kurikulárních dokumentů bych poznamenala, že dopravní výchova je více zastoupena v základním než v předškolním vzdělávání. Svoji roli v tom hraje fakt, že RVP ZV je konkretizovanější nežli RVP PV a do jednotlivých oblastí vzdělávání je již dopravní výchova začleněna jako samostatný

celek. Naopak RVP PV je svým způsobem volnější a obecnější. Dopravní výchova se prolíná všemi oblastmi, avšak v žádné z nich není specifikována.

V oblasti předškolního vzdělávání lze říci, že hodně záleží na konkrétní mateřské škole, ve které vzdělávání probíhá. Každá škola si na základě RVP PV tvoří svůj Školní vzdělávací program (dále ŠVP), ve kterém lze blíže dopravní výchovu specifikovat. Myslím, že právě ŠVP může být základním dokumentem dopravní výchovy, který povede pedagogické pracovníky při jejich práci. Možnost tento dokument vytvářet mají nejen vedoucí pracovníci, ale také učitelky (učitelé), které se na jeho tvorbě podílí. V dnešní době se děti s dopravou setkávají čím dál tím více, a tak bych doporučila, dopravní výchovu neopomíjet při školním plánování. Děti mají přirozenou chuť dozvídat se a objevovat nové a neznámé. Je přirozené vést děti k dobrému pochopení nutnosti dodržování bezpečnostních pravidel v dopravě. Tím můžeme předejít vzniku dopravních nehod a snížit úrazovost dětí jako chodců i budoucích cyklistů.

5 Dopravní výchova v předškolním vzdělávání

Jak už jsme zmínili, dopravní výchova provází člověka po celý život, a tak je třeba se na ni zaměřit již v předškolním věku. Je třeba si uvědomit, že dítě má jinou úroveň myšlení a s pravidly silničního provozu se potřebuje seznámit jinak, než to děláme my dospělí. Děti předškolního a mladšího školního věku mají omezené znalosti, které vymezují respektování a správné pochopení tzv. dopravních pravidel. Svá specifika mají i fyzické schopnosti dětí v tomto věku. Mezi tato specifika například patří menší vzrůst a s tím spojená odlišnost zrakového či sluchového vnímání oproti dospělému, problémy s orientací v prostoru, zejména ve smyslu pravolevé orientace, neuvědomování si nebezpečí, neautomatizování naučených znalostí apod. (Stojan, 2007).

Je důležité volit vhodné metody a formy práce, které budou pro dítě zajímavé a přiměřené jeho věku. Výukové metody představují v procesu učení určitý dynamický prvek, který se ve srovnání s obsahem a organizačními formami relativně rychleji mění a přizpůsobuje novým okolnostem a cílům. Tyto metody jsou úzce vázány na celkový koncept výuky a jen v jejím kontextu jsou plně funkční a efektivní. Výukové metody lze podle autorů Maňáka a Švece dělit do tří skupin na klasické, aktivizující a komplexní. Vždy je třeba důkladně promyslet, které metody budou nejvhodnější. Konkrétní metody volíme na základě cílů a úkolů výuky, obsahu a metod daného oboru, úrovně fyzického a psychického rozvoje dítěte, dle vnějších podmínek výchovně-vzdělávacího procesu a dle osobnosti učitele. V oblasti dopravní výchovy lze využívat metody ze všech tří skupin. Mohou to být **metody klasické**, kam řadíme slovní metody – vyprávění, vysvětlování, přednáška, práce s textem, rozhovor, metody názorně-demonstrační – předvádění a pozorování, práce s obrazem, instruktáž, metody dovednostně-praktické – napodobování, manipulování, vytváření dovedností a produkční metody. Lze vybírat z **metod aktivizujících**, sem řadíme metody diskusní, heuristické a řešení problémů, situační, inscenační a didaktické hry. A v neposlední řadě to mohou být **metody komplexní**, kam řadíme například projektovou výuku, výuku dramatem, otevřené učení, učení v životních situacích, televizní výuku nebo výuku podporovanou počítačem. Vždy bude záležet na konkrétní znalosti či dovednosti, kterou budeme děti učit a na jejich základě vybereme vhodné metody. (Maňák, Švec, 2003)

V dopravní výchově hraje také důležitou roli věk dětí. Jako je tomu ve všech oblastech vzdělávání, tak i zde je nutné klást na děti přiměřené nároky. Uvedu některé znaky

chování dětí v dopravním provozu. Dětské chování je zprvu řízeno převládající citovou reakcí, je impulzivní, spontánní a nedostatečně zaměřené na budoucnost, což může vést k nenadálé změně pohybu (změna směru chůze, rychlosti chůze). Stejně tak dítě těžko rozděluje pozornost, pokud ho něco zaujme, přestane se soustředit na vše ostatní a v důsledku toho může opět dojít ke změně v pohybu dítěte. Právě toto chování je pro ostatní účastníky silničního provozu jen těžko předvídatelné. Vnímání dítěte se orientuje především na jednotlivé body, je silně zaměřeno na vlastní osobu a dítě nemá dostatek zkušeností, aby bylo schopné včas rozpoznat situaci kolem sebe. Jako příklad uvedu vnímání pohybu. Dítě nedokáže rozlišit, zda auto stojí nebo jede, protože auto za jízdy nemění tvar, a tak dítě nedokáže vhodně reagovat na vzniklou situaci. Pohybovou obratnost děti získávají postupně, na jízdním kole se zprvu nedokážou bezpečně pohybovat za pomoci jedné ruky, proto nedávají znamení o změně směru jízdy. Děti do tří let se pohybují nekontrolovaným způsobem a mají potíže s rychlým zastavením. Bezpečnou pravo-levou orientaci nelze očekávat u dětí mladších sedmi let. Také dopravní znalosti získávají děti až postupně. Nelze předpokládat, že děti do čtyř let by znaly jakékoliv dopravní značky, dokonce i desetileté děti mají ještě velké mezery ve znalostech z oblasti dopravy. Objevují se zde rozdíly mezi znalostmi dopravních pravidel a samotným chováním v reálném prostředí. Často se přeceňuje bezpečnost vlastního chování dětí na přechodech. Až do dvanácti let dítěte lze říci, že jedinec nedovede správně předpovídat chování druhých účastníků dopravy, protože nechápe vztahy mezi příčinou a důsledkem události. V důsledku těchto znaků chování se děti často podílejí na nehodách v silniční dopravě. (Límová, 2006)

Význam a cíle dopravní výchovy v mateřských školách

Při výchově a vzdělávání v oblasti bezpečnosti a dopravní kázně se pedagog při práci s dětmi předškolního věku zaměřuje především na tyto úkoly:

- Rozvoj obratnosti, pohotovosti, překonání strachu z neznámého
- Vypěstovat u dětí návyk chovat se účelně podle konkrétní dopravní situace, vést děti ke správnému chování v roli chodce, prohlubovat odpovědnost za vlastní jednání v situacích souvisejících s dopravou
- Vypěstovat u dětí správnou reakci na světelné a zvukové signály
- Vést k používání prostoru určeného chodcům (chodník, přechod, krajnice...)
- Učit se orientovat v základních dopravních značkách

- Učit děti ohleduplnému chování při jízdě dopravními prostředky (Stojan, *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 2007)

V oblasti výchovy vydalo ministerstvo dopravy v roce 2008 metodiku dopravní výchovy pro předškolní věk, která definuje cíl dopravní výchovy. Cílem v předškolním věku je získat specifické dovednosti jak bezpečně reagovat v dopravní situaci, dokázat se v dopravním prostředí orientovat a umět používat základní pravidla silničního provozu přiměřeně svému věku. (Metodika dopravní výchovy, 2008)

Tato metodika udává konkrétní cíle a výstupy, které by si mělo dítě osvojit. Ve vzdělávání se tedy zaměříme na rozvoj kompetencí a získání těchto výstupů:

