

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra antropologie a zdravovědy

Diplomová práce

Bc. Nováková Pavlína

Učitelství výchovy ke zdraví

Učitelství českého jazyka a literatury

Znalost dopravních pravidel u žáků na 2. stupni základních škol

Olomouc 2016

vedoucí práce: Mgr. Petra Kurková, Ph. D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci na téma „Znalost dopravních pravidel u žáků na 2. stupni základních škol“ vypracovala samostatně a použila jen odbornou literaturu, která je uvedena v seznamu citované literatury.

V Olomouci dne.....

Podpis.....

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat paní Mgr. Petře Kurkové, Ph. D. za odborné vedení mé diplomové práce, za její cenné připomínky a odborné rady při zpracovávání této práce.

Dále bych ráda poděkovala nejen všem žákům, kteří se zapojili do výzkumného šetření, ale především samotným ředitelům, ředitelkám a učitelům za jejich ochotu a spolupráci při samotné realizaci dotazníkového šetření na jednotlivých základních školách.

Obsah

Úvod	6
1 Cíle práce.....	8
1.1 Hlavní cíl.....	8
1.2 Dílčí cíle	8
2 Teoretická část.....	9
2.1 Silniční provoz a děti	9
2.1.1 Děti jako účastníci silničního provozu.....	9
2.1.2 Děti v autě.....	9
2.1.3 Děti jako chodci	11
2.1.4 Děti a jízda na kole	12
2.2 Dopravní nehody a děti	14
2.3 Statistiky nehodovosti	16
2.4 Dopravní výchova	19
2.4.1 Historie dopravní výchovy.....	19
2.4.2 Cíle dopravní výchovy.....	21
2.4.3 Systém dopravně výchovného působení.....	22
2.5 Instituce dopravní výchovy	23
2.5.1 Rodina.....	23
2.5.2 Mateřská škola	24
2.5.3 Základní škola.....	25
2.5.4 Bezpečnost silničního provozu (BESIP).....	26
2.6 Dopravní výchova v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (RVP ZV).....	27
3 Výzkumná část.....	30
3.1 Výzkum zaměřený na zjištění znalostí žáků	30
3.2 Stanovení výzkumných otázek.....	30

3.3	Metoda výzkumu.....	31
3.4	Struktura dotazníku	31
3.4.1	První část dotazníku.....	31
3.4.2	Druhá část dotazníku	32
3.5	Průběh vypracování dotazníku.....	32
3.5.1	Časový průběh výzkumu	33
3.5.2	Charakteristika souboru respondentů.....	33
3.5.2.1	Obecná charakteristika	33
3.5.2.2	Podrobná charakteristika	33
3.6	Výzkumné šetření.....	35
3.6.1	Znojenské základní školy	35
3.6.1.1	Základní škola JUDr. Mareše.....	36
3.6.1.1.1	Výzkum u žáků 6. třídy	37
3.6.1.1.2	Výzkum u žáků 9. třídy	39
3.6.1.2	Základní škola Mládeže	41
3.6.1.2.1	Výzkum u žáků 6. třídy	42
3.6.1.2.2	Výzkum u žáků 9. třídy	44
3.6.1.3	Základní škola Pražská.....	47
3.6.1.3.1	Výzkum u žáků 6. třídy	47
3.6.1.3.2	Výzkum u žáků 9. třídy	50
3.6.2	Vesnické základní školy	52
3.6.2.1	Základní škola Božice	52
3.6.2.1.1	Výzkum u žáků 6. třídy	53
3.6.2.1.2	Výzkum u žáků 9. třídy	55
3.6.2.2	Základní škola Jevišovice	57
3.6.2.2.1	Výzkum u žáků 6. třídy	57
3.6.2.2.2	Výzkum u žáků 9. třídy	60

3.6.2.3	Základní škola Prosiměřice	62
3.6.2.3.1	Výzkum u žáků 6. třídy	63
3.6.2.3.2	Výzkum u žáků 9. třídy	65
3.7	Výsledky komparace	67
3.7.1	Komparace znalostí žáků 6. a 9. tříd.....	67
3.7.2	Komparace znalostí žáků 6. tříd dle lokalit	69
3.7.3	Komparace znalostí žáků 9. tříd dle lokalit	70
3.7.4	Komparace znalostí žáků 6. tříd dle pohlaví.....	72
3.7.5	Komparace znalostí žáků 9. tříd dle pohlaví.....	74
4	Diskuse.....	76
	Závěr	80
	Souhrn.....	83
	Summary.....	84
	Referenční seznam	85
	Seznam tabulek	89
	Seznam grafů.....	89
	Seznam příloh.....	90

Úvod

Dopravní pravidla jsou běžnou součástí našeho každodenního života. Tato skutečnost se netýká pouze nás dospělých jedinců, ale velký vliv má také na samotné děti. Právě tato nejmladší věková část populace je považována za jednu z nejzranitelnějších a nejkritičtějších skupin naší společnosti v souvislosti se vznikem nejrozumnějších možných forem zranění, ba dokonce se vznikem nezvratných následků s tím nejtragičtější scénářem končícím smrtí dítěte, a to v případě jejich účasti na nehodě v silničním provozu.

Nehody jako takové se vyskytují v několika variantách. Jedná se například o automobilové nehody, kdy děti jako spolujezdci utrpí zranění zapříčiněná právě nárazem automobilu, dále to mohou být nehody vzniklé při účasti dětí v silničním provozu jako chodců či nehody v podobě následků jízdy dětí na cyklistickém kole způsobených jejich nezodpovědností v souvislosti s nevhodným vybavením kola a především s nevyužitím cyklistické přilby a reflexních prvků.

Otázka týkající se nošení cyklistické přilby je považována v dětském věku, především v období puberty, za velice citlivou. Právě tyto děti cyklistickou přilbu označují za naprosto zbytečnou a zastávají názor, že jim přilba narušuje jejich módní image. Já osobně jsem k prevenci v podobě používání cyklistické přilby byla vedena již od útlého dětství svými rodiči a mohu popravdě říci, že právě onen ochranný princip přilby mi v několika kritických situacích skutečně zachránil život. Touto osobní zkušeností bych tedy chtěla zdůraznit a zároveň upozornit na velice stěžejní výchovné působení ze strany rodiny, jež stojí na potencionálním vrcholu veškerého primárního působení, v našem případě prevence zaměřené na předcházení vzniku nehod dětí v rámci jejich účasti na silničním provozu.

Na již zmiňované preventivní rodičovské aktivity dále navazuje prostředí mateřské školy a následně prostředí školy základní. V těchto případech je prevence realizována v podobě dopravní výchovy, která má své nezastupitelné místo již určitou dobu v základním vzdělávání.

Během několika uplynulých let došlo k výrazným změnám právě v procesu vzdělávání, a to v podobě vzniku Rámcového vzdělávacího programu jako hlavního kurikulárního dokumentu, podle jehož struktury vznikají Školní vzdělávací programy konkrétních škol. Tato fakta způsobila jakousi revoluci v oblasti vzdělávání, v rámci

kterého došlo k jeho rozčlenění do vzdělávacích oblastí v závislosti na rozdílnost prvního a druhého stupně.

Výše uvedené skutečnosti ovlivnily nejen veškeré vyučovací předměty, ale také realizaci dopravní výchovy jako takové. Dopravní výchova se stala součástí vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět na prvním stupni. Na stupni druhém se jedná o vzdělávací oblast Člověk a zdraví, kde je dopravní výchova realizována především v předmětu Výchova ke zdraví (někdy i v rámci předmětu Výchova k občanství).

A právě s předmětem Výchovy ke zdraví souvisí odůvodnění zvolení tématu pro mou diplomovou práci ve znění Znalost dopravních pravidel u žáků na druhém stupni základních škol. Jelikož studuji obor Učitelství Výchovy ke zdraví, je a i nadále bude mým úkolem pozitivně působit na osobnost mých budoucích potencionálních žáků, a to prostřednictvím výchovného a vzdělávacího procesu, proto jsem se tedy rozhodla s jistou prevencí začít již prostřednictvím své diplomové práce. Bylo by nemožné postihnout a zároveň se zaměřit na veškeré rizikové faktory prostupující v podstatě celou společností, tudíž jsem svou pozornost soustředila na oblast chování a jednání dětí při jejich účasti na silničním provozu.

Praktická část mé práce má tedy podobu výzkumného šetření, v rámci kterého byly zjišťovány konkrétní znalosti týkající se dopravních pravidel a zásad bezpečného chování v dopravě u žáků šestých a devátých tříd jako stěžejních mezníků vzdělávání na druhém stupni základní školy.

Konečné výsledky a zjištěná fakta z provedeného výzkumného šetření mohou následně posloužit k podniknutí konkrétních kroků v podobě zefektivnění a zpestření primární prevence zaměřené na dopravní výchovu na základních školách například ve spolupráci s Policií ČR či koordinátory BESIPU. Výše zmíněné skutečnosti vlastně tvoří stěžejní cíl mé diplomové práce. Věřím, že v blízké budoucnosti budu moci svůj záměr nastíněný obsahem mé práce uplatnit a zrealizovat v praxi, a to prostřednictvím výchovného a vzdělávacího působení primárně zaměřeného na prevenci rizikového chování u dětí. Právě tuto činnost považuji za své poslání, ale zároveň i za svůj úděl...

1 Cíle práce

1.1 Hlavní cíl

- Zjistit úroveň dosažených teoretických znalostí z oblasti dopravní výchovy se zaměřením na znalost a dodržování dopravních pravidel, a to u žáků šestých a devátých tříd ze základních škol z města Znojma a ze základních škol vesnického charakteru nacházející se právě v blízkém okolí samotného města Znojma.

1.2 Dílčí cíle

- Ověřit znalosti zaměřené na základní terminologii v souvislosti s dopravní výchovou u jednotlivých žáků.
- Ověřit znalosti spjaté s cyklistickou problematikou u jednotlivých žáků.
- Ověřit znalosti týkající se rozpoznání dopravních značek dle platných zákonů v podobě dodržování dopravních pravidel ze strany jednotlivých žáků.
- Ověřit znalosti týkající se rozpoznání dopravních značek dle platných zákonů v podobě dodržování dopravních pravidel v konkrétní dopravní situaci, a to u jednotlivých žáků.
- Komparace znalostí žáků šestých a devátých tříd na základě dosažených výsledků výzkumného šetření.
- Komparace znalostí žáků z městských základních škol a znalostí žáků ze základních škol vesnického charakteru dle dosažených výsledků výzkumného šetření.
- Komparace znalostí žáků dle pohlaví (chlapci, dívky) na základě dosažených výsledků výzkumného šetření.

2 Teoretická část

2.1 Silniční provoz a děti

Silniční provoz je tvořen nejen různými dopravními prostředky, ale především uživateli těchto prostředků, jež jsou považovány za přímé účastníky silničního provozu. Tento provoz dotváří další účastníci, a to například i děti jako nemladší věková kategorie podílející se na konkrétních dopravních situacích.

2.1.1 Děti jako účastníci silničního provozu

Děti, jako nejmladší členové lidské populace, jsou oprávněně považovány za nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Za jejich veškeré chování, stejně tak i za chování dětí na pozemních komunikacích zodpovídají právě jejich rodiče, a to ve všech možných situacích, kdy se dítě stává součástí silničního provozu (dítě v roli chodce, pasažéra vozidla, jezdce různých koloběžek, tříkolek či jízdních kol). Rodičovská výchovná činnost zaměřená na vytváření a upevňování bezpečného chování a jednání dětí během účasti na silničním provozu začíná již od útlého věku dítěte, a to v podobě povinného použití zádržných systémů při přepravě dětí jakýmkoliv dopravními prostředky. Od těchto prvních preventivních kroků ze strany rodičů se postupuje dále například k seznamování dětí se správným způsobem pohybu po komunikaci, správným přecházením vozovky, s dopravním značením a také s výbavou jízdního kola (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic>).

2.1.2 Děti v autě

Jak již bylo uvedeno, děti patří k nejvíce ohroženým a zranitelným účastníkům automobilové dopravy. Tato skutečnost souvisí s faktem, že lidé žijící v právě probíhajícím 21. století, by se bez dopravy jako takové již neobešli, jelikož jsou nepostradatelnou součástí onoho dnešního uspěchaného, hektického a přetechizovaného světa. Právě z uvedeného tvrzení je naprosto nemožné vyhnout se jakémukoliv kontaktu se silničním provozem a s jeho možnými nástrahami, tudíž se považuje za nutné a vhodné dodržovat zákonem dané povinnosti vztahující se k oblasti přepravy dětí dopravními prostředky. Právě tato zmiňovaná nařízení se diferencují dle dosaženého věku jednotlivých dětí.

Konkrétním věkovým skupinám dětí tudíž odpovídají stanovená pravidla právě pro danou věkovou skupinu (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>):

a) Věk 0 - 4 roky

Pro děti této věkové kategorie je charakteristické nepochopení možného nebezpečí v silničním provozu, tudíž není možná jejich samostatná přítomnost či pohyb v dopravě.

Při přepravě těchto dětí automobilem se využívá odpovídající a právně schválený zadržný systém (dětské sedačky). S automobilovou přepravou dítěte souvisí také další pravidla, jež musí být dodržována v rámci bezpečnosti nejen dítěte, ale i celé posádky automobilu, a to například snížení rychlosti jízdy či přizpůsobení stylu jízdy povětrnostním podmínkám, (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>)...

b) Věk 5 - 6 let

U dětí v tomto věku se při jejich přepravě automobilovou dopravou volí opět použití schváleného zadržného systému s bezpečnostními pásy, jež nesmí vést pod pažemi a přes břicho dítěte z důvodu prevence vzniku nějakého poranění při možné dopravní nehodě (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>).

c) Věk 7 - 10 let

Děti této věkové skupiny se i nadále přepravují v sedačkách, jež by měla být opatřena pevnými zády a samozřejmě nechybí ani bezpečnostní pás obepínající dotýcnému pánev. Pás je buď součástí samotné sedačky, či jako součást interiéru automobilu (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>).

d) Věk 10 - a více let

S tímto věkovým rozmezím souvisí rychlý růst postavy dětí, tudíž dochází k přechodu od dětských sedaček k samostatnému sedáku za použití bezpečnostního pásu, jež obepne celé tělo daného jedince.

Děti s výškou 150 cm a váhou 36 kg již nemusí využívat autosedačky či sedáky, tento fakt ale nemění nic na povinném připoutání dítěte bezpečnostními pásy (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>).

2.1.3 Děti jako chodci

S prvními krůčky dětí přichází právě ono začleňování těchto dětí do silničního provozu, a to již v podobě přímé účasti. Děti se tedy stávají chodci zprvu vedenými svými rodiči, jež mají povinnost seznámit a následně naučit své děti základním pravidlům týkajících se právě realizace jejich pohybu v dopravě jako takové.

S rolí dítěte jako chodce souvisí hned několik pravidel, které musí být u dětí neustále upevňovány jak ze strany rodičů, tak i mateřské či základní školy:

- při chůzi na chodníku pohyb dítěte vždy na vzdálenější straně od silnice
- pohyb po chodníku vždy po pravé straně (ne po obrubníku), vyhnutí se protijdoucím osobám
- při přecházení vozovky volit bezpečné místo (pokud není k dispozici přechod pro chodce)
- pro přecházení vozovky plnit zákonné nařízení v podobě použití přechodu pro chodce či konkrétního dopravního značení
- před přecházením vozovky dodržovat povinnost rozhlédnutí se
- nevyužívat vozovku ani chodník jako prostor na hraní (slušné a bezpečné chování při pohybu v silničním provozu)
- dodržovat zákonné nařízení týkající se reflexivním prvků jako důležité součásti prevence nehod (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-ve-meste/dite-ve-meste/dite-ve-meste-chodec>; Votruba 1992)

Kromě již výše uvedeného stručného výčtu pravidel se musí chodec jako účastník silničního provozu řídit ještě dalšími stěžejními nařízeními, a to dle § 53 až § 56 zákona č. 361/2000 sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu):

§ 53

„(1) Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz na chodníku, užije pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

(2) Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.

(3) Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou (zákon č. 361/2000 sb., § 53).“

§ 54

„(1) Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou „Přechod pro chodce“, „Podchod nebo nadchod“, musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.

(2) Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.

(3) Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy, nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec musí dát přednost tramvaji (zákon č. 361/2000 sb., § 54.).“

2.1.4 Děti a jízda na kole

Jízdní kolo jako dopravní prostředek slouží nejen k aktivnímu sportování, ale především se jedná o jistou alternativu trávení volného času a to jak dospělými jedinci, tak především dětmi a mládeží, jež disponují větším množstvím volného času. Před samotným započítáním jízdy na kole je nutné zajistit správně vybavené jízdní kolo a naučit se vhodnému a hlavně bezpečnému chování během jakéhokoliv pohybu na cyklistickém kole v rámci silničního provozu (<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-na-kole/s-detmi-na-kole>).

Všechny tyto zmíněné skutečnosti jsou součástí konkrétních paragrafů (§ 57 a § 58), jež se nacházejí v zákoně č. 361/2000 sb., o provozu na pozemních komunikacích:

§ 57

„(1) Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.

(2) Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky, nejsou-li tím ohrožováni ani omezování chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.

(3) Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou (omezení neplatí při předjíždění) (zákon č. 361/2000 sb., § 57).“

§ 58

„(1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochranou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

(2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let, to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

...

(5) Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.

Zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy musí mít cyklista při jízdě za snížené viditelnosti rozsvícenou vždy (zákon č. 361/2000 sb., § 58).“

...

2.2 Dopravní nehody a děti

Děti se stávají součástí silničního provozu již od narození, a to tedy nejdříve v podobě spolujezdce, následně v podobě chodců či cyklistů. Tyto základní formy členství v rámci silničního provozu mají děti připravit na budoucí roli řidičů motorových vozidel. Než urazí onu dlouhou cestu k získání řidičského oprávnění, musí si projít jednotlivými životními etapami, se kterými se pojí jistá věková specifika, jež jsou dle konkrétního dosaženého věku rozčleněna do třech hlavních kategorií:

a) Mladší školní věk

Dle Vágnerové (2000) se školní věk rozlišuje na tři etapy - mladší školní věk, střední školní věk a starší školní věk. Mladšímu školnímu věku odpovídá věkové rozhraní od 6 – 7 let do 8 – 9 let a střednímu školnímu věku rozhraní od 8 – 9 let do 11 – 12 let. Právě tato dvě uvedená období jsou svým průběhem velice příznivá, a to především ve smyslu působení na charakter a psychiku dítěte. V předškolním věku se u dětí zdokonaluje jejich pohybová koordinace, dochází k propojení motorických funkcí a rozvoji rozumové činnosti. Na základě těchto faktů se u dětí probouzí zájem o pohyb, následně o výkon ve spojení s jeho zdokonalováním.

Nejen motorická soustava prochází během tohoto období velkými změnami, ale i nervová soustava ve spojení s psychikou dítěte. Dochází k ústupu lability a impulzivity, k rozvoji sebevědomí, přizpůsobivost či pochopení vztahů k druhým lidem.

Výše zmíněný text odpovídá charakteristice daného období, ale je nutné brát zřetel na skutečnost, že uvedené vlastnosti dětí teprve procházejí daným individuálním vývojem, v rámci kterého může docházet k jeho ovlivňování jak v pozitivním slova smyslu, tak i v tom negativním (Vágnerová, 2000; BESIP, 2001).

b) Starší školní věk

Starší školní věk odpovídá etapě druhého stupně základní školy. Konec tohoto období připadá na okamžik ukončení základní povinné školní docházky (cca v 15 letech). Z biologického hlediska je starší školní věk označován jako období pubescence (první fáze dospívání).

Pro toto období je charakteristická individualita a rozdílnost. U dětí v tomto věku dochází k prudkému tělesnému vzrůstu, nárůstu tělesné síly, obratnosti a vytrvalosti.

U psychického vývoje dochází též ke stěžejním změnám hlavně v oblasti logické paměti, jež umožňuje předvídání a pochopení určitých situací. Psychika jako taková je ovlivněna labilnějšími citovými projevy dětí, v jejichž chování se objevuje vzrušivost, sebecit, citlivost při hodnocení, kritika, hledání vzorů a sestavování si hodnotového žebříčku (Vágnerová, 2000; BESIP, 2001).

V souvislosti s uvedenými věkovými specifiky je nutné podotknout, že děti během jakýchkoliv běžných činností a také během účasti v silničním provozu reagují jako děti, tudíž jejich chování odpovídá tomu, co je typické pro jejich biologický věk a s ním spjatou dětskou logiku. Tento fakt mají na zřeteli nejen jedinci, se kterými se děti běžně setkávají při styku v dopravě, ale i stěžejní činitelé (rodiče, škola, ...), jež se podílejí na vštěpování veškerých zásad týkajících se bezpečného chování v dopravě, v provozu na pozemních komunikacích (BESIP, 2001; Stojan, 2008).

I přes veškerou informovanost společnosti o věkových specifikách dětí a s nimi spojeného často ne bezpečného chování v rámci účasti na silničním provozu, dále i přes veškeré preventivní snahy rodin dětí, školy či další dalších institucí v rámci systému dopravní výchovy dochází k velice závažným chybám dětí v silničním provozu:

- *„Přecházejí na jakýchkoliv místech a ne vždy nejkratším směrem.*
- *Někdy se rozhlédnou v opačném pořadí, tedy nejprve vpravo a teprve pak vlevo.*
- *Přebíhají vozovku za vozidlem, které přejelo, aniž by se přesvědčily, zda v protisměru nepřijíždí jiné vozidlo.*
- *Přecházejí na místech, kde jsou zakryté stojícími vozidly (před autobusem z něhož vystoupily).*
- *Přes vozovku nejčastěji běží, a tím ztrácejí přehled.*
- *Děti, které se v blízkosti vozovky strkají, mohou spadnout do jízdní dráhy.*
- *Při jízdě na kolečkových nebo skateboardu po chodníku mohou nečekaně změnit směr jízdy a vjet i do jízdní dráhy.*
- *Jako cyklisté vyjíždějí z okraje vozovky, odbočují, objíždějí překážky a podobně bez ohlednutí a znamení.*
- *Zejména na méně frekventovaných komunikacích z neznalosti nebo v zápalu hry nerespektují pravidla o přednosti v jízdě jak na křižovatce, tak při vyjíždění na silnici ze hřišť, polních cest, ...*

- *Méně zdatný cyklista při pomalé jízdě – například do kopce – často rozkýve kolo do stran a jeho jízda je klikatější.*
- *Dítě na kole někdy bez znamení a bez zjevného důvodu neočekávaně změni směr jízdy, například odbočí, vyhýbá se výmolu, začne se otáčet nebo náhle zastaví.*
- *Při snížené viditelnosti – především za soumraku – jezdí mnoho cyklistů bez osvětlení.*
- *Jízdní kolo, na kterém dítě veze na rámu, řidítkách, nosiči a podobně svého kamaráda, je velmi málo stabilní a může se proto snadno vychýlit ze směru své jízdy (Stojan, 2008, 48. – 49. s.).“*

Právě tyto výše zmíněné příklady nejrozumnějších chyb způsobených dětmi často vedou až ke vzniku dopravních nehod a následným zraněním nejen samotných dětí, ale i ostatních spoluúčastníků daných dopravních nehod.

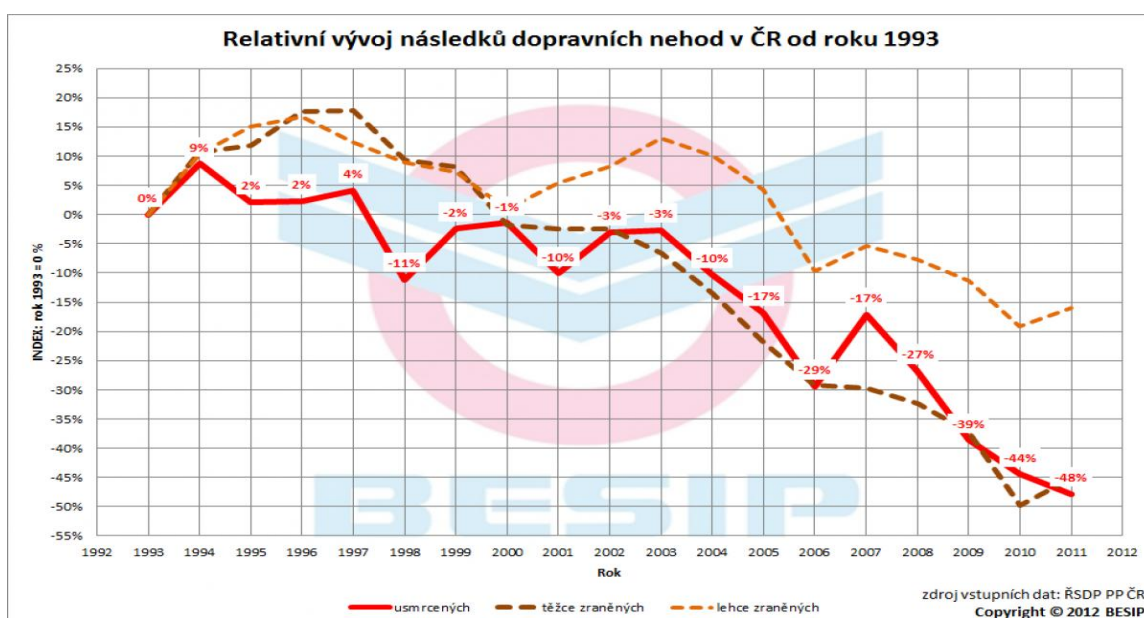
2.3 Statistiky nehodovosti

Dopravní nehody jako takové jsou běžnou součástí každodenního života téměř veškerého lidstva. Jedná se často o velice závažné a tragické události. Za nejsmutnější a nejtragičtější situace v silničním provozu jsou především považovány nehody dětí a s nimi spojené následky v podobě lehkých, těžkých zranění nebo dokonce v podobě smrti.

Nejen dopravní nehody dětí, ale vlastně veškeré formy nehod, při kterých dojde k jakémukoliv zranění lidské osoby, jsou evidovány Policií ČR v podobě konkrétních statistických dat zpracovávaných do platných dokumentů. Jedná se například o dokument Národní strategie bezpečnosti provozu na období 2011 – 2020, který byl koncipován na základě skutečnosti vyplývající z roku 2001, kdy došlo k extrémnímu navýšení počtu usmrcených lidí na českých silnicích a také k navýšení ekonomických ztrát způsobených právě dopravními nehodami. Tento dokument se stal samostatným materiálem Ministerstva dopravy a vytyčuje konkrétní cíle, základní principy i návrhy opatření, jež by se měly podílet na zásadním snížení nehodovosti na silnicích v souvislosti s územím České republiky. Celý proces vytváření Národní strategie bezpečnosti provozu vychází z Dopravní politiky České republiky, dále jej ovlivňuje i působení Organizace spojených národů či orgány Evropské unie. Strategie jako taková je naplňována prostřednictvím oslovených subjektů (kraje, obce s rozšířenou působností, autoškoly, ...), jež svým

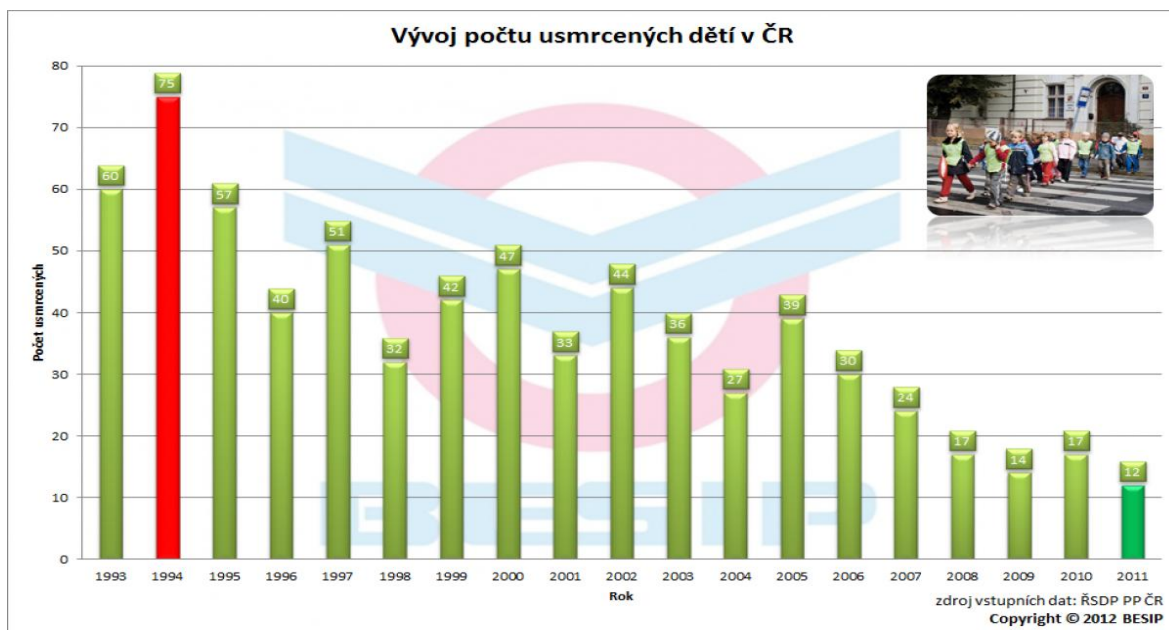
působením přispívají ke snížení dopravní nehodovosti, v případě strategického cíle v rámci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 se konkrétně jedná o snížení počtu usmrcených lidí v silničním provozu na úroveň evropských zemí a současně o 40% snížení počtu těžce zraněných, a to do roku 2020 (BESIP, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, 2001).

V níže uvedeném grafu 1 je zobrazen relativní vývoj následků (smrt, těžké a lehké zranění osob) dopravních nehod v České republice od roku 1993 do roku 2011. Ze zobrazených dat vyplývá skutečnost o razantním snížení již uvedených následků dopravních nehod s občasným patrným navýšením následků (<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-obdobi-1993-2011/prehled-vyvoje-dopravnich-nehod-1993-2011>).



Graf 1. Relativní vývoj následků dopravních nehod v ČR od roku 1993 do roku 2011

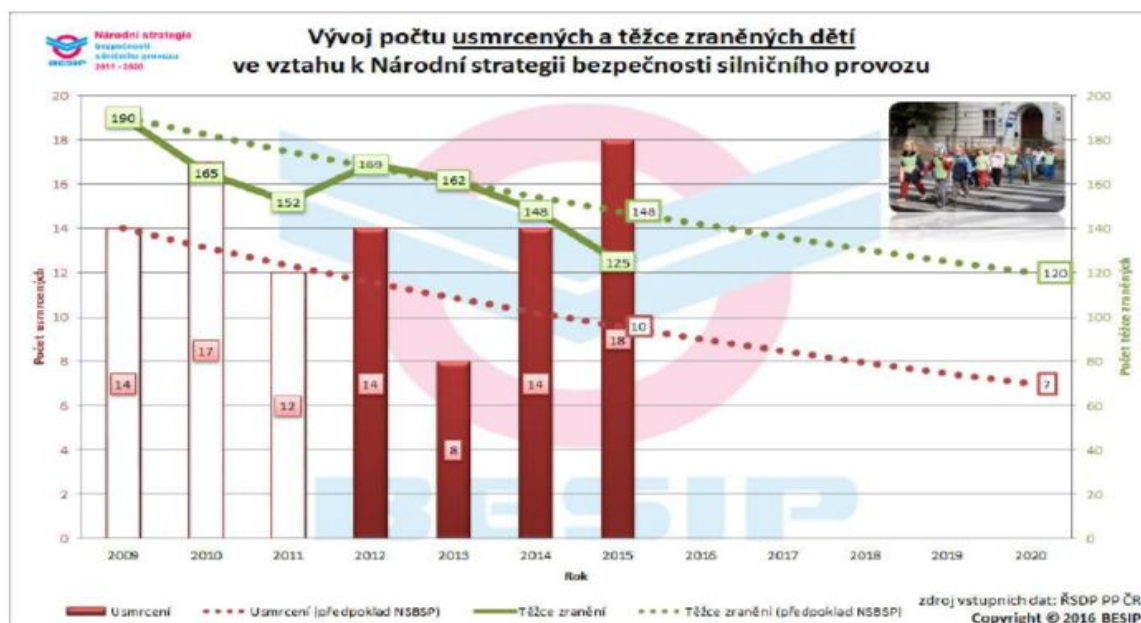
Tento pozitivní klesající charakter se podepsal též na statistice zaměřené konkrétně na děti jako účastníky silničního provozu. V grafu 2 je tedy zobrazen vývoj počtu usmrcených dětí v České republice. Za nejtragičtější rok se považuje rok 1994, jelikož došlo k usmrcení pětasedmdesáti dětí, naopak nejméně dětí s počtem dvanáct zemřelo na českých silnicích v roce 2011 (<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-obdobi-1993-2011/dopravni-nehody-dle-ucastnika-1993-2011/deti>).



Graf 2. Vývoj počtu usmrcených dětí v ČR během let 1993 - 2011

Klesající charakter v rámci vývoje počtu usmrcených dětí v České republice od 2006 do roku 2011 zobrazený v grafu 2 výrazně ovlivnily následující léta, nejdříve se jednalo o rok 2012, dále 2014 a v neposlední řadě rok 2015, a to s výrazným vzestupem počtu usmrcených dětí během jejich účasti na silničním provozu, jak je patrné z grafu 3. Autoři Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 předpokládali, že právě během roku 2015 nebude usmrceno více než deset dětí a těžce zraněno sto čtyřicet osm dětí. K překročení stanoveného předpokladu počtu usmrcených dětí došlo již v srpnu 2015.

I přes počáteční pozitivní statistiky uvedené v grafech 1 a 2 v podobě celkového klesajícího charakteru jak v oblasti počtu dopravních nehod, tak i v případě počtu jednotlivých následků vzniklých při dopravních nehodách dětí, došlo v následujících letech k negativnímu navýšení těchto již zmiňovaných statistik, právě tato skutečnost vyplývá z grafu 3 (BESIP, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, 2001). Je tedy nutné neustále apelovat nejen na dospělé účastníky silničního provozu, ale především také na účastníky v zastoupení nezletilých osob, tedy soustředit se na děti jako nejmladší věkovou skupinu, jež se podílí na utváření silničního provozu jako takového. Právě toto působení na děti má podobu výchovy k bezpečnému chování a jednání v dopravě realizované v dikci několika stěžejních činitelů právě v rámci dopravní výchovy.



Graf 3. Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v rámci let 2006 - 2015

2.4 Dopravní výchova

2.4.1 Historie dopravní výchovy

S objevením dopravní výchovy jako konkrétní oblasti souvisí rozvoj motorismu, který ve velké míře nastal v průběhu 30. let 20. století. S touto skutečností koresponduje nejen obrovský přínos pro společnost, ale také negativní dopad, a to v podobě dopravních nehod a úrazů způsobených právě vozidly různého typu, jež dokládaly již tehdejší policejní statistiky. Ty se velice podobaly dnešním běžně dostupným statistickým údajům. Nacházely se v nich informace například o konkrétním rozdělení nehod dle druhu vozidel, druhu zranění a také způsobu zavinění.

Během 20. století docházelo k neustálému nárůstu dopravních nehod, tento fakt tedy zapříčinil vznik a následnou intervenci tří hlavních tehdejších institucí zabývajících se bezpečností silničního provozu a zároveň i výchovou k dopravní bezpečnosti, a to na profesionální úrovni. Jednalo se o instituce jako Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy, Dopravní úřad policejního ředitelství. V rámci svého působení se zabývaly konkrétními problémy či nedostatky v oblasti dopravy. Jejich pozornost směřovala převážně na tematiku nehodovosti dětí a mládeže spojenou s nutností školního a mimoškolního dopravně výchovného soustavného vzdělávání, dále na tematiku

nedostatků ve výchově řidičů motorových vozidel či nedostatků v metodice a náročnosti konkrétních řidičských zkoušek.

V září 1932 došlo vůbec k prvnímu seznámení široké veřejnosti s dopravně výchovnou problematikou, a to v rámci bezpečnostního týdne spojeného s ochranou před úrazem a požárem pořádaného ze strany Národního komitétu pro vědeckou organizaci v Praze. Během této akce byly uskutečňovány různé expozice spojené právě s tematikou dopravní výchovy. Expoziční činnost oslovila velkou část společnosti a pozitivně podnítila její dopravní myšlení. Na základě této skutečnosti se do dopravní výchovy postupně zapojili další aktéři jako například rozhlas, zástupci parlamentních dopravních výborů, pojišťovny, výrobci motorových vozidel a také školství jako takové, které dbalo na bezpečnost školní mládeže v dopravním prostředí, a to v podobě učebních osnov, či pomocí začlenění dopravní výchovy do obsahu jakéhokoliv vyučovacího předmětu se zaměřením na systematičnost učiva.