- rozvinout dovednosti, které jsou potřeba k bezpečnému pohybu v okolí silnic.
- pochopit a osvojit si význam bezpečného chování v dopravním prostředí, vytvořit si správný postoj ve vztahu k dopravnímu prostředí.
- rozvinou schopnost rychlé a správně se rozhodovat.
- rozvinout vlastní odpovědnost nejen k sobě samému, ale také získat respekt k druhým.
- získat základní vědomosti nezbytné k bezpečnému pohybu na silnici a v jejím okolí, získat základní znalosti pravidel silničního provozu určující správné chování účastníků.
- získat základní znalosti a dovednosti související s příčinou a následky dopravní nehody, které jsou pro dítě přiměřeně jeho věku pochopitelné.
- rozvinout znalosti a dovednosti potřebné k bezpečnému chování v dopravních prostředcích. (Metodika dopravní výchovy, 2008)

Oblasti dopravní výchovy

Metodika dopravní výchovy v předškolním věku rozděluje dopravní výchovu do čtyř tematických okruhů podle role, kterou dítě v dopravním procesu představuje. Dítě zaujímá roli chodce již od narození, kdy se ještě vozí v kočárku. S prvními krůčky si tuto roli osvojuje stále více a pomalu se začíná lépe orientovat v okruhu *Dítě jako chodec*. Nemusí to trvat dlouho a nastane situace, kdy se potřebují rodiče dostat z nějakého místa na jiné a k tomu využijí automobil. Pak zastává dítě roli spolujezdce a je třeba, aby se pomalu seznamovalo s pravidly, které jsou spojeny s druhým tematickým okruhem *Pasažér v autě*. Někteří rodiče auto nevlastní nebo se potřebují přepravovat také hromadnými prostředky a v tomto případě již hovoříme o třetím

okruhu *Dítě jako cestující v hromadném dopravním prostředku*. V neposlední řadě je nutno zmínit čtvrtý okruh, kterým je *Dítě jako jezdec na kole či koloběžce*. Děti mají potřebu pohybu, a tak se brzy učí jezdit na odrážedlech a později na jízdním kole. Při výchově dětí v mateřské škole (dále MŠ) je prvním úkolem učitele zjistit, jaké znalosti, dovednosti a návyky v dopravní výchově již dítě získalo a na jejich základě zařazuje činnosti do programu dne. Učitel v MŠ během školního roku organizuje jednotlivé hry podle úrovně znalostí a dovedností dětí. (Metodika dopravní výchovy v předškolním věku, 2008)

5.1 Dítě – chodec

Chodec je nejčastější role, kterou člověk v dopravní situaci zastává. Tato role může někomu připadat z hlediska dopravní výchovy bezvýznamná, ovšem pravý opak je pravdou. Pokud mluvíme o předškolním věku, jde o oblast, která se rozvíjí nejvíce. Je tedy bezpodmínečně nutné seznamovat děti s tím, že i jako chodci musejí dodržovat pravidla silničního provozu. Dítě předškolního věku si totiž naplno neuvědomuje rizika, která jsou s touto rolí spojena.

Dítě plní v silničním provozu nejčastěji roli chodce, a tak se samostatně zaměřím na pravidla určující chování chodců v silničním provozu. K pohybu slouží chodcům výhradně chodník nebo stezka pro chodce. Kde není chodník nebo jej nelze využívat, chodí se po levé krajnici nebo není-li to možné, pak se chodí co nejbližší při levém okraji vozovky. Takto se smí pohybovat nejvýše dva chodci vedle sebe a při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít osoby pouze za sebou. V dopravě může nastat situace, kdy je stezka společná pro chodce i cyklisty a v tomto případě nesmí chodec cyklistu ohrozit a využívá pouze pruh vyznačený a určený k chůzi. Po chodníku se smí pohybovat také osoby na invalidním vozíku, osoby vedoucí jízdní kolo, bruslaři a lyžaři, kteří mají za povinnost neohrozit bezpečnost ostatních chodců. (zákon o silničním provozu, 2013)

Pokud je v okolí do 50 metrů přechod pro chodce, místo k přecházení vozovky, podchod nebo nadchod, musí chodec přecházet na těchto místech k tomu určeným. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo. Je-li chodec nucen přejít mimo tato místa, přechází pouze kolmo k ose křižovatky (nejkratší cestou). Před přecházením se musí bezpečně rozhlédnout a do vozovky vstupuje pouze v situaci, kdy neohrožuje okolní dopravní provoz a jakmile do silnice vkročí, nesmí se bezdůvodně zastavovat. Chodec

nemá přednost před tramvají nebo před vozidlem s blikajícím modrým světlem (vozidlo s právem přednostní jízdy). (zákon o silničním provozu, 2013)

Zvlášť pozor si musí dávat chodec před železničním přejezdem, kde je třeba počínat si opatrně a dostatečně se přesvědčit, že přejítí železnice je bezpečné. Do kolejiště chodec nesmí vstoupit, pokud zvoní výstražná světla, je-li dána zvuková výstraha nebo jsou-li sklopeny či se zdvihají závory.

Jdou-li chodci ve větší skupině, musí jít po chodníku po pravé straně v organizovaném dvojstupu, kdy využívají reflexní oděvní doplňky. (zákon o silničním provozu, 2013)

Chůze po chodníku

Cílem této oblasti je získání dovedností pro bezpečnou chůzi po chodníku či stezce pro chodce a uvědomění si podmínek bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. (Límová, 2006)

Dítě se jako chodec nejčastěji pohybuje po chodníku, kde dodržuje pravidlo pravé strany, aby se protijdoucí mohli snadno vyhnout. Je-li chodník dostatečně široký, mohou jít chodci vedle sebe. I při chůzi na chodníku je nutno stále sledovat provoz kolem sebe, i při chůzi po chodníku si musíme uvědomit možné nebezpečí. Po chodníku se lze pohybovat také na kolečkových bruslích, na skateboardu, na koloběžce, na běžkách a chodec může vést kočárek, vozík, kolo či psa. Naopak chodník není vhodné místo pro hru.

Chůze po silnici

Cílem této oblasti je získání základních dovedností pro bezpečnou chůzi po vozovce či krajnici a naučit se rychlému jednání v situacích, kdy hrozí možnost vzniku kolize na pozemní komunikaci. (Límová, 2006)

Dítě předškolního věku by mělo po silnici chodit v doprovodu zodpovědné osoby. Po silnici se chodí po levé krajnici, pokud krajnice není, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Chodci tak lépe vidí protijedoucí automobily a naopak řidiči včas zaregistrují pohyb na vozovce a mohou se včas vyhnout. Při chůzi za snížené viditelnosti mimo obec má chodec povinnost být vybaven reflexními prvky. Při chůzi po krajnici nebo po okraji vozovky platí pravidlo, že smějí jít vedle sebe maximálně dva chodci. Tam, kde je hustý provoz, snížená viditelnost či nebezpečná místa, je

bezpečněji pohybovat se jednotlivě za sebou a dbát zvýšené opatrnosti. Vždy je nutno vyhodnotit bezpečnost celé situace a zvážit, zda není možné dané místo obejít.

Přecházení vozovky

Cílů v této oblasti je hned několik a vztahují se k jednotlivým způsobům přecházení vozovky:

- získat návyky a dovednosti správného postupu při přecházení vozovky, uvědomit si povinnost přednostně přecházet na vyznačených přechodech a naučit se chápat základní požadavky kladené na vztahy mezi řidiči a chodci, jako je například ohleduplnost či zdvořilost.
- při přecházení vozovky mimo vyznačený přechod pro chodce umět vybrat bezpečná a přehledná místa.
- u přechodů řízených světelnou signalizací reagovat správně a rychle na daný světelný signál.
- chápat význam křižovatek s řízeným provozem, jejich přínos pro bezpečnost a plynulost provozu. (Límová, 2006)

Pokud je v blízkosti křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, nadchod nebo podchod, musí chodec v těchto místech přecházet. Pokud není žádné z těchto míst nablízku, pak je chodec obzvlášť opatrný a volí vhodné místo a přechází silnici co nejkratším směrem. Před vstupem do vozovky je třeba se vždy pečlivě rozhlédnout a to nejprve vlevo, pak vpravo a nakonec znovu vlevo, teprve poté můžeš přejít. Při přecházení po přechodu platí stejné pravidlo jako pro chůzi na chodníku, a to takové, že chodíme vždy vpravo. U přechodu se světelným signálem reagujeme na pokyn barevných panáčků- červený znamená „Stůj“, zelený „Volno“. Tyto světelné signály musí každý účastník silničního provozu uposlechnout, jinak se vystavuje vážnému nebezpečí. Nejbezpečnějším místem pro přecházení silnice je nadchod nebo podchod, jelikož tak chodec nemusí vůbec vstoupit do vozovky.