S dopravní výchovou v České republice je spjata bohatá a dlouholetá tradice, která se mohla pyšnit svou nadčasovostí a zároveň uvědomováním si ceny lidského života. V roce 1935 došlo k prvnímu uplatnění dopravní výchovy jako odborného termínu, a to v rámci hodinek bezpečnosti F. A. Elstnera, během kterých byla realizována dopravní výchova dětí a mládeže na různých školách (Límová, 2006). Díky této postupně se rozšiřující preventivní aktivitě v podobě hodinek bezpečnosti se ze strany školství objevuje snaha o zajištění bezpečnosti mládeže v dopravním prostředí. Právě na popud resortu školství začínají vznikat podrobné učební osnovy zprvu zaměřené na obecné pražské školy (Stojan, 2009).

Naplno se tato již zmiňovaná preventivní činnost v oblasti dopravní výchovy prosazuje v letech 1969 až 2004. Během této doby bylo domácími nakladatelstvími vydáno přes 70 výukových materiálů v podobě konkrétních metodik dopravní výchovy, různých pracovních listů, sešitů či her souvisejících právě s tematikou dopravní výchovy určených jak pro mateřské školy, tak i školy základní (Stojan, 2009).

V 21. století došlo k obrovskému převratu v systému školství, v rámci něhož se objevil pojem Rámcový vzdělávací program, který s sebou přinesl nejen spoustu inovací, ale také se podílel právě na začlenění dopravní výchovy do vzdělávacích oblastí jako preventivního působení na děti mateřských škol či žáky základních a středních škol (Stojan, 2009).

2.4.2 Cíle dopravní výchovy

Dopravní výchova jako hlavní pilíř prevence nevhodného a zároveň rizikového chování dětí během účasti na silničním provozu se skládá ze dvou částí, a to jednak z části výchovné, jež má podobu systematického a záměrného působení na dítě se záměrem vybavit jej návyky vztahujícími se k dodržování etických norem v rámci chování v dopravě jako její pasivní či aktivní účastník, a dále z části naukové, která obsahuje soubor platných pravidel provozu na pozemních komunikacích s ohledem na odpovídající věkové zvláštnosti dětí (BESIP, 2001).

Dopravní výchova by se tedy dala charakterizovat jako příprava dětí na jejich bezpečný pohyb v silničním provozu, dále se soustřeďuje na formování dětí na jejich budoucí roli řidičů motorových vozidel. Dopravní výchova jako taková se ale nezaměřuje pouze na osobu dítěte, v průběhu jejího vývoje se stala běžnou součástí života a vzdělání každého občana. Jedná se tudíž o proces dlouhodobý a nepřetržitý, který začíná prvním nakročením do silničního provozu a končí v okamžiku, kdy je člověk povinen či nucen se této celoživotní účasti určitým způsobem vzdát (BESIP, 2001).

Právě onen odborný systém dopravní výchovy s daným obsahem, s konkrétními metodami a formami je charakterizován souhrnem stěžejních cílů, které jsou v rámci realizace dopravní výchovy naplňovány:

- „*pochopení dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými ustanoveními;*
- *formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích i k sobě samému (uvědomělá kázeň, ohleduplnost, zdvořilost, přesnost, soustředěnost, vztah k hodnotám);*
- *pochopení dynamiky provozu na pozemních komunikacích a základních principů taktiky pohybu v něm;*
- *osvojení si zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích;*
- *pochopení příčin nesprávného chování a jednání chodců a řidičů, příčin dopravních nehod a jejich morálních, materiálních, sociálních a právních důsledků;*
- *seznámení se s technickými podmínkami bezpečného provozu (silnice, povrch a stav vozovek, vliv počasí na chůzi a jízdu, povinné vybavení a údržba vozidla);*

- *pochopení významu dopravy a jejího dalšího rozvoje v souvislosti s ochranou životního prostředí;*
- *osvojení si základních dovedností při poskytování první pomoci raněným při dopravní nehodě;*
- *pochopení funkce dopravní policie v provozu pozemních komunikací (BESIP, 2001, 5. s.).*

2.4.3 Systém dopravně výchovného působení

Výše uvedené cíle dopravní výchovy jsou realizovány systémem dopravně výchovného působení, tedy konkrétními institucemi podílejícími se na dopravní výchově. Jedná se tedy v první řadě o rodinu s jejími počátečními náznaky prevence v souvislosti s vedením dětí k bezpečnému chování a jednání během jejich účasti na silničním provozu. Mezi další stěžejní instituce patří mateřské a základní školy či hlavní koordinační subjekt v rámci bezpečnosti silničního provozu v České republice nesoucí název BESIP (Bezpečnost silničního provozu).

Podobné orgány na funkční bázi českého BESIPU jsou součástí systému preventivního působení v oblasti dopravní výchovy dětí a mládeže napříč mnoha zemí. V rámci Evropy se jedná například o Slovensko, kde působí BECEP jako samostatné oddělení v dikci Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoja. Svými aktivitami podporuje bezpečnost v silničním provozu a to prostřednictvím stanovené legislativy, strategických koncepcí v podobě „Národního plánu SR pre BECEP 2011 – 2020“ (<http://www.becep.sk/dokumenty/3/co-je-becep>; BECEP, Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020, 2011). Dále se podílí na aplikaci dopravní výchovy v souvislosti s preventivním působením na děti a mladistvé, a to za spolupráce konkrétních škol, a to na základě vzdělávacího a výchovného působení ve formě dopravní výchovy (<http://www.becep.sk/deti/36/dopravna-vychova-pre-deti-a-mladez>). Další evropskou zemí participující na prevenci v oblasti dopravního chování a jednání dětí v silničním provozu je Polsko, jež právě bezpečnost silničního provozu považuje za stěžejní pilíř vzdělávacího systému, v rámci kterého je kladen důraz na změnu postojů a vzorců chování každého lidského jedince při jeho účasti v dopravních situacích. Konkrétní preventivní aktivity jsou realizovány nejen prostřednictvím institucionálního vzdělávání, ale také pomocí působení Vzdělávacího centra bezpečnosti silničního provozu. Činnost tohoto centra tkví v realizaci různých projektů, vzdělávacích programů či kampaní, jež by měly mít vliv nejen na kvalitu

vzdělávání dětí a mládeže, ale také na utváření správných postojů v souvislosti s prvky chování u veškerých potencionálních účastníků v rámci dopravy jako takové za účelem snížení počtu lidských úmrtí při dopravních nehodách (Sicińska, Dabrowska-Loranc, 2015).

Systém dopravně výchovného působení má svoje nezastupitelné místo v podstatě v každém státě s rozvinutou infrastrukturou v souvislosti s rozvojem moderních technologií ve všech možných odvětvích, tedy i v automobilovém průmyslu, který s sebou přináší i možná rizika v podobě vzniku nehod a zároveň jejich následků. Výjimkou v tomto případě nejsou ani Spojené státy americké, kde působí nepřehledné množství organizací zajišťující prevenci v oblasti dopravní výchovy. Jednou z nich je nadace s podtitulem Traffic Safety Education Foundation, která má za úkol vzdělávat nejen rodiče a učitele, ale především děti všech věkových kategorií, a to v oblasti bezpečného chování a jednání v silničním provozu. I přes veškerou snahu těchto nadací panuje v zemích Spojených států amerických smutná realita, jelikož neustále dochází k značnému nárůstu dopravních nehod často zapříčiněných roztržitým a nepozorným stylem jízdy (<http://www.trafficsafetyeducationfoundation.org/#!/aboutus/c1xmk>).

Preventivní působení ve formě dopravní výchovy prostřednictvím aktivit výše uvedených institucí či organizací má svůj nepostradatelný význam a smysl zaměřený na utváření charakteru chování a jednání celé společnosti při jejich účasti na silničním provozu, tudíž je nutné prevenci jako takovou uplatňovat již od toho nejútlejšího věku a dále napříč všemi věkovými kategoriemi.

2.5 Instituce dopravní výchovy

2.5.1 Rodina

Dopravní výchova se tedy postupem času stala důležitou a nepostradatelnou součástí školského systému, ale i přesto se prvky tohoto preventivního působení na dítě jako takové objevují zprvu jako výchovné regulativy ze strany rodiny, nejstarší společenské instituce plnící stěžejní životní funkce (Průcha, Walterová, Mareš, 1998).

Během běžné výchovy probíhající v domácím prostředí jsou největší nároky kladeny na rodiče dětí, tudíž se tato skutečnost promítá také do vytváření a následného upevňování bezpečného chování a jednání dětí v dopravě. Pro úspěšné a efektivní vytvoření základního povědomí o již zmiňované bezpečnosti se doporučuje s dopravní

výchovou v rámci systému rodiny začít již v útlém věku dítěte. Rodina tedy musí dítěti předkládat vhodné vzorce chování vztahujících se nejen k základním hodnotám a postojům, ale také v samotném jednání například při účasti na silničním provozu. Od rodičů se tedy očekává dodržování veškerých pravidel provozu na pozemních komunikacích, tak aby byli pro své děti vždy jen dobrým příkladem. Celý tento výchovný proces zahrnuje nepřeberné množství povinností a činností ze strany rodičů, jedná se například o rozvoj motorických schopností u dětí, seznamování dětí se základními barvami a se základními tvary dopravních značek, cvičení vhodného přecházení vozovky na řízených křižovatkách či vyznačených přechodech, (Límová, 2006) ...

2.5.2 Mateřská škola

Na rodinou vytvořené znalosti zaměřené na tematiku bezpečnostního chování dětí v dopravě navazují činnosti mateřské školy, jež je považována za předškolní vzdělávání (Límová, 2006), *„které podporuje rozvoj osobnosti dítěte předškolního věku (od 3 do 6 let), podílí se na jeho zdravém citovém, rozumovém a tělesném rozvoji a na osvojení základních pravidel chování, základních životních hodnot a mezilidských vztahů. Předškolní vzdělávání vytváří základní předpoklady pro pokračování ve vzdělávání. Předškolní vzdělávání napomáhá vyrovnávat nerovnoměrnosti vývoje dětí před vstupem do základního vzdělávání a poskytuje speciálně pedagogickou péči dětem se speciálními vzdělávacími potřebami (zákon č. 561/2004 sb., § 33 a § 34).“*

Jelikož děti předškolního věku ještě nejsou stoprocentně schopny samostatného bezpečného pohybu zvláště při současné hektické dopravní situaci na pozemních komunikacích, mateřská škola se tedy podílí na snižování možných negativních následků, a to za pomoci již zmiňovaného preventivního působení v kooperaci s danou rodinou (Límová, 2006).

Mateřská škola dětem dále předává a následně upevňuje vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy takovým způsobem, aby u nich byly vytvořeny správné návyky. Výchovné působení pracovníků mateřské školy velkou mírou ovlivňuje reakci dětí při chování jak v běžných životních situacích, tak v situacích dopravních. Na základě této skutečnosti se dopravní výchově v mateřských školách věnuje velká pozornost, a to v podobě realizace stěžejních cílů jako například příprava veškerých dětí na bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích (Límová, 2006).

Výchovné působení mateřské školy směřuje především k psychofyziologickým zvláštnostem a rozvoji poznání dětí předškolního věku, a to prostřednictvím procesu učení se v podobě určité činnosti a jednání, proto má dopravní výchova v předškolním věku charakter nácviku orientace v dopravních situacích přibližujícím se v co největší míře realitě. Zprvu je před samotnou výukou dopravní výchovy realizována předběžná průprava a výcvik smyslového vnímání, poté rozvoj pohybové koordinace a obratnosti, pěstování žádoucích a potřebných vlastností jako například samostatnost, odvaha, respekt k pravidlům či pohotovost v okamžiku reagování na pokyn dospělého. Po této úvodní části následuje zaměření se na dopravní výchovu v pravém slova smyslu. Preventivní působení dopravní výchovy má většinou formu hry, pro kterou je typická spontánnost a impulzivnost právě předškolních dětí. Tuto skutečnost by měli brát v potaz nejen samotní učitelé mateřských škol při výchově dětí k bezpečnému chování a jednání v dopravě, ale i samotní řidiči, jelikož se již zmiňované děti více soustředí na svou hru, nikoliv na silniční provoz (Límová, 2006).

Příprava dětí na jejich účast v silničním provozu během absolvování mateřské školy je zásadní, a to především v souvislosti s výcvikem jejich smyslů, rozvojem jejich pohybové koordinace a obratnosti, pěstováním vlastností jejich osobnosti jako například samostatnost, odvaha, respekt k pravidlům. Tyto uvedené vlastnosti se dále podílejí na započetí přímého působení vlastní dopravní výchovy ze strany již působících rodičů, ale především ze strany základní školy, jako stěžejní instituce základního vzdělávání (Límová, 2006).

2.5.3 Základní škola

„Základní vzdělávání realizované prostřednictvím konkrétních škol vede k tomu, aby si žáci osvojili potřebné strategie učení a na jejich základě byli motivováni k celoživotnímu učení, aby se učili tvořivě myslet a řešit přiměřené problémy, účinně komunikovat a spolupracovat, chránit své fyzické i duševní zdraví, vytvořené hodnoty a životní prostředí, být ohleduplní a tolerantní k jiným lidem, k odlišným kulturním a duchovním hodnotám, poznávat své schopnosti a reálné možnosti a uplatňovat je spolu s osvojenými vědomostmi a dovednostmi při rozhodování o své další životní dráze a svém profesním uplatnění (zákon č. 561/2004 sb., § 44).“

„Základní vzdělávání je uskutečňováno v podobě devíti ročníků, jež se člení na první stupeň a druhý stupeň. První stupeň je tvořen prvním až pátým ročníkem a druhý

stupeň šestým až devátým ročníkem. V místech, kde nejsou podmínky pro zřízení všech 9 ročníků, lze zřídit základní školu, která nemá všechny ročníky (zákon č. 561/2004 sb., § 46 odst. 2).“

Během jednotlivých zmiňovaných ročníků je realizován vzdělávací a výchovný proces, který se považuje za jedinou záruku systematického a odborného vedení dopravní výchovy dětí, jež na základních školách nemá podobu samostatného předmětu, proto se učivo dopravní výchovy vyskytuje jako součást jednotlivých témat vybraných vyučovacích předmětů, ale také v různých dalších formách či metodách práce (vzdělávací program, zájmový kroužek, ...), a to v návaznosti na uplatňování přímých mezipředmětových vztahů a klíčových kompetencí, díky jejichž propojenosti dojde na naplnění očekávaných výstupů vyplývajících z Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání (Límová, 2006).

Jak již bylo uvedeno výše v školském zákonu v § 46 odst. 2, základní vzdělávání sestává ze dvou stupňů, prvního a druhého. Dopravní výchova se na prvním stupni zabývá tématy jako například výuka a výcvik chodce, výuka a výcvik cyklisty, v rámci kterých žáci získávají stěžejní znalosti týkající se právě problematiky dopravní výchovy, na něž se navažuje na druhém stupni prostřednictvím zařazení dopravní výchovy do daného vyučovacího předmětu v závislosti na konkrétním obsahovém členění (Límová, 2006, 52. s.):

- *„teoretické znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích*
- *speciální praktický výcvik v chůzi a jízdě*
- *taktika bezpečného chování a jednání při chůzi a jízdě v provozu na pozemních komunikacích*
- *podmínky provozu na pozemních komunikacích*
- *technické podmínky provozu vozidel*
- *hodnoty a postoje účastníka provozu na pozemních komunikacích“*

2.5.4 Bezpečnost silničního provozu (BESIP)

Jedná se o koordinační orgán pro bezpečnost silničního provozu, jenž měl původně podobu výkonného orgánu Meziministerské koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu. V druhé polovině dvacátého století se stal BESIP součástí příspěvkové organizace, jež se poté transformovala na Ústav silniční a městské dopravy. Nakonec se

BESIP stal součástí Ministerstva vnitra, později Ministerstva dopravy, kde se nachází dodnes, tedy v období 21. století.

První kroky tohoto orgánu vedly k vybudování výchovného systému zasahujícího veškeré věkové kategorie (předškolní a školní výchova, výcvik řidičů – od adolescentních po seniorské řidiče).

V současnosti BESIP vykonává preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to pod záštitou zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jeho aktivity v rámci prevence směřující konkrétně na lidského jedince jako potencionálního účastníka silničního provozu mají především podobu celostátních kampaní či dopravní výchovy, a to za spolupráce s ostatními ústředními orgány státní správy (<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>).

BESIP jako koordinační subjekt je tvořen různými pracovníky, především krajskými koordinátory preventivních aktivit pro dané regiony, města a obce. Stěžejní náplň každého koordinátora tvoří konkrétní činnosti v podobě zastupování zájmů samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy v rámci jednotlivých regionech, vytváření podmínek pro práci krajských iniciativ a iniciativ obecních úřadů, obcí s rozšířenou působností, spolupráce s krajskými úřady, obecními úřady, Policií ČR, městskou policií a dalšími subjekty podílející se na bezpečnosti silničního provozu daného regionu, organizace celostátně vyhlášených akcí a programů, zabezpečení ve spolupráci s jednotlivými dětskými dopravními hřišti a se základními školami provádění dopravní výchovy dle metodiky Ministerstva dopravy, také v podobě dohledu nad zpracováváním harmonogramů a garance plnění harmonogramů výuky dětských dopravních hřišť, kontroly dětských dopravních hřišť a v neposlední řadě se jedná o participaci na vzniku mediálních kampaní a spolupráci s regionálními médii za účelem rozšiřování preventivního působení v oblasti bezpečného chování a jednání jedinců (především dětí a mladistvých) při jejich účasti na silničním provozu (<http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip>).

2.6 Dopravní výchova v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (RVP ZV)

Realizace dopravní výchovy na základních školách se odvíjí od jejího zařazení do RVP ZV, potažmo řečeno do Školních vzdělávacích programů (ŠVP) jednotlivých škol.

RVP v současné době utváří obsah vzdělávání v České republice, dle něj se řídí veškeré školské instituce, a to na základě nařízení v podobě Zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon) (MŠMT, RVP ZV, 2016).

RVP svou charakteristikou spadá mezi kurikulární dokumenty, jež jsou vytvářeny na dvou úrovních, a to na úrovni státní a školní. Státní úroveň je naplňována v podobě Národního programu vzdělávání vymezujícího počáteční vzdělávání jako celek a Rámcového vzdělávacího programu se závaznými rámci vzdělávání pro jeho jednotlivé etapy – předškolní, základní a střední vzdělávání (MŠMT, RVP ZV, 2016).

RVP vycházejí z nové strategie vzdělávání, ve které se klade velký důraz na klíčové kompetence, jež představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a následné uplatnění každého člena ve společnosti. Výběr a pojetí jednotlivých klíčových kompetencí vyplývají z hodnot obecně přijímaných ve společnosti. V rámci základního vzdělávání se jedná o tyto kompetence - kompetence k učení, kompetence k řešení problémů, kompetence komunikativní, kompetence sociální a personální, kompetence občanské, kompetence pracovní, jež se navzájem prolínají. Stěžejním úkolem vzdělávání je tedy vybavit všechny žáky právě těmito kompetencemi, které jsou realizovány v rámci veškerých vzdělávacích oblastí základního vzdělávání v závislosti na RVP ZV (MŠMT, RVP ZV, 2016).

Jednotlivé vzdělávací oblasti sestávají s vzdělávacího oboru či obsahově blízkými vzdělávacími obory (MŠMT, RVP ZV, 2016, 14. s.):

- „*Jazyk a jazyková komunikace (Český jazyk a literatura, Cizí jazyk, Další 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)*“

Obsah uvedených vzdělávacích oborů je realizován prostřednictvím očekávaných výstupů a konkrétním učivem. Očekávané výstupy s činností povahou jsou prakticky zaměřené s cílem běžného využití v životě. Soustřeďují se na ověřitelnost a vymezují předpokládanou způsobilost žáků v souvislosti s osvojeným učivem v praktických situacích a v běžném životě ze strany žáků, a to na konci pátého a devátého ročníku. Co se týče oblasti učiva, jež je definováno jako prostředek k dosažení očekávaných výstupů, má podobu konkrétních tematických okruhů, a to v souvislosti s vymezenými standardy (MŠMT, RVP ZV, 2016).

Výše zmíněné klíčové kompetence, očekávané výstupy, učivo a s ním spojené standardy v rámci fungování RVP ZV doplňují dále průřezová témata, jež reprezentují okruhy aktuálních problémů současného světa. Svou činností se staly nedílnou součástí základního vzdělávání. Podílejí se na utváření příležitostí pro individuální uplatnění žáků a zároveň rozvíjí jejich osobnost se zaměřením na jejich postoje a hodnoty. Jednotlivá průřezová témata – Osobnostní a sociální výchova, Výchova demokratického občana, Výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech, Multikulturní výchova, Enviromentální výchova, Mediální výchova se stala povinnou součástí základního vzdělávání. Z této skutečnosti tedy vyplývá fakt o implementaci do vzdělávání na prvním i na druhém stupni, a to ze strany všech škol či školních institucí (MŠMT, RVP ZV, 2016).

Všechny tyto uvedené aspekty vycházející z osnovy RVP ZV slouží ke zhotovování ŠVP, tedy již na školní úrovni vzdělávání, a to s uplatněním individuálního přístupu veškerých škol, jelikož si konkrétní ŠVP školy sestavují samy a to prostřednictvím týmové spolupráce, v podobě kooperace pedagogických pracovníků. Z této skutečnosti vyplývá jistá volnost škol při tvoření ŠVP ovšem se striktním omezením ze strany požadavků RVP ZV. Školy tedy mohou částečně rozhodovat o podobě učebních osnov vyučovacích předmětů či o realizaci výuky dopravní výchovy jako preventivního působení na žáky. Jelikož dle RVP ZV není ustanovená dopravní výchova jako samostatný vzdělávací obor, a to vzhledem ke své mnohostrannosti a průřezovosti, je do výuky aplikována v podobě těchto možných variant (Stojan, Škola a zdraví, 2008):

- Integrace vzdělávacího obsahu dopravní výchovy do jednotlivých vyučovacích předmětů;
- Realizace dopravní výchovy ve formě výuky v blocích, projektů či kurzů s využitím různých metod (dopravní soutěže, systematický výcvik na dopravním hřišti, kurzy pro chodce a cyklisty);

- Dopravní výchova jako samostatný předmět.

Na prvním stupni je dopravní výchova součástí vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět a to prostřednictvím předmětů Člověk a jeho svět, Vlastivěda, Přírodověda či Přírodopis a na stupni druhém se nachází ve vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, kde probíhá v rámci předmětů Tělesná výchova a Výchova ke zdraví (MŠMT, RVP ZV, 2016).

Při začlenění dopravní výchovy do předmětu Výchovy ke zdraví dochází k naplňování očekávaných výstupů, dle kterých by měli žáci na konci devátého ročníku projevovat odpovědné chování v rizikových situacích silniční a železniční dopravy; aktivně předcházet situacím ohrožení zdraví a osobního bezpečí; v případě potřeby poskytnout adekvátní první pomoc (MŠMT, RVP ZV, 2016).

Při realizaci dopravní výchovy jako vzdělávacího a výchovného působení tedy dochází k uplatňování očekávaných výstupů, které se vztahují nejen k dopravní výchově jako takové, ale také k tématům jako například první pomoc, cyklistika, dopravní technika v souvislosti s environmentálním hlediskem (Stojan, Škola a zdraví, 2008).

3 Výzkumná část

3.1 Výzkum zaměřený na zjištění znalostí žáků

Výzkum, jenž byl v rámci této diplomové práce realizován, se zaměřoval na získání a následné ověření znalostí žáků šestých a devátých tříd znojemských městských základních škol a škol vesnického typu v blízkém okolí města Znojma, a to v oblasti dopravní výchovy a bezpečnosti silničního provozu. Dalším cílem této práce byla komparace konkrétních zjištěných dat z jednotlivých dotazníků se zaměřením na možné zlepšení samotné výuky a vzdělávání právě v oblasti dopravy a dopravní výchovy na školách, a to v podobě poskytnutí návrhů a alternativ k posílení preventivní činnosti v rámci této aktuální problematiky - chování a bezpečnost v silničním provozu.

3.2 Stanovení výzkumných otázek

Před samotným započítím výzkumu byly stanoveny výzkumné otázky, na které bude odpovězeno právě prostřednictvím výsledků vyplývajících z provedeného dotazníkového šetření.

Výzkumné otázky:

- 1) Znalosti žáků z dopravních předpisů budou vyšší u žáků šestých tříd než u žáků devátých tříd?
- 2) Znalosti žáků z oblasti dopravní výchovy budou vyšší u žáků navštěvujících základní školu ve městě než u dětí ze základních škol vesnického typu?
- 3) Znalosti žáků z tematiky dopravní výchovy budou vyšší u chlapců než u děvčat?

3.3 Metoda výzkumu

V rámci výzkumu byla použita metoda dotazníku, která je považována za velice frekventovanou metodou při získávání dat v pedagogickém výzkumu (Chráska, 2007). Zmiňovaný dotazník byl tedy předložen konkrétním respondentům, kterými byli žáci šestých a devátých ročníků vybraných základních škol ve Znojmě a v jeho blízkém okolí. Vzor dotazníku je jako Příloha 1 umístěn v závěrečné části diplomové práce, společně s vyhodnocením správných odpovědí z pravidel provozu na pozemních komunikacích jako Příloha 2, jelikož se jedná o odpovědi na otázky zjišťující odborné znalosti a s nimi spojené právní předpisy.

3.4 Struktura dotazníku

Dotazník byl využit při získání podkladů pro vyhodnocení znalostí a dovedností žáků šestých a devátých tříd základních škol. Dotazník byl sestaven tak, aby poskytl dostatek stěžejních informací z důvodu získání konkrétních odpovědí na položené otázky a k následnému ověření předem stanovených hypotéz. Použitý dotazník sestává ze dvou částí, v první části se nachází dvacet otázek ověřujících odborné znalosti žáků a druhá část náleží otázkám týkajících se obecných dat.

3.4.1 První část dotazníku

První část dotazníku je věnována konkrétnímu ověření znalostí pravidel silničního provozu, a to v podobě dvaceti otázek, jež jsou členěny do čtyř stěžejních tematických okruhů (viz Příloha 3).

Každá otázka byla položena v jednoznačném znění. Respondentům byly u každé otázky nabídnuté možnosti s konkrétními variantami odpovědí s tím, že správná odpověď

byla vždy jen jedna. U otázek č. 5 a 7 zjišťujících konkrétní postoj k dané problematice byly jako možnosti odpovědí zvoleny pouze možnosti ano/ne.

Otázky v rámci první části dotazníku směřující k ověření znalostí pravidel silničního provozu byly sestaveny na základě testových otázek zveřejněných na webových stránkách BESIPU.

Při hodnocení dosažených znalostí v rámci jednotlivých dotazníků nenásledovalo hodnocení v podobě bodového systému, ale bylo aplikováno procentuální vyjádření úspěšnosti jak pro konkrétní otázky, tak především pro již uvedené tematické okruhy.

3.4.2 Druhá část dotazníku

Druhá část dotazníku zjišťuje obecná data nezbytná pro získání doplňujících informací nejen k samotným závěrům vyplývajícím z dotazníku, ale též informací pro ověření stanovených hypotéz. Jedná se tedy o otázky, které dotváří společně s první částí dotazníku celý kontext dotazníkového šetření, vztahující se ke každému respondentovi jako k individualitě například otázky charakteru - název školy, pohlaví, věk, dopravní výchova jakou součást vzdělávání.

3.5 Průběh vypracování dotazníku

K samotnému vypracování dotazníku byl předem stanoven čas patnáct až dvacet minut, během této doby měli za úkol oslovení respondenti odpovídat na jednotlivé otázky s předpokladem, že druhá část dotazníku již nebude významně časově náročná. Po uplynutí časového limitu došlo k vysbírání jednotlivých dotazníků.

Formuláře dotazníku byly vyhotoveny na náklady zpracovatele této práce. Na každého jednoho respondenta připadal jeden výtisk dotazníku s tím, že tyto respondenti své odpovědi zapisovali přímo do daného formuláře. Samotná realizace dotazníkového šetření vždy probíhala v předem dohodnutém termínu v konkrétní vyučovací hodině za přítomnosti učitele školy. Před zahájením vyplňování dotazníku došlo k představení zadavatele dotazníku, k vysvětlení důvodu provádění výzkumného šetření spojené s prosbou k osloveným respondentům o spolupráci na výzkumu. Po úvodním seznámení a zdůvodnění následovaly konkrétní pokyny pro vyplňování dotazníku s podrobným a jasným vysvětlením základních pravidel vztahujících se především k označení správných odpovědí, a to v podobě zakroužkování možné správné odpovědi. Dále také obeznámení

respondentů se situací oprav v rámci jimi špatně zvolené odpovědi, která při provedení opravy bude přeškrtnuta o další možná správná odpověď označena zakroužkováním. V okamžiku, kdy bylo označeno kroužkem více odpovědí, odpověď na tuto otázku byla považována za neplatnou. Stejně pravidlo platilo, pokud u dané otázky nebyla označena odpověď žádná. V rámci ucelení úvodních pokynů byl respondentům ve stručnosti představen přehled testových otázek se zaměřením na komplexnost daných konkrétních tematických okruhů, popřípadě následovalo individuální vysvětlení možných dotazů vztahujících se k zadání dotazníku.

3.5.1 Časový průběh výzkumu

Při provádění dotazníkového šetření bylo zajištěno stejných podmínek týkajících se především prostorového a časového hlediska, a to pro všechny zúčastněné respondenty oslovených základních škol. Samotný výzkum byl prováděn během jednoho měsíce v únoru 2016 jak na základních školách ve Znojmě, tak i na základních školách vesnického typu v blízkosti samotného města Znojma.

3.5.2 Charakteristika souboru respondentů

3.5.2.1 Obecná charakteristika

Dotazník byl původně směřován k ověření znalostí žáků na celém druhém stupni, ale poté došlo k upřesnění věkové kategorie žáků, kteří byli osloveni k účasti na výzkumném šetření, a to takovým způsobem, že byly dotazníky určeny pro žáky šestých ročníků a to z důvodu přítomnosti stěžejního mezníku, tedy přestupu žáků z prvního stupně na druhý, a dále pro žáky devátých ročníků v rámci zjištění konečných výstupních znalostí z oblasti dopravní výchovy.

3.5.2.2 Podrobná charakteristika

Do samotné realizace výzkumného šetření se zapojilo šest základních škol, z toho tři základní školy z města Znojma – JUDr. Mareše, Mládeže a Pražská a tři základní školy vesnického typu v blízkém okolí města Znojma – Božice, Jevišovice a Prosiměřice. Z této skutečnosti tedy vyplývá, že výzkum byl směřován na znojemský region se zaměřením na město Znojmo a na vesnice či městyse vzdálené cca 20 km od již zmiňovaného města.

Jak již bylo uvedeno, na výzkumu spolupracovalo šest škol a v rámci nich se na výzkumu aktivně podílelo 280 respondentů, tzn. 280 žáků z šestých a devátých tříd všech zmiňovaných základních škol.

Věkové zastoupení těchto zúčastněných respondentů se pohybovalo v rozmezí jedenáct až třináct let u žáků šestých tříd, s průměrným věkem dvanáct, a u žáků devátých tříd se jedná o rozmezí čtrnáct až šestnáct let, s průměrným věkem patnáct.

Podrobná charakteristika souboru respondentů zapojených do výzkumného šetření se nachází v níže uvedených Tabulkách 1 a 2.

Tabulka 1. Charakteristika souboru respondentů

		N	%
Celkový počet respondentů		280	100
Celkový počet respondentů dle lokality	Vesnice	144	51,43
	Města	136	48,57
Celkový počet respondentů dle pohlaví	Dívky	136	48,57
	Chlapci	144	51,43
Celkový počet respondentů 6. tříd dle pohlaví	Dívky	64	47,06
	Chlapci	71	49,31
Celkový počet respondentů 9. tříd dle pohlaví	Dívky	72	52,94
	Chlapci	73	50,69

Tabulka 2. Podrobná charakteristika souboru respondentů

Základní škola	Třída	Celkový počet žáků		Počet dívek		Počet chlapců	
		N	%	N	%	N	%
Městské základní školy							
JUDr. Mareše	6.	19	100	12	63,16	7	36,84
	9.	21	100	10	47,62	11	52,38
Mládeže	6.	24	100	12	50,00	12	50,00
	9.	31	100	12	38,71	19	61,29
Pražská	6.	21	100	8	38,10	13	61,90
	9.	20	100	9	45,00	11	55,00
Vesnické základní školy							
Božice	6.	22	100	14	63,64	8	36,36
	9.	20	100	10	50,00	10	50,00
Jevišovice	6.	19	100	9	47,37	10	52,63
	9.	21	100	14	66,67	7	33,33
Prosiměřice	6.	30	100	9	30,00	21	70,00
	9.	32	100	17	53,12	15	46,88

3.6 Výzkumné šetření

3.6.1 Znojenské základní školy

Do výzkumného šetření se zapojily tři znojenské základní školy. Konkrétní výběr těchto škol byl náhodný. Výjimku tvoří Základní škola Pražská a to díky osobním zkušenostem v rámci absolvování povinné devítileté docházky právě na této škole a blízkými kontakty vytvořenými na základě vykonaných pedagogických praxí na této škole. Všechny tyto uvedené skutečnosti jsou spojeny s osobností zpracovatele této diplomové práce, a tudíž výběr právě této školy byl naprosto jasnou volbou, jelikož spolupráce s touto školou je i nadále udržována a podporována jak ze strany zpracovatele, tak i ze strany samotné základní školy.

3.6.1.1 Základní škola JUDr. Mareše

Jedná se o relativně mladou školu, která vznikla v roce 2004 a to sloučením dvou základních škol. Celková kapacita školy je 845 žáků rozdělených do 35 tříd a to po 3 až 5 třídách v daném ročníku. Tato škola se považuje za spádovou pro jižní část města a přilehlé satelitní obce, jež tvoří součást města Znojma. Školu navštěvují samozřejmě i žáci z jiných obcí.

Základní koncepce této školy se zaměřuje na podporu a rozvoj talentů dětí, na rozvoj jejich potenciálu a vedení k úspěšnosti. Za základní pilíř je zde považována jednak výuka cizích jazyků, moderní technologie v podobě aplikace do výuky, ale především osobnostní rozvoj žáka.

Z ŠVP této školy (ZŠ JUDr. Mareše, 2015) v souvislosti s výchozím manuálem stanoveného RVP ZV vyplývá skutečnost o zařazení dopravní výchovy do vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, a to na prvním stupni do konkrétních předmětů jako například Vlastivěda, Přírodověda či Přírodopis. Stěžejní informace z těchto uvedených předmětů dále doplňuje uskutečňování vzdělávacího výukového programu s tematikou dopravní výchovy jako takové. Na druhém stupni je dopravní výchova realizována v rámci vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, a to v předmětu Výchova ke zdraví, která probíhá ve všech šestých, sedmých a devátých ročnících v podobě hodinové dotace za týden. Stěžejní tematika zaměřená na dopravní výchovu je probírána ve Výchově ke zdraví konkrétně v sedmých ročnících dle uvedených očekávaných výstupů či učiva pro dané časové období se zaměřením na rozvoj klíčových kompetencí a zapojení průřezových témat do výuky.