Dopravní značky, které souvisejí s pojmem dítě jako chodec

Na základě znalostí a dovedností, které se dítě v této oblasti učí, jsem vybrala několik dopravních značek, se kterými budeme děti seznamovat. Jejich seznam je v příloze č.1.

Kompetence, které by dítě mělo mít před nástupem do základní školy

- Dítě ví a umí, jak a kam se dívat na ulici.

- Dítě ví, jaké zvuky musí na ulici vnímat.
- Dítě pozná a ví, jaké může hrozit nebezpečí na různých místech, kde se pohybuje a jaké nebezpečí může hrozit od různých typů vozidel a od ostatních účastníků silničního provozu.
- Dítě ví a umí, kde a jak má silnici přejít, a ví, jak se má přecházet na nepřehledném místě (pokud si nemůže vybrat vhodnější místo k přecházení).
- Dítě ví a umí, kdy a jak má přecházet na přechodu pro chodce, a je si vědomo, že i na přechodu pro chodce není zcela bezpečno.
- Dítě ví a umí, jak se má přecházet na přechodu řízeném semaforem, a bezpečně pozná symboly na dvoubarevné soustavě se signály pro chodce.
- Dítě ví, že vozidla jedou různou rychlostí a mají různě dlouhou brzdovou dráhu.
- Dítě zná a umí, jak se chovat na stezce pro cyklisty, v obytné zóně, atd. (Metodika dopravní výchovy v předškolním věku, 2008)

5.2 Dítě – pasažér v autě

V dnešní „automobilové době“ je naprosto běžné, že se děti stávají automobilovými pasažéry prakticky od narození. Malé i větší děti jsou křehčí pasažéři. Pozornost je důležité věnovat právě poraněním hlavy, které bývá u malých dětí často závažné, neboť jejich lebka není zdaleka tak pevná jako u dospělých. Dalším důvodem, proč jsou děti zranitelnější je nevyvinutý krk a pánev. Krční obratle jsou tvořeny kostními částmi spojenými chrupavkou, tedy kostra dítěte je stále měkká a dětské pánvi chybí charakteristická struktura nazvaná kyčelní hrana, která u dospělého jedince zabraňuje sklouznutí bezpečnostního pásu směrem nahoru a následnému poranění vnitřních orgánů. V porovnání s minulostí shledáváme lepší vybavení aut – standardním vybavením jsou autosedačky, splňující přísná bezpečnostní kritéria. Zhruba do tří let děti používají autosedačky protisměru jízdy, které v případě čelního nárazu působící síly rozloží na celá záda dítěte a ne pouze na zranitelný krk. Pokud dítě vyroste ze své sedačky, je na čase, aby začalo cestovat ve směru jízdy. K tomu dochází mezi třetím a čtvrtým rokem. Nyní dítě cestuje na sedáku se speciálními opěradly a s výstupky ve tvaru rohů, které pomáhají upevnit bezpečnostní pás v oblasti boků a nad stehny. Opěrka zad navíc pomáhá zajistit správnou pozici bezpečnostního pásu na rameni a v blízkosti krku. Důvodem umístění sedáku není, aby bylo dítě výš, ale snaha o dosažení správného vedení pásu tak, aby nemohl při nehodě sklouznout z ramene. Pro

bezpečnost dítěte je třeba také myslet na vypnutí airbagu, jehož nafouknutí by mohlo způsobit vážné poranění dítěte. Na sedadle s funkčním airbagem smí sedět dítě, které dosáhlo výšky 150cm. (Bezpečné silnice dětem, 2006)

Kompetence, které by dítě mělo mít před nástupem do základní školy

- Dítě ví, jak má bezpečně nastoupit a vystoupit z vozidla.
- Dítě ví, proč a jak se používá bezpečnostní zádržný systém.
- Dítě ví, že řidiče je zakázáno rušit při řízení.
- Dítě zná a dodržuje pravidla pro spolujezdce.
- Dítě ví, jaké předměty lze používat na hraní při cestě autem. (Metodika dopravní výchovy v předškolním věku, 2008)

5.3 Dítě – cestující v hromadném dopravním prostředku

Cestujícím v hromadném dopravním prostředku se dítě často stává při výletech s mateřskou školou. Vzhledem k tomu, že při této přepravě necestují děti samy, ale stávají se součástí uceleného systému (setkávají se s relativně větším nebezpečím), je nutné děti obeznámit s pravidly, která je potřeba při cestování dodržovat a i v průběhu cestování je připomínat. Děti získávají nové vědomosti, dovednosti a návyky, z oblasti dopravní výchovy, nejen ve vztahu k sobě samým, ale i ve vztahu k druhým lidem. Seznamují se s nástrahami, které na ně číhají a učí se novým věcem potřebným pro život.

Pravidla, která má dítě dodržovat v hromadných dopravních prostředcích:

S pravidly při cestování hromadnými dopravními prostředky jsou děti seznamovány před každým výletem. Děti je nutno upozornit především na to, že budou cestovat spolu s dalšími cizími lidmi, proto je nutné na tyto spolucestující brát ohled. Je nutné mluvit potichu, abychom ostatní nerušili, v případě, že spolucestujícím je starý či nemohoucí člověk, musíme mu uvolnit místo. Při sezení sedíme klidně, nekopeme do sedadla ani ho botami neznečišťujeme. Pokud stojíme, je nutné se pevně držet a počítat s fyzikálními zákony při brzdění či rozjíždění. Dítě předškolního věku musí cestovat se zodpovědnou osobou, jejíž pokyny musí poslouchat a dodržovat. Cestují-li společně děti různého věku, mladší nastupují první a mají také přednost při sezení.

Kompetence, které by dítě mělo mít před nástupem do základní školy

- Dítě zná a dodržuje pravidla, která platí pro cestující ve veřejných dopravních prostředcích.
- Dítě se ve veřejných dopravních prostředcích vždy drží nebo sedí.
- Dítě se při čekání na zastávce chová bezpečně.
- Dítě ví, jak nastoupit či vystoupit bezpečně. (Metodika dopravní výchovy v předškolním věku, 2008)

5.4 Dítě – jezdec na kole či koloběžce

Další rolí, do které dítě vstupuje, je role jezdce na jízdním kole nebo na koloběžce. Ačkoliv se dítě předškolního věku nemá nikdy pohybovat po silnici samo, musí být obeznámeno s dodržováním určitých pravidel tak, aby se co nejvíce eliminovalo možné nebezpečí a aby bylo připraveno na budoucí situace, kdy se dostane do role řidiče. Proto by mělo znát základní pravidla dopravní výchovy a základní dopravní značky.

Pravidla, která má dítě dodržovat v roli jezdce na kole či koloběžce

Cyklista je povinen pohybovat se na stezce pro cyklisty nebo v jízdním pruhu pro cyklisty, jsou-li na pozemní komunikaci zřízeny. Pokud stezka nebo jízdní pruh chybí, pohybuje se cyklista po pravé straně silnice nebo neohrožuje-li své okolí, jede po pravé straně krajnice a při jízdě může jet jen jednotlivě za sebou. Pokud jede cyklista po stezce pro cyklisty i chodce, nesmí svou jízdou ohrozit chodce a smí se pohybovat pouze v pruhu označeném pro cyklisty. Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se musí cyklista rozhlédnout a přesvědčit se o bezpečném přejetí silnice. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo. Z hlediska dopravního provozu rozumíme jízdním kolem také koloběžku. (zákon o silničním provozu, 2013)

Pokud je cyklistou osoba mladší osmnácti let, musí používat ochrannou přilbu schválenou místními předpisy. Děti mladší deset let smí jezdit pouze v doprovodu osoby starší 15 let. Cyklista má zakázáno jezdit bez držení řidítek, držet se jiného vozidla, vést další jízdní kolo nebo zvíře, přepravovat zavazadlo zabraňující bezpečné řízení a při jízdě musí mít nohy na šlapadlech. Při snížené viditelnosti je povinností cyklisty být řádně osvětlen, vpředu bílým světlem a vzadu červeným světlem. (zákon o silničním provozu, 2013)

Dopravní značky, které souvisejí s pojmem dítě jako jezdec na kole či koloběžce

Na základě znalostí a dovedností, které se dítě v této oblasti učí, jsem vybrala několik dopravních značek, se kterými budeme děti seznamovat. Jejich seznam je v příloze č. 2.

Kompetence, které by dítě mělo mít před nástupem do základní školy

- Dítě ví, kde nesmí jezdit na kole nebo na koloběžce.
- Dítě umí jezdit na kole v doprovodu rodičů nebo v doprovodu jiné způsobilé osoby.
- Dítě zná význam některých vybraných dopravních značek.
- Dítě již umí včas dávat znamení při odbočování.
- Dítě vždy dodržuje základní pravidla silničního provozu.
- Dítě ví, jak má jezdit na stezce pro cyklisty nebo po chodníku a v pěších zónách.
- Dítě ví, jak má jet na kole nebo na koloběžce ve skupině.
- Dítě ví, k čemu slouží ochranné vybavení a používá jej. (Metodika dopravní výchovy v předškolním věku, 2008)

6 Rozpracování témat do nabídky činností

Nabídku činností jsem rozdělila do jednotlivých projektů podle věku dětí. Aktivity z dopravní výchovy jsou zpracované tak, že je lze zařadit do běžného režimu mateřských škol. Každý projekt je rozdělen do čtyř kroků a to: záměr, plánování, realizace a reflexe. V prvním kroku, *záměr*, je hlavní charakteristika projektu a jsou zde vytyčeny cíle, které se budou prostřednictvím daných činností plnit. V druhém kroku, *plánování*, je návrh aktivit vhodných pro realizaci s dětmi daného věku. Třetím krokem je *realizace*. Zde jsou shrnuty moje vlastní zkušenosti, které jsem získala realizací jednotlivých aktivit. Poslední krok, *reflexe*, nabízí možnosti závěrečného hodnocení, které zařazujeme bezprostředně po činnosti jako reflexi s dětmi. Je dobré své poznatky a postřehy předat také ostatním kolegyním.

Obsah projektů postihuje všech pět oblastí RVP PV a snaží se nejen o specializaci na oblast tělesnou, ale i o integraci ostatních výchovných oblastí jako je například oblast rozumová, výtvarná nebo hudební.

6.1 Aktivity pro děti od 3 do 4 let

I. ZÁMĚR:

Téma projektu: Děti, pozor, červená!

Délka projektu: 5 dní (1 týden)

Věková skupina dětí: 3 – 4 let

Oblast, která tvoří jádro projektu: Dítě a jeho tělo

Další integrované oblasti: Dítě a jeho psychika, Dítě a ten druhý, Dítě a společnost, Dítě a svět

Integrované předměty, nebo činnosti: Oblast tělesná, poznávací, sociální, hudební

Hlavní cíl projektu:

- Rozvinout dovednosti, které jsou potřeba k bezpečnému pohybu v okolí silnic

Další cíle:

- Pochopit a osvojit si význam bezpečného chování v dopravním prostředí, vytvořit si správný postoj ve vztahu k dopravnímu prostředí.

- Rozvinout schopnost rychle a správně se rozhodovat.
- Rozvinout znalosti a dovednosti potřebné k bezpečnému chování v dopravních prostředcích. (Metodika dopravní výchovy, 2008)
- Získat dovednosti spojené s technikou chůze a jízdy na jízdním kole.
- Ovládat základní taktické prvky chůze a jízdy v dopravním provozu.
- Pochopit význam a roli policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích. (Límová, 2006)

II. PLÁNOVÁNÍ:

Přípravy:

- Učitelka si připraví pomůcky a promyslí způsob organizace všech činností.
- Některé aktivity je třeba dopředu domluvit, případně objednat program. V tomto projektu domluvíme výlet autobusem a návštěvu policie v MŠ.

Činnosti:

- **Silniční dráha:** Na koberci připravím překážkovou dráhu za pomoci kuželů, lana, židlíček, deky nebo tunelu, která připomíná silnici. Děti si samostatně hrají na dopravní prostředky, překonávají různé překážky (tunel, úzká silnice, klikatá silnice,...) a snaží se dodržovat bezpečnost na „silnici“.
- **Skládání obrázku z více dílů:** Během dopoledne si mohou děti složit obrázek podle předlohy. Na obrázcích jsou různé dopravní prostředky rozstříhané na 2-4 dílky. Děti skládají buď hmotný obrázek, nebo obrázek na interaktivní tabuli z programu barevné kamínky – doprava.
- **Pracovní list:** Během dopoledne děti zkusí projet grafomotorickou dráhu nejprve prstem, poté tužkou. Různými tvary dráhy můžeme měnit náročnost.
- **Pohybová hra „Na semafor“:** Děti se pohybují ve vyznačeném prostoru a učitelka ukazuje zeleného nebo červeného panáčka. Pokud ukazuje zeleného, děti mohou běhat, pokud červeného, děti se musí zastavit. Tato hra lze hrát uvnitř i venku.
- **Pohybová hra „Na auta“:** Každé dítě má barevné gumové kolečko, které připomíná volant. Učitelka ukazuje jednotlivé barvy a děti podle barev vyběhají z domečků a běhají ve vyznačeném prostoru. Hru lze obměnit a hrát ji jako hru „Na semafor“. Děti

budou auta a jezdí s volantem v ruce. Když učitelka zvedne zelenou, mohou běhat. Na oranžovou musí přibrzdit a na červenou zastavit.

- **Píseň s pohybem:** Děti se seznámí s dopravními prostředky pomocí obrázků (auta, tramvaje, motorky, kola, rychlíky, lodě, traktory). Následně napodobují pohyb učitelky, který jednotlivé dopravní prostředky připomíná. Nakonec přidáme k pohybu zpěv písničky „Auta, tramvaje, motorky, kola“.

- **Procházky do okolí MŠ:** Během dopoledne chodí děti na procházky do okolí školky. Učí se chodit organizovaně ve dvojicích, zastavit před silnicí, rozhlédnout se,... S dětmi během vycházek pozorujeme dopravní prostředky i dopravní značky kolem nás.

- **Jízda na odrážedlech:** Na školní zahradě pomocí kříd nakreslíme malou silnici a přechod. Děti se učí nejen držet rovnováhu při jízdě, ale také dodržovat základní dopravní pravidla. Děti jezdí po pravé straně a před přechodem vždy zastaví. Učitelka může být v roli policisty a zpočátku dodržování pravidel kontrolovat.

- **Výlet autobusem:** S dětmi uspořádáme výlet autobusem. Tento výlet může být do divadla nebo například na návštěvu policejní stanice.

- **Návštěva policie v MŠ:** Do mateřské školy pozveme policii, která děti seznámí s náplní jejich práce a ukáže jim policejní auto.

III. REALIZACE:

Pracuji v malé mateřské škole, kde máme smíšené třídy, a tak jsem navrhované činnosti realizovala vždy s ohledem na momentální složení třídy. Jednotlivé činnosti dětí jsem rozdělila na takzvaná centra, kdy jsem mladším dětem dávala jiné úkoly než těm starším. Během ranních her jsem zařadila překážkovou dráhu na koberci a u stolečků jsem připravila pracovní listy a skládání obrázků. Několikrát za týden jsem dětem pustila interaktivní tabuli, kde mohli skládat obrázek dopravních prostředků z více dílů nebo rozdělovat dopravní prostředky podle toho, kde se pohybují (nebe, silnice, voda, koleje). Každý den jsme si v kroužku pověděli, co se nám ráno líbilo a pak jsme si chvíli povídali o dopravě. Po svačině jsme zpívali píseň „Auta, tramvaje“ nebo jsme hráli pohybové hry. Dětem se hodně líbila hra „Na auta“ i hra „Na semafor“, při nichž se naučili znát světelné signály a být ohleduplní k ostatním. Dopolední pobyt venku jsme trávili procházkou do okolí, při které jsme pozorovali dopravu kolem sebe. Děti se naučily chodit spořádaně ve dvojicích, při přecházení se rozhlédnout a dbát pokynů paní

učitelky. Odpolední pobyt venku jsme věnovali pohybovým hrám na zahradě a jízdě na odrážedlech. Děti rozvíjely motoriku při jízdě a učily se dodržovat některá pravidla silničního provozu a dbát ohleduplnosti. Velice se mi osvědčila role policisty, kterou jsem zastávala já a kontrolovala jsem, zda děti jezdí po správné straně silnice nebo zda dávají přednost při přecházení.