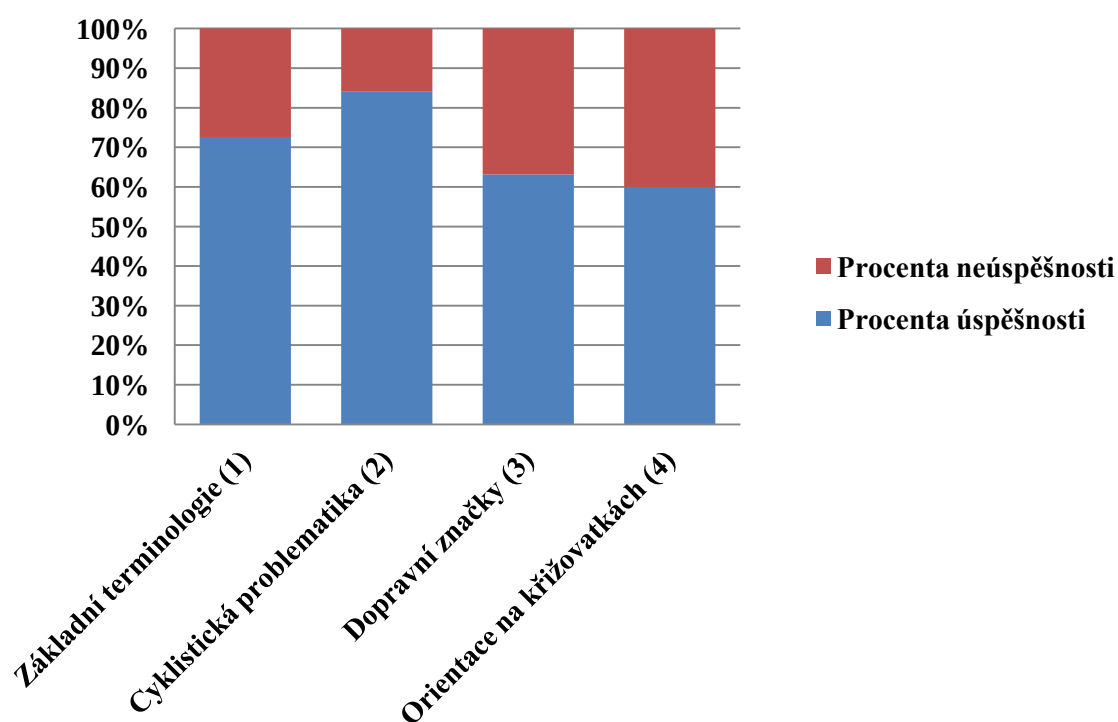
Spolupráce s vedením školy při realizaci výzkumného šetření byla výborná. První oslovení této školy v rámci možnosti zapojení se do výzkumného šetření proběhlo v elektronické podobě, poté následoval osobní kontakt s ředitelkou školy, která zaujala k celé záležitosti velice pozitivní přístup a dala svolení k provedení výzkumného šetření v šesté a deváté třídě. Jelikož veškeré ročníky jsou realizovány ve více variantách (paralelní ročníky), výběr konkrétní šesté a deváté třídy proběhl zcela náhodně.

Výzkumné šetření u žáků šestého a devátého ročníku bylo provedeno osobou zpracovatele této diplomové práce během jednoho dne, a to v rámci předmětu Výchovy ke zdraví.

3.6.1.1.1 Výzkum u žáků 6. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo devatenáct žáků (7 chlapců a 12 dívek). Z celkového počtu respondentů jich čtrnáct uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, ostatní buď v podobě samostatného předmětu, nebo jako součást nějakého jiného předmětu.

Jak již bylo uvedeno, vyhodnocení dotazníku je koncipováno dle rozdělení otázek včetně jejich odpovědí do konkrétních tematických okruhů, které sestávají vždy ze souboru pěti otázek vztahujících se právě k určitému tematickému okruhu. Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 6. třídy ZŠ JUDr. Mareše se nachází v níže uvedeném grafu 4.



Graf 4. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ JUDr. Mareše dle tematických okruhů

Popis grafu 4

Tematický okruh 1 zaměřený na obecné znalosti v rámci dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla tvoří pět otázek: a) správná definice chodce (otázka 1); b) kde se musí chodec pohybovat při své účasti na silničním provozu (otázka 2); c) za jaké podmínky smí osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped užít chodníku

(otázka 3); d) definice osoby pohybující se na kolečkových bruslích (otázka 4); e) měli by cyklisté a chodci nosit oblečení světlé a výrazné barvy, popřípadě doplnění retroreflexními prvky při jejich účasti na silničním provozu (otázka 5).

Z grafu 4 tedy vyplývá 73% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila pátá otázka, na kterou odpovědělo kladně devatenáct respondentů a jako důvod své volby uvedli předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále se jednalo o druhou otázku, na níž správně odpovědělo osmnáct respondentů. Především procentuální úspěšnost těchto zmíněných otázek zapříčinila nárůst celkové úspěšnosti respondentů v rámci prvního tematického okruhu. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo pouze šest respondentů, a také procentuální úspěšnost otázky první s počtem deseti správných odpovědí.

Tematický okruh 2 zaměřený na cyklistickou problematiku (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola) tvoří těchto pět otázek: a) výbava kola – jakou barvu má přední odrazka (otázka 6); b) měla by být u dětí do osmnácti let povinná cyklistická přilba při jízdě na kole (otázka 7); c) kde se jezdí na cyklistickém kole (otázka 8); d) co a kdy musí být dodržováno při jízdě na kole (otázka 9); e) smí cyklista pokračovat v jízdě, pokud na světelném signálu svítí červená a volném směru nejede žádné vozidlo (otázka 10).

Z grafu 4 tedy vyplývá 84% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé otázky, na kterou uvedlo kladnou odpověď devatenáct respondentů. Dále procentuální úspěšnost otázky desáté, na kterou správně odpovědělo opět všech devatenáct respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky v podobě šesti správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 3 zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení. V rámci tohoto okruhu jsou otázky koncipovány v podobě konkrétního příkladu dopravní značky, respondenti tedy vybírají pouze správnou odpověď z nabízených možností dle obrazové předlohy dopravní značky, jež je vždy součástí dané otázky.

Z grafu 4 tedy vyplývá 63% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost čtrnácté otázky, ve které dopravní pravidlo v podobě světelného signálu určilo sedmnáct respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky třinácté v podobě pouze dvou správných odpovědí.

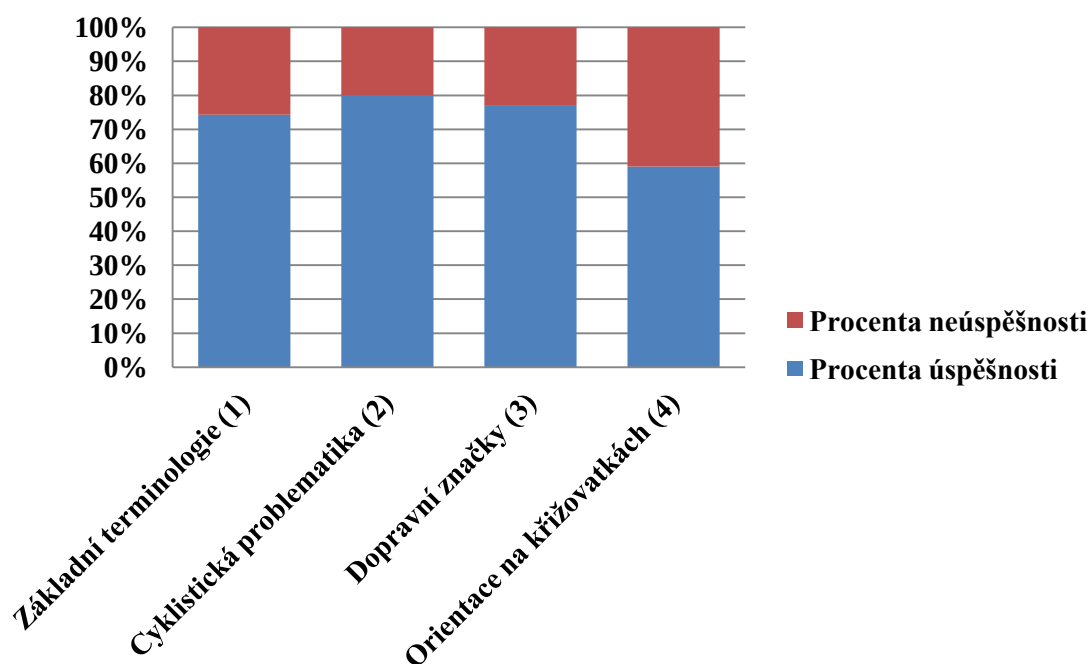
Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu. V rámci tohoto okruhu jsou otázky koncipovány v podobě konkrétního příkladu dopravní situace na křižovatce z pohledu cyklisty, respondenti tedy vybírají správnou odpověď z nabízených možností dle obrazové předlohy dané situace zobrazující křižovátku jak s účastníky silničního provozu, tak i s dopravním značením a zároveň s dopravními pravidly vyplývajícími ze zákonných ustanovení, právě tyto obrazové předlohy jsou vždy součástí dané otázky.

Z grafu 4 je zřejmá 60% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky sedmnáct a dvacet, kdy správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo patnáct respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky osmnácté a devatenácté, v rámci nichž danou situaci na křižovatce vyřešilo pouze osm respondentů.

3.6.1.1.2 Výzkum u žáků 9. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo jednadvacet žáků (11 chlapců a 10 dívek). Z celkového počtu respondentů jich sedmnáct uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, ostatní buď v podobě samostatného předmětu, nebo jako součást nějakého jiného předmětu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 6. třídy ZŠ JUDr. Mareše se nachází v níže uvedeném grafu 5.



Graf 5. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ JUDr. Mareše dle tematických okruhů

Popis grafu 5

Tematický okruh 1 popisuje obecné znalosti v rámci dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 5 tedy vyplývá 74% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila otázka druhá, na kterou správně odpovědělo jednadvacet respondentů, a otázka pátá, na níž kladně odpovědělo jednadvacet respondentů a jako důvod své volby uvedli předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Především procentuální úspěšnost těchto zmíněných otázek zapříčinila nárůst celkové úspěšnosti respondentů v rámci prvního tematického okruhu. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo pouze šest respondentů.

Tematický okruh 2 zjišťuje znalosti v rámci cyklistické problematiky (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 5 je patrna 80% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé otázky,

na kterou uvedlo kladnou odpověď devatenáct respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky desáté, na kterou správně odpovědělo opět všech devatenáct respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky v podobě šesti správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 5 tedy vyplývá 77% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost čtrnácté otázky, ve které dopravní pravidlo v podobě světelného signálu určilo sedmnáct respondentů, a dále procentuální úspěšnost otázky jedenácté, v níž správně uvedenou dopravní značku určilo osmnáct respondentů. K výraznému snížení procentuální úspěšnosti v tomto případě nedošlo.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 5 je zřejmá 59% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky dvacáté, kdy správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo všech jednadvacet respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky sedmnácté, osmnácté a devatenácté, v rámci nichž danou situaci na křižovatce vyřešilo devět respondentů.

3.6.1.2 Základní škola Mládeže

Jedná se o úplnou základní školu s právní subjektivitou, jejímž zřizovatelem je město Znojmo. Škola v podobě komplexu pěti budov se nachází ve střední části města. Celková kapacita je 740 žáků rozložených do 30 tříd. Výuka probíhá od 1. do 5. ročníku ve třech paralelních třídách, v rámci 6., 7. a 9. ročníku ve čtyřech paralelních třídách a v 8. ročníku ve třech paralelních třídách.

Základní koncepce této školy je proměna školy v prostředí, kde se děti s velmi různorodými potřebami bude dostávat nejen kvalitní a kvalifikovaná vzdělávací péče, ale kde se budou cítit bezpečně a spokojeně. Výchova v rámci působnosti této školy je realizována v podobě vytváření pozitivních hodnot a též v podobě osobnostního růstu, tudíž má škola na výběr hned několik vzdělávacích specializací (zaměření), a to práce s výpočetní a komunikační technikou, výuka cizích jazyků, sportovní zaměření, inkluzivní vzdělávání.

Z ŠVP této školy (ZŠ Mládeže, 2011) v souvislosti s výchozím manuálem stanoveného RVP ZV vyplývá skutečnost o zařazení dopravní výchovy do vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, a to na prvním stupni do konkrétních předmětů jako například Vlastivěda, Přírodověda či Přírodopis. Na druhém stupni je dopravní výchova realizována v rámci vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, a to v předmětu Výchova ke zdraví, která probíhá ve všech šestých, sedmých a osmých ročnících v podobě hodinové dotace za týden. Stěžejní tematika zaměřená na dopravní výchovu je probírána ve Výchově ke zdraví konkrétně v šestých a sedmých ročnících dle uvedených očekávaných výstupů či učiva pro dané časové období se zaměřením na rozvoj klíčových kompetencí a zapojení průřezových témat do výuky.

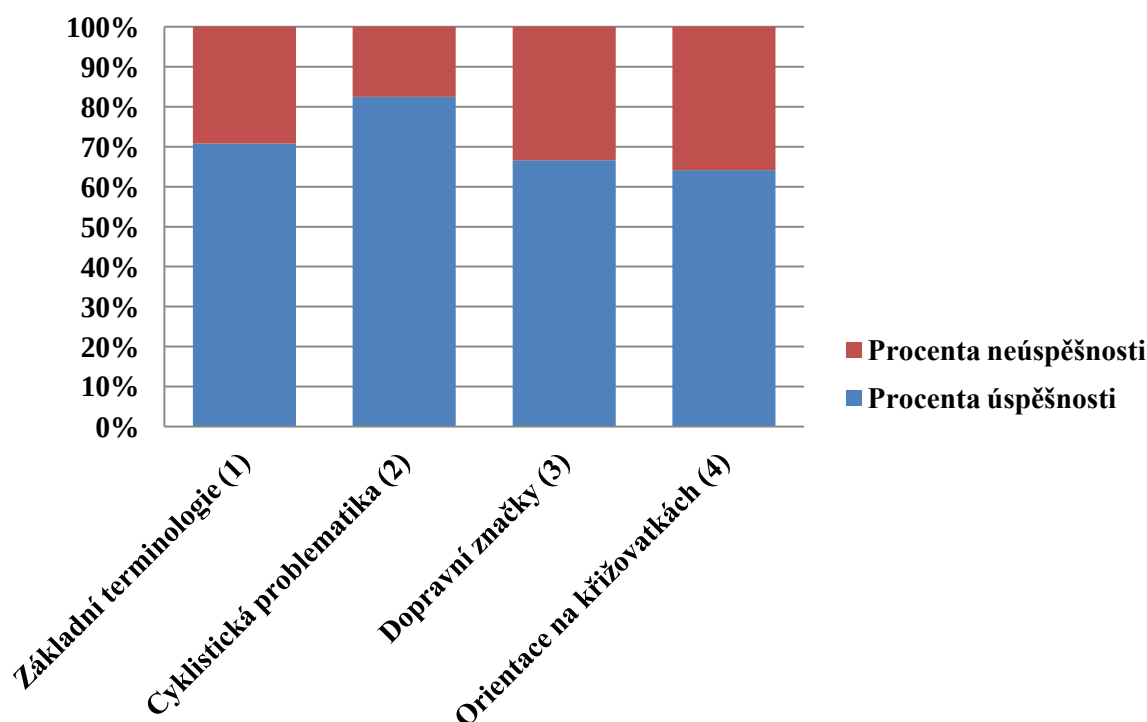
Spolupráce s vedením školy při realizaci výzkumného šetření byla výborná. První oslovení této školy v rámci možnosti zapojení se do výzkumného šetření proběhlo v elektronické podobě, poté následoval osobní kontakt s paní učitelkou, na kterou mě odkázala sama paní ředitelka školy. Paní učitelka zaujala k celé záležitosti velice pozitivní přístup a zprostředkovala samotnou realizaci výzkumného šetření v šesté a deváté třídě. Jelikož veškeré ročníky jsou realizovány ve více variantách (paralelní ročníky), výběr konkrétní šesté a deváté třídy proběhl zcela náhodně.

Výzkumné šetření u žáků šestého a devátého ročníku bylo provedeno během jednoho týdne, a to v rámci předmětu Výchovy ke zdraví. Zadávání a následný sběr dotazníků byly tentokrát v režii samotných učitelů tohoto předmětu.

3.6.1.2.1 Výzkum u žáků 6. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo čtyřicet žáků (12 chlapců a 12 dívek). Z celkového počtu respondentů jich devět uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali v podobě samostatného předmětu, ostatní buď ve formě vzdělávacího programu, nebo jako součást nějakého jiného předmětu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 6. třídy ZŠ Mládeže se nachází v níže uvedeném grafu 6.



Graf 6. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Mládeže dle tematických okruhů

Popis grafu 6

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v rámci dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 6 tedy vyplývá 71% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila pátá otázka, na kterou odpovědělo kladně dvaadvacet respondentů a jako důvod své volby uvedli předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále se jednalo o druhou otázku, na níž správně odpovědělo všech čtyřadvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo pouze sedm respondentů.

Tematický okruh 2 je zaměřený na zjištění znalostí týkajících se cyklistické problematiky (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 6 je patrna 83% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé, osmé a deváté otázky, na které správně odpovědělo třiadvacet respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky v podobě osmi správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 6 tedy vyplývá 67% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost dvanácté otázky, ve které uvedenou dopravní značku určilo dvacet respondentů, a dále procentuální úspěšnost otázky jedenácté a čtrnácté, ve kterých správně uvedené dopravní značky určilo devatenáct respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu devět respondentů.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

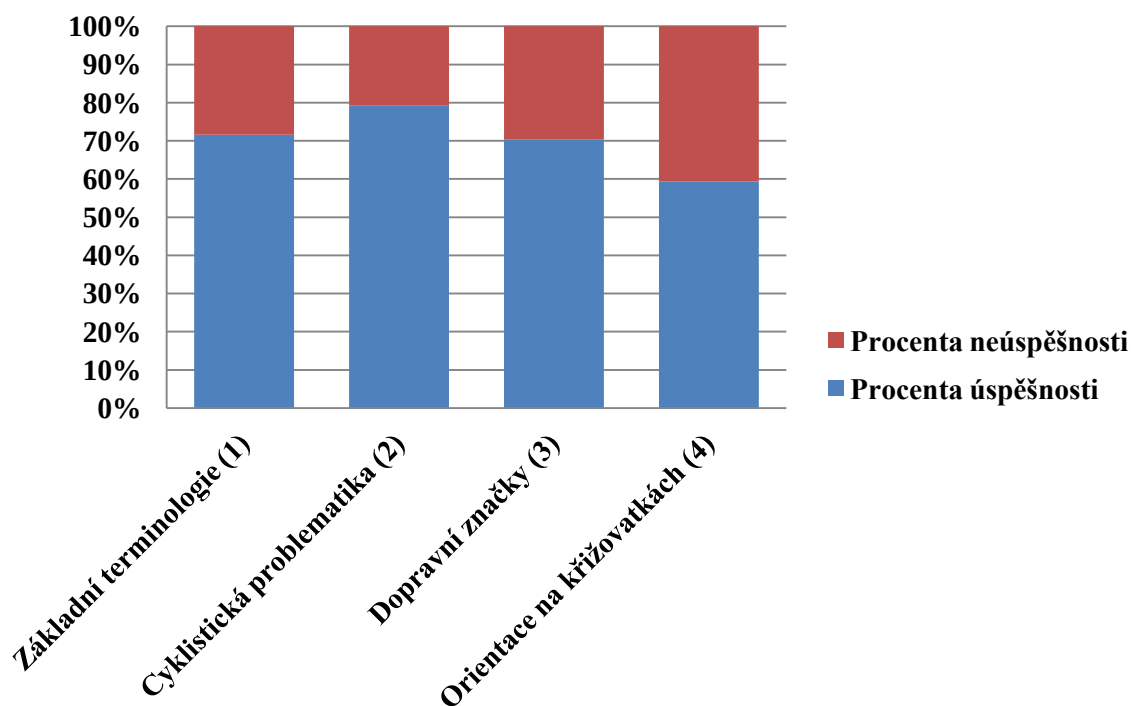
Z grafu 6 je zřejmá 64% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky sedmnácté, kdy správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo všech dvaadvacet respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky dvacáté, kterou správně vyřešilo dvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky osmnácté, v rámci níž danou situaci na křižovatce vyřešilo pouze osm respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky devatenácté, kterou správně určilo deset respondentů.

3.6.1.2.2 Výzkum u žáků 9. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo jednatřicet žáků (19 chlapců a 12 dívek). Z celkového počtu respondentů jich patnáct uvedlo, že se s dopravní výchovou

na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, ostatní buď v podobě samostatného předmětu, nebo jako součást nějakého jiného předmětu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 9. třídy ZŠ Mládeže se nachází v níže uvedeném grafu 7.



Graf 7. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Mládeže dle tematických okruhů

Popis grafu 7

Tematický okruh 1 zjišťuje obecné znalosti v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 7 tedy vyplývá 72% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila pátá otázka, na kterou odpovědělo kladně devětadvacet respondentů a jako důvod své volby uvedli předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále se jednalo o druhou otázku, na níž správně odpovědělo osmadvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo patnáct respondentů.

Tematický okruh 2 se zabývá cyklistickou problematikou (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 7 je patrna 79% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost osmé a desáté otázky, na které správně odpovědělo devětadvacet respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky v podobě devíti správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 7 tedy vyplývá 70% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost jedenácté otázky, ve které uvedenou dopravní značku určilo devětadvacet respondentů, a dále procentuální úspěšnost otázky čtrnácté, v rámci které uvedenou dopravní značku určilo sedmadvacet respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu dvanáct respondentů.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 7 je zřejmá 59% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky dvacáté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo všech devětadvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky sedmnácté, v rámci níž danou situaci na křižovatce vyřešilo čtrnáct respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky šestnácté a devatenácté, které správně vyřešilo patnáct respondentů.

3.6.1.3 Základní škola Pražská

Jedná se o úplnou základní školu s právní subjektivitou, jejímž zřizovatelem je Město Znojmo. Škola se nachází v lokalitě městského sídliště, které se nachází v horní části města. Celkový počet žáků činí 555 žáků, jež jsou rozčleněni do 22 tříd, z toho 14 tříd na 1. stupni a 8 tříd na 2. stupni.

Koncepce školy spočívá v motivaci a podpoře žáků k aktivnímu učení se, k řešení problémů, k reakci na stav současné společnosti a také v podpoře pocitu bezpečí, zisku zdravého sebevědomí, rozvoje kritického myšlení a schopnosti sebehodnocení.

Z ŠVP této školy (ZŠ Pražská, 2015) v souvislosti s výchozím manuálem stanoveného RVP ZV vyplývá skutečnost o zařazení dopravní výchovy do vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, a to na prvním stupni do konkrétních předmětů jako například Vlastivěda, Přírodověda či Přírodopis. Mimo tyto uvedené předměty dochází k prolínání dopravní výchovy jako takové do dalších různých předmětů se zaměřením na uplatnění mezipředmětových vztahů. Na druhém stupni je dopravní výchova realizována v rámci vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, a to v předmětu Výchova ke zdraví, která probíhá v osmých ročnících v podobě hodinové dotace za týden. Stěžejní tematika zaměřená na dopravní výchovu je probírána ve Výchově ke zdraví konkrétně tedy v osmých ročnících dle uvedených očekávaných výstupů či učiva pro dané časové období se zaměřením na rozvoj klíčových kompetencí a zapojení průřezových témat do výuky.

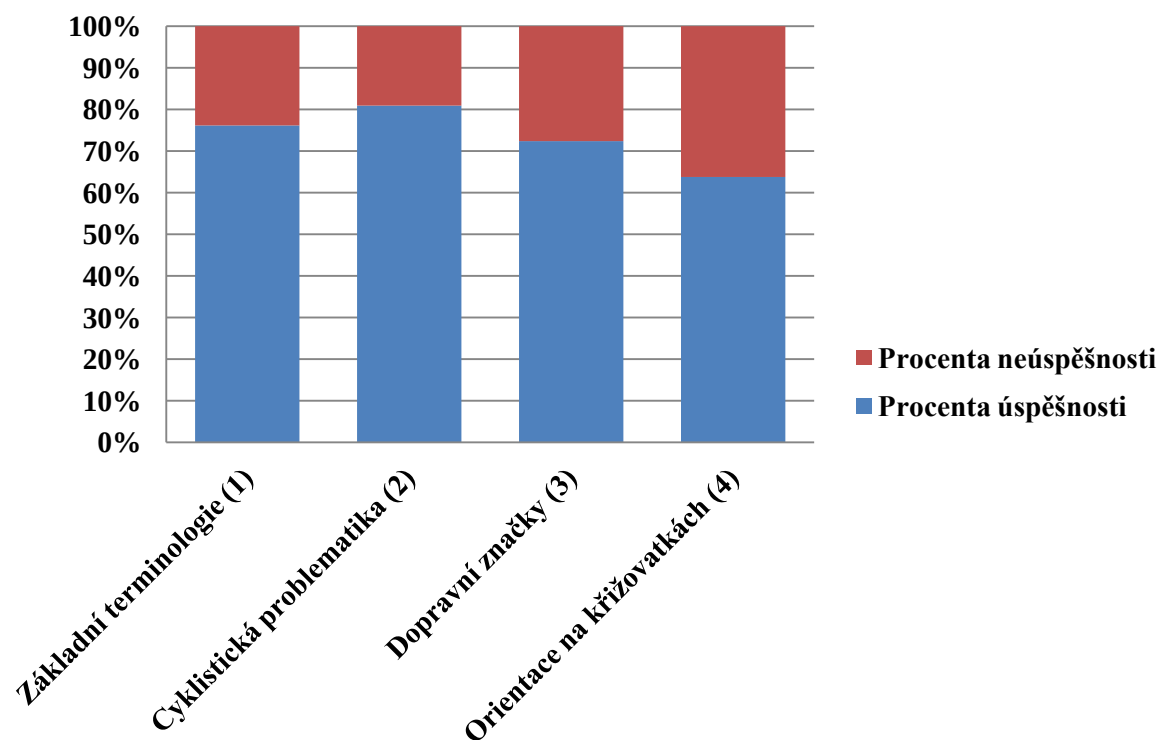
Spolupráce s vedením školy při realizaci výzkumného šetření byla výborná. První oslovení této školy v rámci možnosti zapojení se do výzkumného šetření proběhlo v podobě osobní domluvy s panem ředitelem a to během konání pedagogické praxe ze strany zpracovatele diplomové práce právě na této základní škole. Samotné provedení výzkumného šetření (zadání a sběr dotazníků) proběhl během jednoho týdne jak v šesté tak i v deváté třídě, a to v rámci suplovaných hodin, kterých se zúčastnil sám zpracovatel a celý proces zadávání byl v jeho naprosté kompetenci. Výběr konkrétní šesté a deváté třídy byl zcela náhodný, jelikož veškeré ročníky jsou realizovány ve více variantách (paralelní ročníky).

3.6.1.3.1 Výzkum u žáků 6. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo jednadvacet žáků (13 chlapců a 8 dívek). Z celkového počtu respondentů jich devět uvedlo, že se s dopravní výchovou

na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, ostatní buď v podobě samostatného předmětu, nebo jako součást nějakého jiného předmětu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 6. třídy ZŠ Pražská se nachází v níže uvedeném grafu 8.



Graf 8. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Pražská dle tematických okruhů

Popis grafu 8

Tematický okruh 1 zjišťuje obecné znalosti v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 8 tedy vyplývá 76% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila druhá a pátá otázka, na které správně odpovědělo jednadvacet respondentů, a u zdůvodnění odpovědi na pátou otázku zmínili preventivní důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále se jednalo o třetí otázku, na níž správně odpovědělo devatenáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla

především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpověděli pouze čtyři respondenti.

Tematický okruh 2 je věnován cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 8 je patrna 81% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé a osmé otázky, na které správně odpovědělo všech jednadvacet respondentů. Naopak ke snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky v podobě pouze čtyř správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 8 tedy vyplývá 72% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost dvanácté otázky, ve které uvedenou dopravní značku určilo všech jedenadvacet respondentů, a dále procentuální úspěšnost otázky čtrnácté, v rámci které uvedenou dopravní značku (světelný signál semaforu) určilo devatenáct respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolili správnou variantu pouze čtyři respondenti.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu

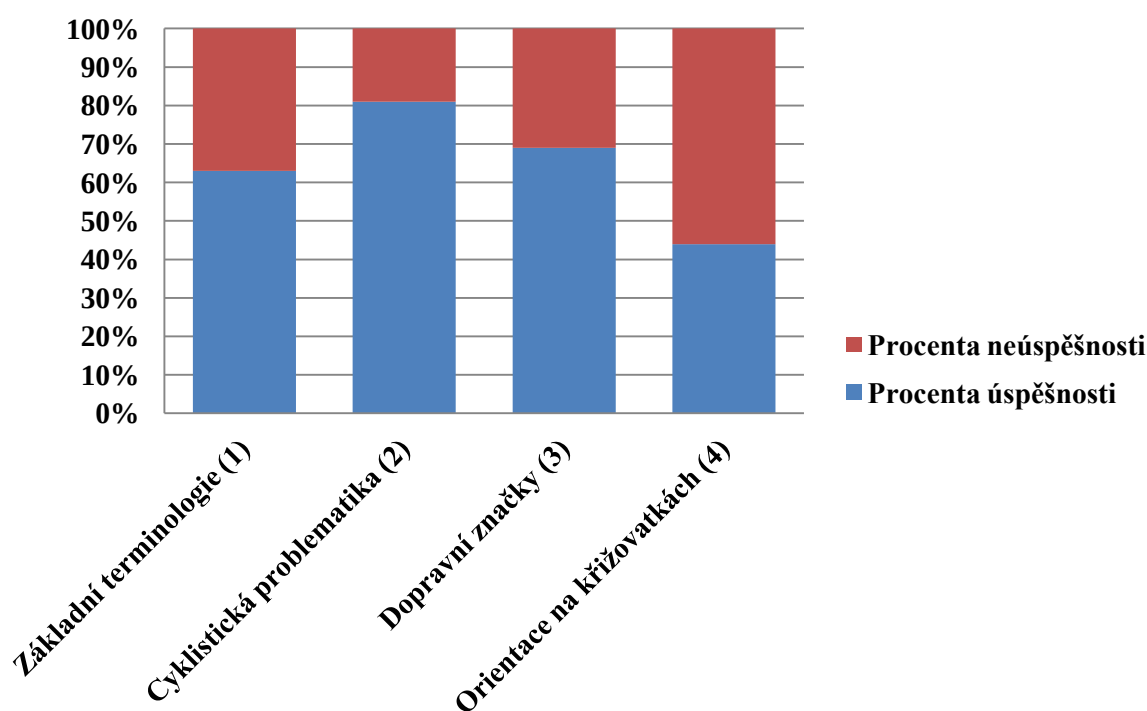
Z grafu 8 je zřejmá 64% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky šestnácté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo šestnáct respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky dvacáté, se kterou si správně poradilo patnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky devatenácté, v rámci níž danou situaci na křižovatce vyřešilo deset

respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky sedmnácté, kterou správně vyřešilo dvanáct respondentů.

3.6.1.3.2 Výzkum u žáků 9. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo dvacet žáků (11 chlapců a 9 dívek). Z celkového počtu respondentů jich osm uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, ostatní buď v podobě samostatného předmětu, nebo jako součást nějakého jiného předmětu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 9. třídy ZŠ Pražská se nachází v níže uvedeném grafu 9.



Graf 9. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Pražská dle tematických okruhů

Popis grafu 9

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 9 tedy vyplývá 63% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního

tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila druhá, třetí a pátá otázka, na které správně odpovědělo všech dvacet respondentů, a u zdůvodnění odpovědi na pátou otázku zmínili preventivní důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpověděli pouze čtyři respondenti.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 9 je patrna 81% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost osmé otázky, na kterou správně odpovědělo devatenáct respondentů. K výraznému snížení procentuální úspěšnosti v tomto případě nedošlo.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 9 tedy vyplývá 69% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost dvanácté a čtrnácté otázky, v rámci kterých uvedené dopravní značky určilo sedmnáct respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu pouze šest respondentů.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 9 vyplývá 44% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky dvacáté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo jedenáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky osmnácté, ve které danou situaci na křižovatce vyřešilo pouze pět respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky devatenácté, kterou správně vyřešilo osm respondentů.

3.6.2 Vesnické základní školy

Do výzkumného šetření se zapojily tři základní školy vesnického charakteru. Konkrétní výběr těchto škol byl zcela náhodný.

3.6.2.1 Základní škola Božice

Zřizovatelem této školy je obec Božice. Jedná se o příspěvkovou organizaci, kterou tvoří první a druhý stupeň základního vzdělávání, dále také mateřská škola, školní jídelna a školní výdejna.

Tuto školu navštěvuje přibližně 225 žáků, kteří jsou součástí konkrétních tříd. Jelikož se jedná o školu vesnického charakteru, navštěvují ji především místní děti, ale také děti z blízkého okolí vesnice. Třídy jsou realizovány pouze v jedné variantě, tudíž se v této škole nenachází paralelní ročníky.

Koncepce této školy se zaměřuje především na výuku cizích jazyků a informačních a komunikačních technologií. Dlouhodobým záměrem je dále podpora prevence sociálně patologických jevů a volnočasových aktivit. Škola se také zapojuje do nejrůznějších dlouhodobých projektů, které mají často i zahraniční charakter.

Z ŠVP této školy (ZŠ Božice, 2011) vyplývá skutečnost o zařazení dopravní výchovy do konkrétních předmětů jako Vlastivěda, Prvouka. Mimo tyto uvedené předměty dochází k realizaci dopravní výchovy jako takové v podobě výukových bloků, projektových dnů či organizovaných cyklistických výletů. Právě tyto aktivity jsou realizovány na prvním stupni, na stupni druhém je dopravní výchova zařazena do Občanské výchovy, která probíhá ve všech ročnících v podobě hodinové dotace za týden. Stěžejní tematika zaměřená na dopravní výchovu společně s tematikou první pomoci je probírána v Občanské výchově a to napříč všemi ročníky druhého stupně.

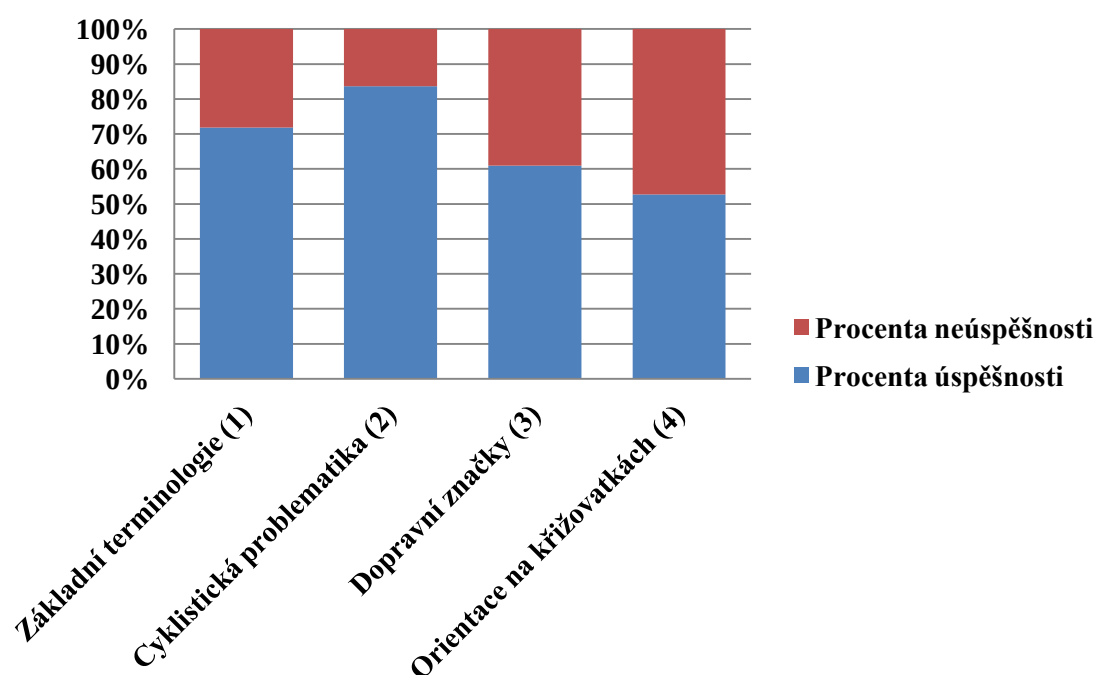
Spolupráce s vedením školy při realizaci výzkumného šetření byla výborná. První oslovení této školy v rámci možnosti zapojení se do výzkumného šetření proběhlo v elektronické podobě, poté následoval osobní kontakt s ředitelem školy, který zaujal k celé záležitosti velice pozitivní přístup a dal svolení k provedení výzkumného šetření v šesté a deváté třídě.

Výzkumné šetření u žáků šestého a devátého ročníku bylo provedeno osobou zpracovatele této diplomové práce během jednoho dne.

3.6.2.1.1 Výzkum u žáků 6. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo dvaadvacet žáků (8 chlapců a 14 dívek). Z celkového počtu respondentů jich osm uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali v podobě součásti jiného předmětu, ostatní buď v podobě samostatného předmětu, nebo ve formě vzdělávacího programu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 6. třídy ZŠ Božice se nachází v níže uvedeném grafu 10.



Graf 10. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Božice dle tematických okruhů

Popis grafu 10

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 10 tedy vyplývá 72% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost páté otázky, na kterou kladně odpovědělo všech dvaadvacet respondentů, a jako důvod své odpovědi na tuto otázku uvedli preventivní důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále hodnotu procentuálního vyjádření pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost druhé otázky,

na kterou správně odpovědělo osmnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo deset respondentů.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 10 je patrna 84% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé a osmé otázky, na které správně odpovědělo všech dvaadvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky, na kterou správně odpovědělo pouze devět respondentů.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 10 tedy vyplývá 61% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost čtrnácté otázky, v rámci které uvedenou dopravní značku určilo dvacet respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolili správnou variantu pouze dva respondenti.