V průběhu týdne jsme s dětmi jeli autobusem do divadla, které je v centru města. Děti se naučily, jak se čeká na zastávce, kdo si v autobuse smí přednostně sednout a že si v autobuse mohou potichu povídat. Na závěr týdne jsme si do mateřské školy pozvali jednoho tatínka, který je městským policistou. Při této návštěvě se děti seznámily s vozidlem policie, vyzkoušeli si policejní helmy, dozvěděly se jaký je úkol policistů a do policejního auta se mohly posadit.

IV. REFLEXE:

Jednotlivé činnosti jsem s dětmi hodnotila vždy po skončení aktivity, děti opakovaly, co jsme dělaly a říkaly, co je nejvíce bavilo. Na závěr týdne jsme si sedli do kroužku a všechny zážitky jsme si vyprávěli. V mateřské škole jsme vyčlenili jednu nástěnku pouze pro dopravní výchovu a tam jsme v průběhu týdne vystavovali pracovní listy, obrázky a vytištěné fotografie. Samy děti před odchodem domů ze školky vyprávěly rodičům, co jsme dělali a co se v oblasti dopravní výchovy naučily. Kladnou reakci jsme získali také od některých rodičů, kteří chválili realizované aktivity.

6.2 Aktivity pro děti od 4 do 5 let

I. ZÁMĚR:

Téma projektu: Mami, tati, už to vím, po silnici nechodím!

Délka projektu: 5 dní (1 týden)

Věková skupina dětí: 4 – 5 let

Oblast, která tvoří jádro projektu: Dítě a jeho psychika

Další integrované oblasti: Dítě a jeho tělo, Dítě a ten druhý, Dítě a společnost, Dítě a svět

Integrované předměty, nebo činnosti: Oblast tělesná, poznávací, sociální, výtvarná

Hlavní cíl projektu:

- Pochopit a osvojit si význam bezpečného chování v dopravním prostředí, vytvořit si správný postoj ve vztahu k dopravnímu prostředí.

Další cíle:

- Rozvinout dovednosti, které jsou potřeba k bezpečnému pohybu v okolí silnic.
- Rozvinou schopnost rychle a správně se rozhodovat.
- Získat základní vědomosti nezbytné k bezpečnému pohybu na silnici a v jejím okolí, získat základní znalosti pravidel silničního provozu určující správné chování účastníků.
- Rozvinout vlastní odpovědnost nejen k sobě samému, ale také získat respekt k druhým.
- Rozvinout znalosti a dovednosti potřebné k bezpečnému chování v dopravních prostředcích. (Metodika dopravní výchovy, 2008)
- Pochopit funkci dopravy jako řízeného systému, který je řízen zákonnými normami.
- Osvojit si zásady bezpečného chování a jednání v provozu podle zákonných norem a to v roli chodce, cyklisty nebo jiného účastníka silničního provozu.
- Získat dovednosti spojené s technikou chůze a jízdy na jízdním kole.
- Ovládat základní taktické prvky chůze a jízdy v dopravním provozu.
- Pochopit význam a roli policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích. (Límová, 2006)

II. PLÁNOVÁNÍ:

Přípravy:

- Učitelka si připraví pomůcky a promyslí způsob organizace všech činností.
- Některé aktivity je třeba dopředu domluvit, případně objednat program. V tomto projektu domluvíme návštěvu hasičské stanice a návštěvu letiště.

Činnosti:

- **Silniční dráha:** Na velký formát papíru nakreslíme silnice, přechody a hřiště. Děti se po papíře mohou pohybovat a snaží se o dodržování pravidel (chůze po chodníku, auta jezdí po silnici, přecházení po přechodu). Podle velikosti formátu jsou děti samy v roli nebo ke hře využívají hračky (autíčka, panáčky).

- **Skládání obrázku z více částí:** Během dopoledne si mohou děti složit obrázek dopravních značek. Značky jsou rozstříhané na 4-6 dílků. Děti poznávají, co která dopravní značka znamená.
- **Úkoly na interaktivní tabuli:** Děti plní úkoly z programu barevné kamínky – doprava. Přiřazují dvojice dopravních značek, určují barvu semaforu, přiřazují dopravní značky podle obrázku (zastávka), vybírají správné vybavení jízdního kola.
- **Pexeso:** Děti hrají ve skupinkách pexeso s dopravními značkami. Při hledání popisují, co značky znamenají. Pexeso s touto tematikou vydala policie ČR, BESIP nebo je volně k zakoupení ve většině papírnictví.
- **Pracovní list:** Během dopoledne děti hledají shodné dopravní značky a spojí je čarou. V jiném pracovním listě mají za úkol vybarvit panáčka na semaforu pro chodce správnou barvou.
- **Pohybová hra „Na semafor“:** Děti již znají základní verzi této hry, a tak jim můžeme ztížit pravidla. Ideální je tuto hru hrát v tělocvičně, kde jsou na podlaze nakreslené čáry. Děti se po čarách pohybují jako po silnicích, musí se vzájemně vyhýbat a reagují na učitelku, která ukazuje barvy semaforu. Pokud ukazuje zeleného, děti mohou běžet, pokud oranžového, musí zpomalit a na červenou musí děti zastavit.
- **Pohybová hra „Na povolání“:** Tato hra je známá pod názvem „Kompot“. Děti si sednou do kroužku na židličky a každé dostane jeden obrázek (hasičské auto, policejní auto nebo sanitku), pak učitelka říká jednotliví povolání a děti si na signál mění místo. Hru lze hrát uvnitř se židličkami nebo venku s kroužky či jinými značkami.
- **Procházký do okolí MŠ:** S dětmi chodíme na procházky do okolí školky, kdy pozorujeme dopravní značky kolem nás, procvičujeme určování pravé a levé strany, pojmenováváme dopravní prostředky a nadále se učíme chodit organizovaně ve dvojicích, zastavit před silnicí a rozhlédnout se.
- **Jízda na odrážedlech a koloběžkách:** I se staršími dětmi procvičujeme jízdu v silničním provozu na školní zahradě. Pomocí kříd nakreslíme malou silnici a přechod, děti rozvíjí hrubou motoriku při jízdě a učí se také dodržovat základní dopravní pravidla. Někdo z dětí je vybrán do role policisty a kontroluje dodržování základních pravidel. Děti jezdí po pravé straně, před přechodem vždy zastaví, při jízdě dodržují bezpečnou rychlost a vzdálenost, jsou k sobě ohleduplní.

- **Výlet autobusem:** S dětmi uspořádáme výlet autobusem. Děti si osvojují pravidla cestování hromadnou dopravou. Tentokrát může být cílem výletu například letiště, kde se děti seznámí s dopravními prostředky, které se pohybují vzduchem.

- **Návštěva hasičské stanice:** S dětmi popovíme návštěvu hasičské stanice poblíž mateřské školy. Děti se seznámí s náplní práce hasičů, prohlédnou si hasičské auto a hasičské vybavení.