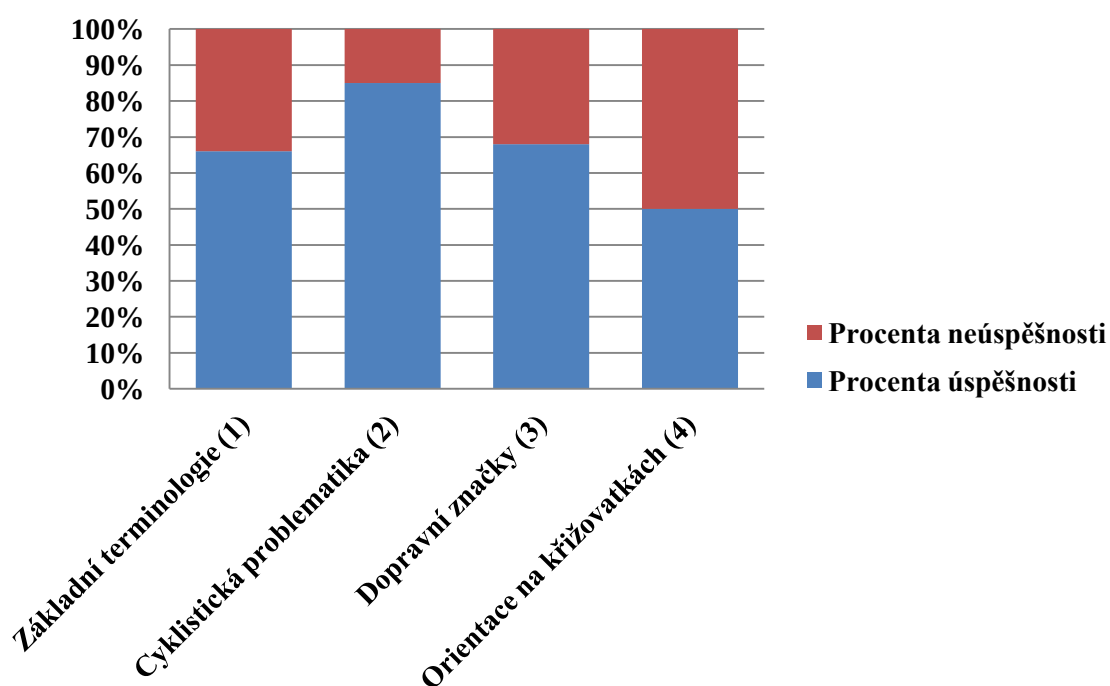
Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 10 vyplývá 53% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky dvacáté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo osmnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky osmnácté, ve které danou situaci na křižovatce vyřešilo pouze pět respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky devatenácté, kterou správně vyřešilo devět respondentů.

3.6.2.1.2 Výzkum u žáků 9. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo dvacet žáků (10 chlapců a 10 dívek). Z celkového počtu respondentů jich čtrnáct uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, ostatní buď v podobě součásti jiného předmětu, nebo se s dopravní výchovou jako takovou nesetkali vůbec.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 9. třídy ZŠ Božice se nachází v níže uvedeném grafu 11.



Graf 11. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Božice dle tematických okruhů

Popis grafu 11

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 11 tedy vyplývá 66% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost páté otázky, na kterou kladně odpovědělo devatenáct respondentů, a jako důvod své odpovědi na tuto otázku uvedli preventivní důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále hodnotu procentuálního

vyjádření pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost třetí otázky, na kterou správně odpovědělo devatenáct respondentů, a procentuální úspěšnost druhé otázky, na kterou správně odpovědělo osmnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpověděli pouze čtyři respondenti, a procentuální úspěšnost první otázky v podobě šesti správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 11 je patrna 85% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé a osmé otázky, na které správně odpovědělo devatenáct respondentů. K výraznému snížení v tomto případě nedošlo.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 11 tedy vyplývá 68% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost čtrnácté otázky, v rámci které uvedenou dopravní značku správně určilo devatenáct respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu pouze pět respondentů.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 11 vyplývá 50% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky sedmnácté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo čtrnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky devatenácté, ve které danou situaci na křižovatce vyřešilo pouze šest respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky osmnácté, kterou správně vyřešilo osm respondentů.

3.6.2.2 Základní škola Jevišovice

Jedná se o úplnou spádovou školu nejen pro místní děti, ale i pro děti z okolních vesnic s 1. až 9. postupným ročníkem. V současné době nemá škola v žádném z těchto uvedených ročníků paralelní třídy a průměrná naplněnost tříd činí kolem dvaceti žáků.

Koncept této školy v souvislosti s obsahem ŠVP školy je realizován v podobě poskytování vyváženého, kvalitního všeobecného vzdělání, získávání znalostí a dovedností uplatnitelných v praktickém životě. Dále se zaměřuje na výuku cizích jazyků či informačních a komunikačních technologií.

Z ŠVP této školy (ZŠ Jevišovice, 2007) v souvislosti s výchozím manuálem stanoveného RVP ZV vyplývá skutečnost o zařazení dopravní výchovy do vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, a to na prvním stupni do konkrétních předmětů jako například Vlastivěda, Přírodověda či Přírodopis. Mimo tyto uvedené předměty dochází k realizaci dopravní výchovy jako takové v podobě různých projektů například projekt s názvem Den dopravy, a to za spolupráce Policie ČR. Na druhém stupni je dopravní výchova realizována v rámci vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, a to v předmětu Výchova k občanství, která probíhá v osmém a devátém ročníku v podobě hodinové dotace za týden. Stěžejní tematika zaměřená na dopravní výchovu je probírána ve Výchově k občanství konkrétně tedy v osmém ročníku dle uvedených očekávaných výstupů či učiva pro dané časové období se zaměřením na rozvoj klíčových kompetencí a zapojení průřezových témat do výuky.

Spolupráce s vedením školy při realizaci výzkumného šetření byla výborná. První oslovení této školy v rámci možnosti zapojení se do výzkumného šetření proběhlo v podobě telefonického rozhovoru, poté následoval osobní kontakt s ředitelem školy, který zaujal k celé záležitosti velice pozitivní přístup a dal svolení k provedení výzkumného šetření v šesté a deváté třídě.

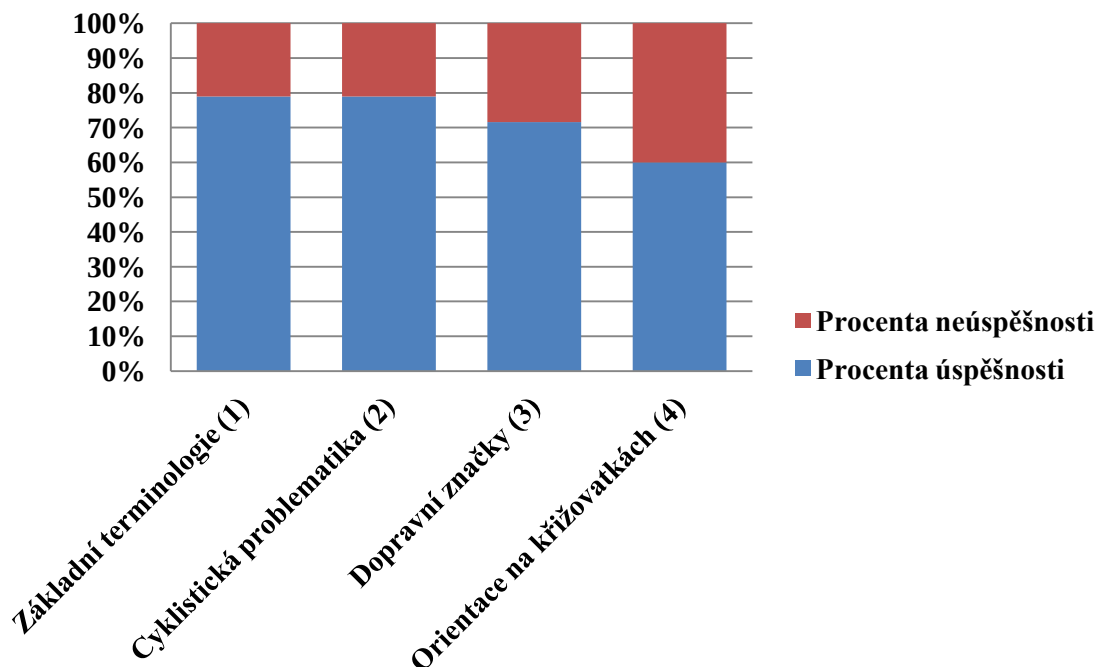
Výzkumné šetření u žáků šestého a devátého ročníku bylo provedeno během jednoho týdne. Samotné zadávání a následný sběr dotazníků byl tentokrát v režii samotných učitelů tohoto předmětu.

3.6.2.2.1 Výzkum u žáků 6. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo devatenáct žáků (10 chlapců a 9 dívek). Z celkového počtu respondentů jich pět uvedlo, že se s dopravní výchovou

na základní škole setkali v podobě zájmového kroužku, další čtyři respondenti uvedli, že se s dopravní výchovou nesetkali, a ostatní uvedli formu vzdělávacího programu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 6. třídy ZŠ Jevišovice se nachází v níže uvedeném grafu 12.



Graf 12. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Jevišovice dle tematických okruhů

Popis grafu 12

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 12 tedy vyplývá 79% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost druhé a páté otázky, na které správně odpovědělo všech devatenáct respondentů, a v rámci odůvodnění odpovědi na pátou otázku respondenti uvedli preventivní důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále hodnotu procentuálního vyjádření pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost třetí otázky, na kterou správně odpovědělo šestnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na

kterou správně odpovědělo deset respondentů, a procentuální úspěšnost první otázky v podobě jedenácti správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 12 je patrna 79% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu.

Jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé otázky, na kterou kladně odpovědělo všech devatenáct respondentů, dále také procentuální úspěšnost otázky osmé, na kterou správně odpovědělo osmnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky, na kterou uvedlo správnou odpověď osm respondentů.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 12 tedy vyplývá 72% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost jedenácté otázky, v rámci které uvedenou dopravní značku správně určilo sedmnáct respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky dvanácté, kde uvedenou značku správně určilo šestnáct respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu osm respondentů.

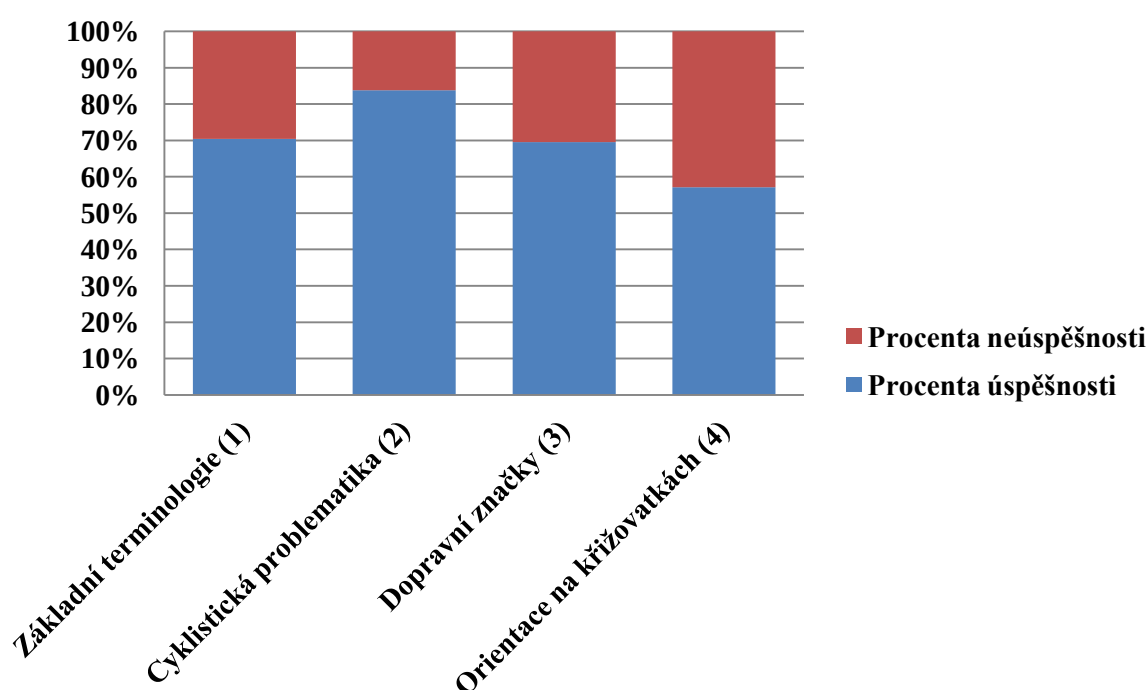
Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 12 vyplývá 60% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky šestnácté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo patnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky sedmnácté, ve které danou situaci na křižovatce vyřešilo osm respondentů.

3.6.2.2.2 Výzkum u žáků 9. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo jednadvacet žáků (7 chlapců a 14 dívek). Z celkového počtu respondentů jich šest uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali v rámci nějakého konkrétního předmětu, další pět respondentů uvedlo, že se s dopravní výchovou nesetkali vůbec, a ostatní uvedli další možnosti z poskytnutých variant.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 9. třídy ZŠ Jevišovice se nachází v níže uvedeném grafu 13.



Graf 13. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Jevišovice dle tematických okruhů

Popis grafu 13

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 13 tedy vyplývá 70% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost páté otázky, na kterou kladně odpovědělo všech jednadvacet

respondentů, a jako odůvodnění odpovědi na tuto otázku respondenti uvedli preventivní důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále hodnotu procentuálního vyjádření pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost druhé otázky, na kterou správně odpovědělo dvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo šest respondentů, a procentuální úspěšnost první otázky v podobě deseti správných odpovědí ze strany respondentů.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 13 je patrná 84% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost sedmé a osmé otázky, na které správně odpovědělo dvacet respondentů, dále také procentuální úspěšnost otázky deváté, na kterou správně odpovědělo devatenáct respondentů. K výraznému snížení procentuální úspěšnosti v tomto případě nedošlo.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 13 tedy vyplývá 70% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost jedenácté a čtrnácté otázky, v rámci kterých uvedené dopravní značky správně určilo osmnáct respondentů. K snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu devět respondentů.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 13 vyplývá 57% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky dvacáté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo osmnáct respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky sedmnácté, ve které zvolilo správné řešení

sedmnáct respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky osmnácté, ve které danou situaci na křižovatce vyřešilo pouze pět respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky devatenácté, v rámci které zvolilo správnou odpověď sedm respondentů.

3.6.2.3 Základní škola Prosiměřice

Jedná se o úplnou spádovou školu s 1. až 9. postupným ročníkem. Je navštěvována jak dětmi místními, tak i dětmi přibližně z devíti okolních obcí. Počet žáků se většinou pohybuje okolo 330 žáků.

Koncepce školy se zaměřuje na vzdělávání žáků, podporuje výuku cizích jazyků a také výuku technické a komunikační výchovy. Škola jako taková se zapojuje do dlouhodobých projektů často i v rámci mezinárodní spolupráci.

Z ŠVP této školy (ZŠ Prosiměřice, 2010) v souvislosti s výchozím manuálem stanoveného RVP ZV vyplývá skutečnost o zařazení dopravní výchovy do vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, a to na prvním stupni do konkrétních předmětů jako například Vlastivěda, Přírodověda či Přírodopis. Na druhém stupni je dopravní výchova realizována v rámci vzdělávací oblasti Člověk a zdraví, a to v předmětu Výchova ke zdraví, která probíhá ve všech ročnících v rámci druhého stupně, tedy v šesté, sedmé, osmé i deváté třídě, a to v podobě hodinové dotace za týden. Stěžejní tematika zaměřená na dopravní výchovu je probírána ve Výchově ke zdraví konkrétně tedy v šestém a osmém ročníku dle uvedených očekávaných výstupů či učiva pro dané časové období se zaměřením na rozvoj klíčových kompetencí a zapojení průřezových témat do výuky.

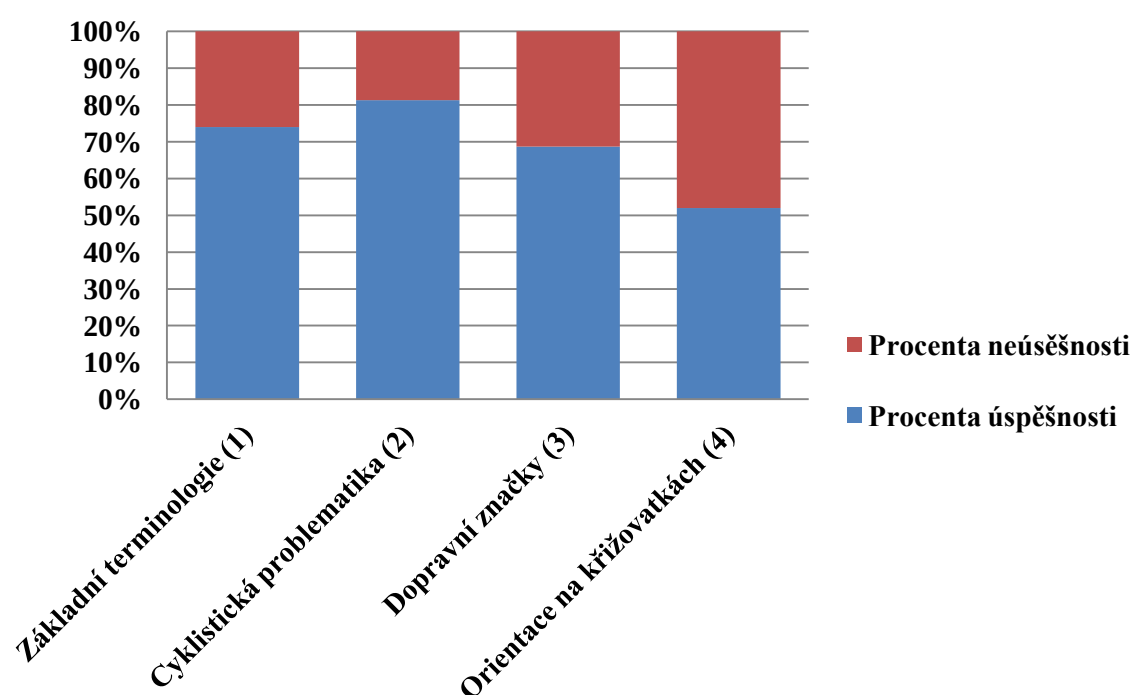
Spolupráce s vedením školy při realizaci výzkumného šetření byla výborná. První oslovení této školy v rámci možnosti zapojení se do výzkumného šetření proběhlo v elektronické podobě, v rámci níž pan ředitel zaujal k celé záležitosti velice pozitivní přístup a dal svolení k provedení výzkumného šetření právě na této škole. Osobní kontakt byl poté směřován na paní učitelku vyučující právě předmět Výchovy ke zdraví.