III. REALIZACE:

Vzhledem k charakteristice tříd v mateřské škole, kde pracuji, jsem tento projekt realizovala v průběhu roku spolu s ostatními projekty. Dopolední činnosti jsem vybírala ze všech navrhovaných činností a rozdělila jsem je podle věku dětí. Děti pracovaly v takzvaných centrech. Během ranních her děti hrály pexeso, skládaly dopravní značky ze 4-6ti dílů, hledaly shodné značky v pracovním listu a plnily úkoly na interaktivní tabuli. Při těchto aktivitách se děti se značkami seznámily a na konci týdne již byly schopny samy říci, co která značka znamená. Hodně se mi osvědčila aktivita, kterou jsem dětem nabídla na koberci. Děti měly za úkol nakreslit silnice a chodníky ve městě a pak si s vyrobenou mapou mohly hrát. Děti ocenily, že mohou vlastní tvorbu využít ke hře, dokonce jsem si všimla, jak se při hře vzájemně opravovaly: „*Honzíku, po chodníku nemůžeš jezdit autem, to jezdí po silnici*“. Tyto ranní aktivity jsme každý den shrnuli v komunitním kroužku. V kroužku jsme společně pojmenovali některé dopravní značky. Po svačině jsem již program spojila pro všechny děti tak, aby na sebe jednotlivé projekty navazovaly. Hrály jsme pohybové hry „Na povolání“ a „Na semafor“. Tento projekt jsem začlenila do jarního období, kdy jsme nejen chodili na procházky do okolí, ale také jsme navštívili nedalekou hasičskou stanici a autobusem jsme jeli na letiště. Oba výlety děti velice ocenily a mohu říct, že se již naučily chodit spořádaně ve dvojicích a dbát pokynů paní učitelky. V hasičské stanici si děti prohlédly veškerou výstroj a výzbroj hasičů, mohly si nastoupit do hasičského letadla a zeptat se hasičů na cokoli, co by je zajímalo. Děti se dozvěděly, že hasiči nejen hasí oheň, ale že i pomáhají u dopravních nehod nebo při povodních. Na letišti si děti prohlédly různá letadla a dozvěděly se o tom, jaké to je pilotovat letadlo a jakou mají právě piloti velkou zodpovědnost za své pasažéry. Odpolední pobyt venku jsme věnovali pohybovým hrám na zahradě a jízdě na odrážedlech a koloběžkách. Děti rozvíjely koordinaci pohybů, motoriku při jízdě a učily se dodržovat některá pravidla silničního provozu a dbát

ohleduplnosti. Do role policisty jsem vybrala vždy někoho z dětí a nechala jsem je kontrolovat, zda ostatní děti jezdí po správné straně silnice, zda dodržují správnou rychlost a jestli dávají přednost při přecházení.

IV. REFLEXE:

Jednotlivé aktivity jsem s dětmi hodnotila v kroužku nebo individuálně po skončení hry. Děti kladně hodnotily toto téma, které bylo zajímavé hlavně pro chlapce. Myslím si, že se učitelky ve školkách často hodně zaměřují na témata, která jsou zajímavá více pro holčičky než pro chlapce, to však u dopravní výchovy neplatí. Musím podotknout, že právě tohle téma ocenily nejvíce chlapci, kteří se hodně zajímali o dopravní prostředky a značky, o náplň práce hasičů i pilotů. Opět jsem v mateřské škole vyčlenila jednu nástěnku, kam jsme shromažďovali veškeré materiály z tohoto projektu. Děti zde vystavovaly pracovní listy, obrázky značek, vytištěné fotografie i vlastní obrázky k tématu. Děti o nástěnce i o činnostech vyprávěly rodičům a měly radost z poznatků, které získaly. Kladnou reakci jsme získali také od některých rodičů, kteří chválili realizované aktivity.

6.3 Aktivity pro děti od 5 do 6 let

I. ZÁMĚR:

Téma projektu: Dopravní nehoda není náhoda!

Délka projektu: 5 dní (1 týden)

Věková skupina dětí: 5 – 6 let

Oblast, která tvoří jádro projektu: Dítě a ten druhý

Další integrované oblasti: Dítě a jeho tělo, Dítě a jeho psychika, Dítě a společnost, Dítě a svět

Integrované předměty, nebo činnosti: Oblast tělesná, poznávací, sociální, výtvarná, dramatická

Hlavní cíl projektu:

- Rozvinout vlastní odpovědnost nejen k sobě samému, ale také získat respekt k druhým.

Další cíle:

- Rozvinout dovednosti, které jsou potřeba k bezpečnému pohybu v okolí silnic.
- Pochopit a osvojit si význam bezpečného chování v dopravním prostředí, vytvořit si správný postoj ve vztahu k dopravnímu prostředí.
- Rozvinou schopnost rychlé a správně se rozhodovat.
- Získat základní vědomosti nezbytné k bezpečnému pohybu na silnici a v jejím okolí, získat základní znalosti pravidel silničního provozu určující správné chování účastníků.
- Získat základní znalosti a dovednosti související s příčinou a následky dopravní nehody, které jsou pro dítě přiměřeně jeho věku pochopitelné.
- Rozvinout znalosti a dovednosti potřebné k bezpečnému chování v dopravních prostředcích. (Metodika dopravní výchovy, 2008)
- Osvojit si zásady bezpečného chování a jednání v provozu podle zákonných norem a to v roli chodce, cyklisty nebo jiného účastníka silničního provozu.
- Získat dovednosti spojené s technikou chůze a jízdy na jízdním kole.
- Pochopit význam technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v dopravním provozu a prakticky zvládnout základní úkony údržby jízdního kola.
- Znat technické podmínky dopravy a zařízení, které mají vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Pochopit význam a roli policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích. (Límová, 2006)

II. PLÁNOVÁNÍ:

Přípravy:

- Učitelka si připraví pomůcky a promyslí způsob organizace všech činností.
- Některé aktivity je třeba dopředu domluvit, případně objednat program. V tomto projektu domluvíme termín návštěvy dopravního hřiště.

Činnosti:

- **Silniční dráha:** Děti si samy mohou postavit dráhu připomínající provoz na silnicích. K dispozici jim dám molitanové kostky, plastové cihly, kužely a lana, ze kterých mohou

stavět a následně hrát námětovou hru „Na dopravu“. Samy děti se mohou proměnit do role policistů a dohlížet na správné dodržování bezpečnostních pravidel.

- **Obrázky dopravních značek:** Během dopoledne si děti samy nakreslí různé dopravní značky, které vystříhnou a nalepí na špejly. Tyto značky mohou využít pro námětovou hru nebo si z nich mohou vyrobit puzzle.

- **Pracovní list:** Během dopoledne děti plní pracovní list, ve kterém spojují správný tvar s dopravní značkou. Tvar dokreslí tak, aby byl shodný s dopravní značkou.

- **Pracovní list:** Děti mají za úkol spojit telefonní číslo se správným obrázkem. Před plněním úkolu děti seznámíme s mnemotechnickou pomůckou k zapamatování telefonních čísel (150 – 0 jako smotaná hadice nebo jako rybník, 155 – 5 jako invalidní vozík, 158 – 8 jako policejní pouta).

- **Pohybová hra „Na záchranný systém“:** Dětem pustím zvuk hasičského auta, policejního auta a záchranky. Tyto zvuky se děti pokouší správně rozlišit. Když už zvuky znají, zahrajeme si obdobu hry „Na auta“. Děti rozdělím do tří skupin, každá má svůj domeček, pak pouštím jednotlivé zvuky a děti běhají podle toho, který zvukový signál slyší.

- **Pohybová hra „Na telefonní čísla“:** Děti si sednou do kroužku na židličky nebo jiné značky a každému rozdám jeden obrázek (hasič, policista, záchranář), pak budu říkat nebo ukazovat jednotlivá telefonní čísla a děti si budou měnit místa.

- **Kresba města, kde bydlím:** Děti mají za úkol nakreslit město, kde bydlí. Na obrázku nesmí chybět silnice, chodníky, dopravní značky ani dětské hřiště. Na obrázku by mělo být vidět, jak děti vnímají dopravu ve svém okolí.

- **Procházky do okolí MŠ:** Během dopoledne chodí děti na procházky do okolí školky. Již umí chodit organizovaně ve dvojicích, zastavit před silnicí, rozhlédnout se,... S dětmi během vycházek pozorujeme dopravní prostředky i dopravní značky kolem nás, děti samy popisují jejich význam. Děti si opakují prostorové pojmy nahoře, dole, vpravo, vlevo.

- **Jízda na odrážedlech, koloběžkách:** Děti se před jízdou seznámí s technickým stavem odrážedel a koloběžek, ukážeme si, jak lze dofouknout pneumatiky. Jako ukázkou dětem přivezu kolo, u kterého si ukážeme, jaká je povinná výbava, a na co si

musí dát před jízdou pozor. Děti se seznámí s povinností nosit ochrannou helmu. Na chodník u mateřské školy opět nakreslíme křídou silnici a děti budou moci jezdit.

- **Dopravní nehoda:** S dětmi si v kroužku povíme, co je to dopravní nehoda a jak k ní může dojít. Zkusíme si sehrát krátké divadlo, ve kterém se srazí několik řidičů. Nakonec se děti zkusí zamyslet, jak by šlo dopravní nehodě předejít a opět situaci zkusí zdramatizovat.

- **Dopravní hřiště:** Zjistíme, zda máme v blízkosti mateřské školy nějaké dopravní hřiště a domluvíme tam dětem výlet. V Hradci Králové je nové moderní dopravní hřiště v Třebši.

III. REALIZACE:

Tento třetí projekt jsem realizovala koncem školního roku, kdy nám přálo počasí a mohli jsme spoustu času trávit venku. Ranní jsme trávily čas ve školce, kde děti plnily pracovní listy, kreslily město a dopravní značky. Po svaččině jsme se niž snažily přesunout všechny aktivity na školní zahradu nebo do blízkého okolí. Všechny pomůcky pro pohybové hry „Na záchranný systém“ a „Na telefonní čísla“ jsem vzala na zahradu a hry jsme hráli tam. Děti si rychle zvuky aut zapamatovaly a pak už správně reagovaly na pokyn, kdy mají běžat. Také hru „Na telefonní čísla“ se naučily rychle, protože s čísly se seznámily již v průběhu školního roku. Děti mě hodně překvapily svojí reakcí na dramatizaci dopravních nehod. Nečekala jsem, že budou samy tak přemýšlet nad tím, proč nehody vznikají a že samy vymyslí, jak jim předcházet. Děti měly spoustu dobrých nápadů a snažily se ostatní přesvědčit o nutnosti dodržování dopravních pravidel, které se během roku naučily.

Na závěr roku jsem chtěla pro děti zorganizovat výlet na dopravní hřiště, ale bohužel jsem zjistila, že je hřiště plně obsazené a je nutné se domlouvat s velkým předstihem. Tato aktivita pro mě zůstává výzvou pro příští rok. S dětmi jsme si alespoň udělali malé hřiště u MŠ, kde si samy nakreslily silnice a značky. Dětem jsem ukázala, jak si mají zkontrolovat technický stav kola a jak se mají dofukovat pneumatiky. Tato aktivita se dětem moc líbila, každý si chtěl zahrát na opraváře.

IV. REFLEXE:

Při realizaci třetího projektu jsme s dětmi hodnotily jednotlivé činnosti a vyprávěli jsme si o tom, co se nám líbilo a co nového jsme se naučili. Děti si často vzpomínaly na

aktivity z předchozích projektů a hledaly návaznost v nových činnostech. Také v tomto projektu jsem vyhranila jednu nástěnku pouze pro dopravní výchovu, což se ukázalo jako dobrý nápad. Děti samy chodily s obrázky nebo s nápady, co na nástěnku dát. U nástěnky se často zastavily a vyprávěly si vzájemně o tom, co dělaly. Postřehy a poznatky z realizace činností jsem předala také svým kolegyním a společně jsme o nich rozpravovaly.

6.4 Preventivní projekty a kampaně v ČR

S tématem dopravní výchovy se setkáváme i v rámci nabídky některých institucí. Jedná se zejména o projekty pořádané ministerstvem dopravy, odborem BESIP a Policií České republiky. V rámci své praxe jsem se setkala i s nabídkou různých dopravních pohádek (Divadélko malé Bo, pohádka Janku, co to znamená, když ti svítí červená), preventivních pořadů organizovaných různými organizacemi (například Asociace Záchranný kruh). Různé dopravní akce pořádají často i samotné obce v rámci dětských dnů a dalších akcí pro děti.

Některé náměty lze nalézt i na internetu. Pro děti 4-6-ti leté vydal BESIP návrh aktivit doplněný o metodické obrázky, který lze stáhnout ze stránek BESIPu: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/ms/stojan-dopravni-vychova-a4.pdf> obrázky k činnostem: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/ms/pracovni-listy-a4.pdf>.

Závěr

Doprava je všude kolem nás. Ať už jedeme autem, na kole nebo jdeme pěšky, jsme stále její součástí. Dopravní výchovu nelze chápat pouze jako nácvik správného chování v dopravním provozu. Jde o celý komplex návyků, pravidel a dovedností, které si dítě musí osvojit. Dopravní výchovu je potřeba začlenit do běžných každodenních činností dítěte, a to nejlépe nenápadnou a nenásilnou formou. Činnosti by se měly stát jakýmsi rituálem, který dítě dělá automaticky a nepřemýšlí nad ním. Toho docílíme neustálým opakováním a rozšiřováním znalostí a dovedností. Dopravní výchova provází celý náš život, její základy získáváme už od malička.

Zprvu jsem byla toho názoru, že dopravní výchova je v mateřských školách málo začleňována do edukačního procesu a že je třeba realizovat ji ve větším množství. Přesvědčila jsem se o tom, že dostupné literatury, vhodné pro předškolní věk, není příliš mnoho.

Na začátku své diplomové práce jsem se zaměřila na charakteristiku dopravy a dopravní infrastruktury v České republice. Ucelila jsem poznatky z dopravní legislativy, která se vztahuje jak k samotné dopravě, tak k zajištění bezpečnosti dětí ve výchovně-vzdělávacím procesu. Zjistila jsem, že v současné době se problematikou dopravní výchovy zabývá několik subjektů, například školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR, kraje, obce, Policie ČR nebo městské policie. Definovala jsem cíl dopravní výchovy, kterým je příprava dětí i dospívajících na bezpečný a samostatný pohyb v dopravním prostředí. Více jsem se věnovala rámcovým vzdělávacím programům, které jsou základními kurikulárními dokumenty českého školství. Porovнала jsem rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání s rámcovým vzdělávacím programem pro předškolní vzdělávání a vyhledala jsem cíle a úkoly odpovídající dané problematice. Výsledkem porovnání obou programů bylo zjištění, že zatímco v RVP ZV je oblast dopravní výchovy začleněna jako samostatná kapitola, v RVP PV tato oblast chybí. Zjistila jsem, že při plánování v předškolním vzdělávání hraje nezastupitelnou roli učitel. V souladu s RVP PV připravuje každý pedagog vzdělávací nabídku, kterou realizuje s dětmi a tím dochází k plnění cílů a kompetencí. Téma si každý volí sám, proto se může stát, že oblast dopravní výchovy bude ve vzdělávacím procesu zahrnuta pouze okrajově, nebo dokonce vůbec. Proto jsem v jedné z dalších

částí práce připravila tři projekty rozdělené podle věku dětí, které by mohly pedagogy inspirovat.

V návaznosti na obecné charakteristiky dopravní výchovy jsem se zaměřila na předškolní věk a začlenění aktivit z této oblasti do chodu mateřských škol. Uvědomila jsem si, že předškolní děti mají omezené znalosti a jejich fyzické schopnosti i úroveň jejich myšlení mají svá specifická. Mezi tato specifika například problémy s orientací v prostoru, zejména ve smyslu pravolevé orientace, neuvědomování si nebezpečí, neautomatizování naučených znalostí apod. V dopravní výchově těchto dětí hraje velkou roli také jejich věk a zkušenosti, které se projevují ve volbě vhodných metod a forem práce. Ty musí být pro dítě zajímavé a přiměřené. V praktické části jsem vytvořila několik návrhů činností využitelných v mateřských školách rozdělených podle věku dětí. Tyto projekty jsem v rámci své praxe úplně nebo částečně realizovala a své postřehy jsem zpracovala do této diplomové práce.

Cílem této práce bylo vytvořit metodickou pomůcku pro zařazení tématu do školních vzdělávacích programů v mateřských školách s důrazem na postupnost, přiměřenost a kontinuitu. Myslím, že se mi podařilo vytvořit určitý manuál pro učitelky mateřských škol, který jim pomůže u dětí rozvíjet znalosti a dovednosti z dopravní výchovy. Sama jsem dopravní výchovu začlenila do programu naší mateřské školy. U dětí jsem vzbudila zájem o tuto problematiku a shledala jsem se s kladnými reakcemi. Realizované projekty hodnotili pozitivně nejen děti, ale i rodiče. Nadále budu podporovat začlenění těchto aktivit i u svých kolegyní.

Seznam pramenů

1. *Bezpečné silnice dětem!*. Průhonice: Volvo Auto Czech, 2006. ISBN 80-239-9100-0.
2. Dopravní infrastruktura v ČR. In: *Vitejtenazemi.cz* [online]. [cit. 2016-05-31].
Dostupné z:
http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=dopravni_infrastruktura_v_cr&site=doprava.
3. IBESIP. In: *IBESIP* [online]. [cit. 2016-06-23]. Dostupné z: www.ibesip.cz
4. Letiště v ČR. In: *Vitejtenazemi.cz* [online]. [cit. 2016-06-02]. Dostupné z:
http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=letiste_v_cr&site=doprava
5. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0.
6. MAŇÁK, Josef a Vlastimil ŠVEC. *Výukové metody*. Brno: Paido, 2003. ISBN 80-7315-039-5.
7. *Metodický pokyn k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí, žáků a studentů ve školách a školských zařízeních zřizovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy*. Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2005. Dostupné z:
<http://www.msmt.cz/dokumenty/metodicky-pokyn-k-zajisteni-bezpecnosti-a-ochrany-zdravi-deti-zaku-a-studentu-ve-skolach-a-skolskych-zarizenich-zrizovanych-ministerstvem-skolstvi-mladeze-a-telovychovy>.
8. *Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte*. Ministerstvo dopravy. 2008. Dostupné také z: <http://dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>.
9. *NARÍZENÍ KOMISE (ES) č. 851/2006*. Brusel, 2006. Dostupné také z:
<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/654D4CE9-88B7-46C3-93D4-754BC4AB59E7/0/2006D0851sou%C4%8D%C3%A1stiinfrastruktury.pdf>.
10. Pravidla silničního provozu. In: *Ibesip.cz* [online]. [cit. 2016-06-02]. Dostupné z:
<http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu>.
11. PRŮCHA, Jan, Eliška WALTEROVÁ a Jiří MAREŠ. *Pedagogický slovník*. 6., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-647-6.

12. *Rámcový vzdělávací program pro předškolní výchovu*. Praha: Výzkumný ústav pedagogický, 2004. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/ramcovy-vzdelavaci-program-pro-predskolni-vzdelavani>.
13. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2013.
14. ROTHENGATTER T. *A behavioural approach to improving traffic behaviour of young children* [online]. Londýn: Taylor & Francis, 2007 [cit. 2016-06-07]. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00140138408963473>
15. Silniční síť v ČR. In: *Vitejtenazemi.cz* [online]. [cit. 2016-06-02]. Dostupné z: http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=silnicni_sit_v_cr&site=doprava.
16. Síť železnic v ČR. In: *Vitejtenazemi.cz* [online]. [cit. 2016-06-02]. Dostupné z: http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=sit_zeleznic_v_cr&site=doprava.
17. STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4251-3.
18. STOJAN, Mojmír. *Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 2*. In: *Škola a zdraví 21*. Brno: Paido. 2007. ISBN 978-80-86633-98-5.
19. STOJAN, Mojmír. *Škola a zdraví 21. Dopravní výchova v RVP pro 1. stupeň ZŠ*. Brno: MSD. 2008. ISBN 978-80-7392-079-1.
20. PETEROVÁ Radka, *Školní řád mateřské školy*. Hradec Králové: ZŠ a MŠ Malšova Lhota, 2015.
21. PETEROVÁ Radka, *Provozní řád mateřské školy*. Hradec Králové: ZŠ a MŠ Malšova Lhota, 2015.
22. *Tematická zpráva: Výsledky zjišťování podpory výchovy ke zdraví v mateřských, základních a středních školách*. Česká školní inspekce. Praha, 2014. Dostupné také z: <http://www.csicr.cz/getattachment/449423cb-046f-4d5f-b6bc-61cca50f2ca720>. Vodní cesty v ČR. In: *Vitejtenazemi.cz* [online]. [cit. 2016-06-02]. Dostupné z: http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=vodni_cesty_v_cr&site=doprava.

23. Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky. In: *Is.muni.cz* [online]. [cit. 2016-05-16]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/js13/geograf/web/pages/07-doprava.html>.
24. *Vyhláška 14/2005 Sb., o předškolním vzdělávání*. Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 2005. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/dokumenty/vyhlaska-c-14-2005-sb-o-predskolnim-vzdelavani-1>.
25. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. BESIP, 2013.
26. ZELENÝ, Lubomír a Luboš PEŘINA. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 80-245-0110-4.

Přílohy

Příloha 1 Dopravní značky v souvislosti s pojmem chodec	i
Příloha 2 Dopravní značky v souvislosti s pojmem jezdec	ii
Příloha 3 Fotografie z realizace projektů	iv

Příloha 1 Dopravní značky v souvislosti s pojmem chodec

Stežka pro chodce



Konec stežky pro chodce



Stežka pro chodce a cyklisty



Konec stežky pro chodce a cyklisty



Přechod pro chodce (značka svislá nebo vodorovná)



Podchod nebo nadchod



Zákaz vstupu chodců



Příloha 2 Dopravní značky v souvislosti s pojmem jezdec

Stežka pro cyklisty



Konec stežky pro cyklisty



Stežka pro chodce a cyklisty



Konec stežky pro chodce a cyklisty



Hlavní silnice



Konec hlavní silnice



Vedlejší silnice



Stůj, dej přednost v jíždě!



Zákaz vjezdu všech vozidel (obousměrný) Jednosměrný provoz



Zákaz vjezdu jízdních kol



Pozor cyklisté



Pozor přechod pro chodce



Pozor děti



Světelné signály



Příloha 3 Fotografie z realizace projektu č. 1

Procházky do okolí, výlety autobusem, chůze ve dvojicích.

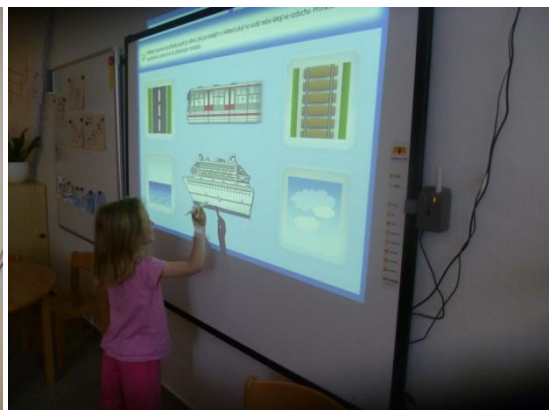


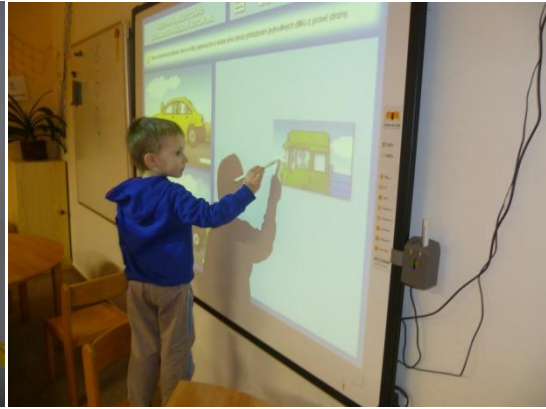
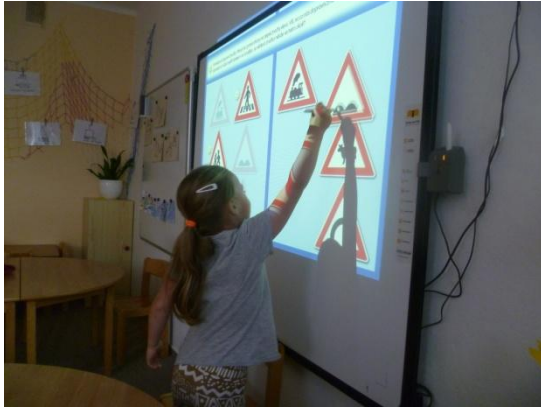
Exkurze s dětmi





Interaktivní tabule- Barevné kamínky





Další aktivity