Výzkumné šetření u žáků šestého a devátého ročníku bylo provedeno během jednoho týdne. Samotné zadávání a následný sběr dotazníků byl tentokrát v režii již zmiňované paní učitelky.

3.6.2.3.1 Výzkum u žáků 6. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo třicet žáků (21 chlapců a 9 dívek). Z celkového počtu respondentů jich jedenáct uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, dalších devět respondentů uvedlo, že se s dopravní výchovou setkali v rámci nějakého jiného předmětu, a ostatní respondenti zmínili další možnosti z poskytnutých variant.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 6. třídy ZŠ Prosiměřice se nachází v níže uvedeném Grafu 14.



Graf 14. Vyhodnocení znalostí žáků 6. tříd ZŠ Prosiměřice dle tematických okruhů

Popis grafu 14

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 14 tedy vyplývá 74% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost páté otázky, na kterou kladně odpovědělo devěťadvacet respondentů, a jako odůvodnění odpovědi na tuto otázku respondenti uvedli preventivní

důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob. Dále hodnotu procentuálního vyjádření pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost druhé otázky, na kterou správně odpovědělo osmadvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo čtrnáct respondentů.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 14 je patrna 81% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky osm, na kterou správně odpovědělo všech třicet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost šesté otázky, na kterou správně odpovědělo deset respondentů.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 14 tedy vyplývá 67% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost jedenácté, v rámci které uvedenou dopravní značku správně určilo osmadvacet respondentů. K výraznému snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu třináct respondentů.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

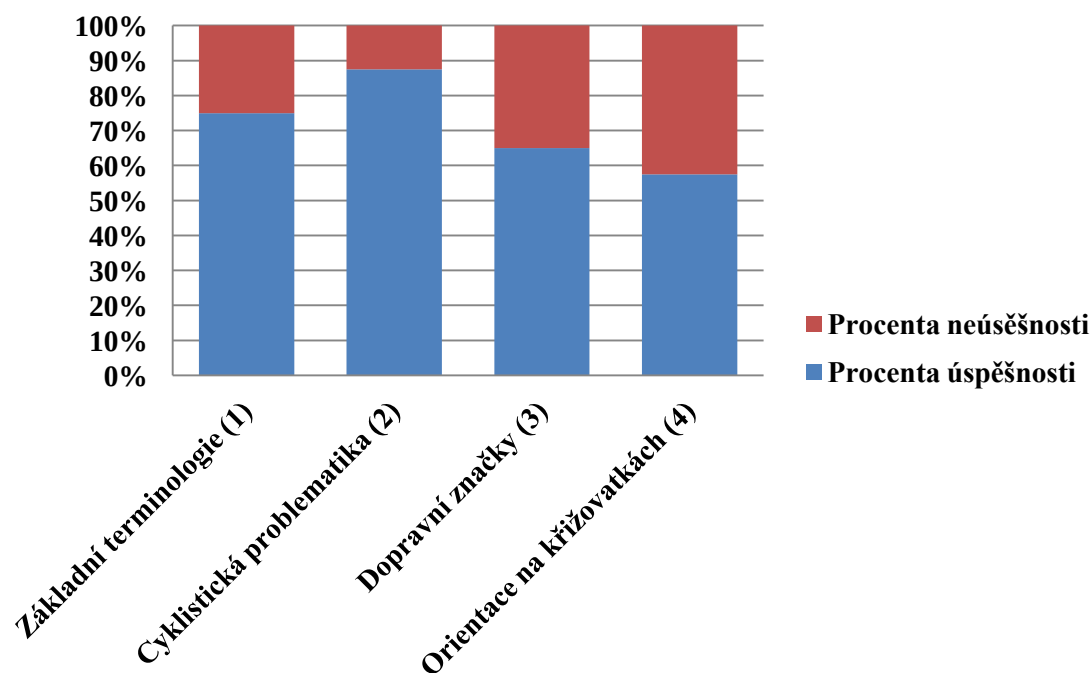
Z grafu 14 vyplývá 52% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky šestnácté a dvacáté, v rámci kterých správné řešení konkrétních situací na křižovatce zvolilo jedenadvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost otázky osmnácté, ve které danou situaci na křižovatce vyřešilo

devět respondentů, dále procentuální úspěšnost otázky devatenácté, v rámci které zvolilo správnou odpověď sedm respondentů.

3.6.2.3.2 Výzkum u žáků 9. třídy

Soubor respondentů v rámci této třídy tvořilo dvaatřicet žáků (15 chlapců a 17 dívek). Z celkového počtu respondentů jich dvacet uvedlo, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali ve formě vzdělávacího programu, a ostatní respondenti zmínili, že se s dopravní výchovou na základní škole setkali v rámci náplně jiného předmětu či v podobě samostatného předmětu.

Konkrétní vyhodnocení respondentů, tedy žáků 9. třídy ZŠ Prosiměřice se nachází v níže uvedeném grafu 15.



Graf 15. Vyhodnocení znalostí žáků 9. tříd ZŠ Prosiměřice dle tematických okruhů

Popis grafu 15

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 15 tedy vyplývá 75% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky prvního

tematického okruhu. Hodnotu procentuálního vyjádření nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost páté otázky, na kterou kladně odpovědělo jednatřicet respondentů, a jako odůvodnění odpovědi na tuto otázku respondenti uvedli preventivní důvody v podobě předcházení nehod se zaměřením na zajištění snížené viditelnosti osob, dále procentuální úspěšnost druhé otázky, na kterou správně odpovědělo opět jednatřicet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost čtvrté otázky, na kterou správně odpovědělo osm respondentů.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 15 je patrna 88% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na výše uvedené otázky druhého tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky osm a devět, na které správně odpovědělo jednatřicet respondentů. K výraznému snížení procentuální úspěšnosti v tomto případě nedošlo.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 15 tedy vyplývá 65% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost dvanácté otázky, v rámci které uvedenou dopravní značku správně určilo devěťadvacet respondentů. K výraznému snížení procentuální úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost třinácté otázky, v rámci které zvolilo správnou variantu pouze pět respondentů.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 15 vyplývá 58% úspěšnost respondentů získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu, jeho hodnotu nejvíce pozitivně ovlivnila procentuální úspěšnost otázky dvacáté, v rámci které správné řešení konkrétní situace na křižovatce zvolilo sedmadvacet respondentů. Naopak k snížení této úspěšnosti přispěla především procentuální úspěšnost

otázky osmnácté a devatenácté, ve kterých dané situace na křižovatce vyřešilo jedenáct respondentů.

3.7 Výsledky komparace

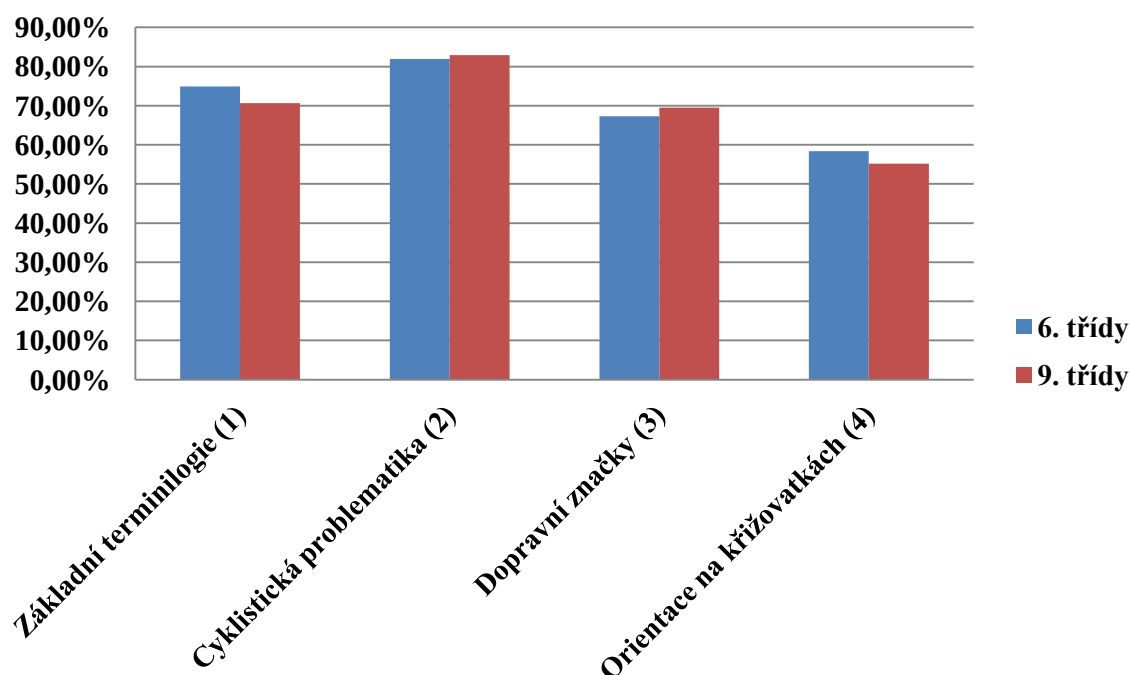
Komparace výsledných znalostí dopravních pravidel vycházejících z provedeného dotazníkového šetření se odvíjí od stěžejního hlediska v podobě rozdílnosti šestých a devátých tříd v souvislosti s jejich doposud získaným vzděláním zaměřeným na dopravní tematiku.

Právě výše zmiňované hledisko bylo dále obohaceno o možnou rozdílnost znalostí žáků šestých a devátých tříd v rámci určité místní lokality (město, vesnice) a dále o relativní rozdílnost znalostí žáků šestých a devátých tříd v souvislosti s genderovým aspektem (chlapci, dívky).

3.7.1 Komparace znalostí žáků 6. a 9. tříd

Do této komparace spadají všichni oslovení respondenti s počtem 280, s tím že 135 respondentů tvoří žáci šestých tříd a 145 respondentů je součástí tříd devátých (Tabulka 1).

Konkrétní výsledky vyhodnocení znalostí dle tematických okruhů a zároveň komparace znalostí žáků jednotlivých ročníků se nachází v níže uvedeném grafu 16.



Graf 16. Komparace znalostí žáků 6. a 9. tříd dle tematických okruhů

Popis grafu 16

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 16 vyplývá 75% úspěšnost respondentů šestých tříd a 71% úspěšnost respondentů devátých tříd získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky prvního tematického okruhu.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 16 vyplývá 82% úspěšnost respondentů šestých tříd a 83% úspěšnost respondentů devátých tříd získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky druhého tematického okruhu.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 16 vyplývá 67% úspěšnost respondentů šestých tříd a 70% úspěšnost respondentů devátých tříd získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu.

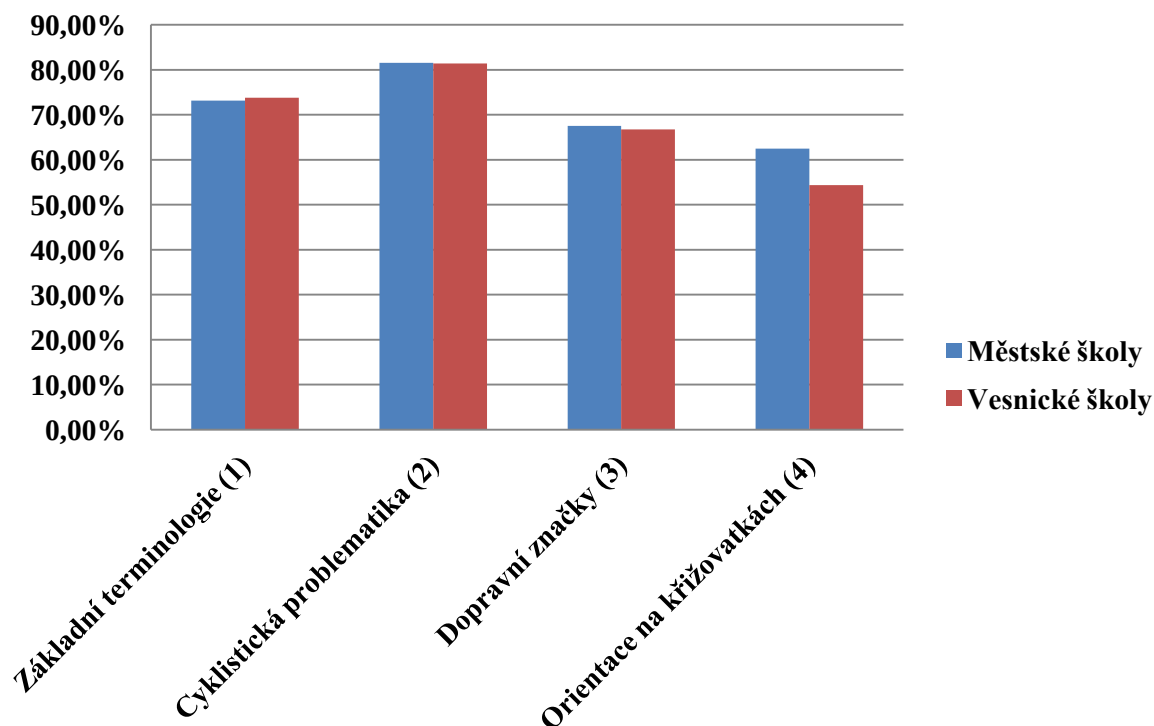
Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 16 vyplývá 58% úspěšnost respondentů šestých tříd a 56% úspěšnost respondentů devátých tříd získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu.

3.7.2 Komparace znalostí žáků 6. tříd dle lokalit

Do této komparace spadají všichni oslovení respondenti z šestých tříd s počtem 135, s tím že 64 respondentů tvoří žáci z městských škol a 71 respondentů má podobu žáků navštěvujících školy vesnického charakteru (Tabulka 1).

Konkrétní výsledky vyhodnocení znalostí dle tematických okruhů a zároveň komparace znalostí žáků šestých tříd v souvislosti s danou lokalitou (město, vesnice) se nachází v níže uvedeném grafu 17.



Graf 17. Komparace znalostí žáků 6. tříd městských a 6. tříd vesnických dle tematických okruhů

Popis grafu 17

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 17 vyplývá 73% úspěšnost respondentů z městských škol a 74% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky prvního tematického okruhu.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 17 vyplývá 82% úspěšnost respondentů z městských škol a 81% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky druhého tematického okruhu.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 17 vyplývá 68% úspěšnost respondentů z městských škol a 67% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu.

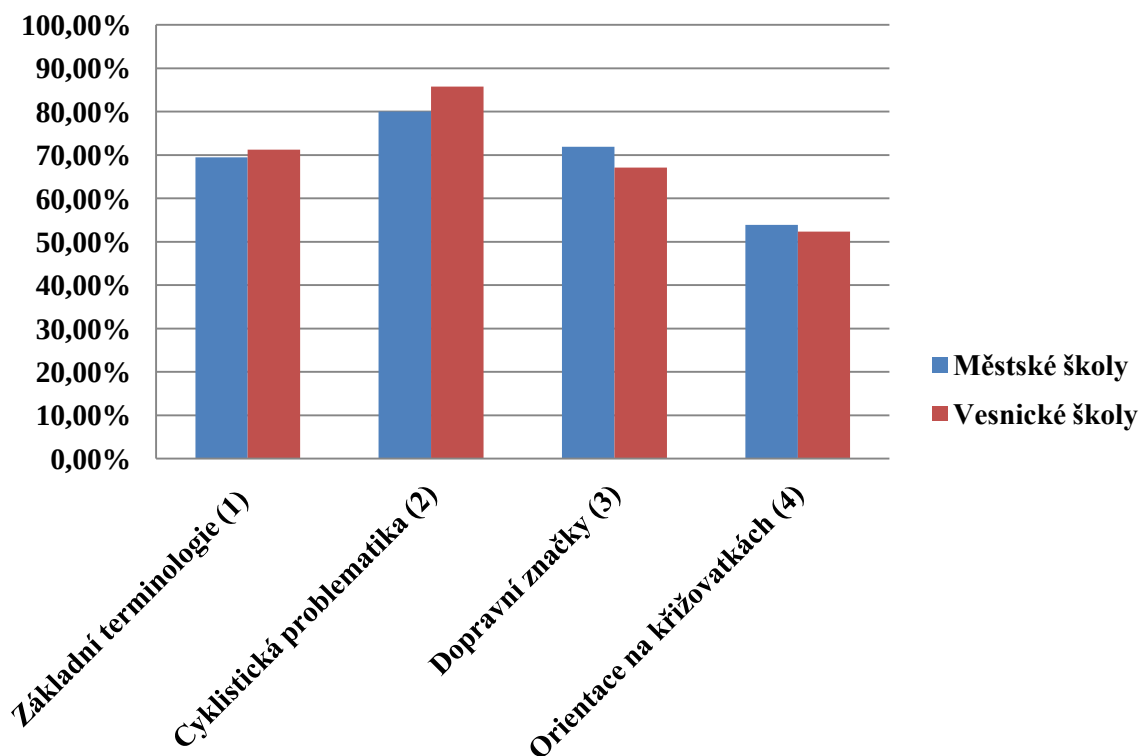
Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 17 vyplývá 63% úspěšnost respondentů z městských škol a 54% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu.

3.7.3 Komparace znalostí žáků 9. tříd dle lokalit

Do této komparace spadají všichni oslovení respondenti z devátých tříd s počtem 145, s tím že 72 respondentů tvoří žáci z městských škol a 73 respondentů má podobu žáků navštěvujících školy vesnického charakteru (Tabulka 1).

Konkrétní výsledky vyhodnocení znalostí dle tematických okruhů a zároveň komparace znalostí žáků devátých tříd v souvislosti s danou lokalitou (město, vesnice) se nachází v níže uvedeném grafu 18.



Graf 18. Komparace znalostí žáků 9. tříd městských a 9. tříd vesnických dle tematických okruhů

Popis grafu 18

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 18 vyplývá 69% úspěšnost respondentů z městských škol a 72% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky prvního tematického okruhu.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 18 vyplývá 80% úspěšnost respondentů z městských škol a 86% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky druhého tematického okruhu.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 18 vyplývá 72% úspěšnost respondentů z městských škol a 67% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu.

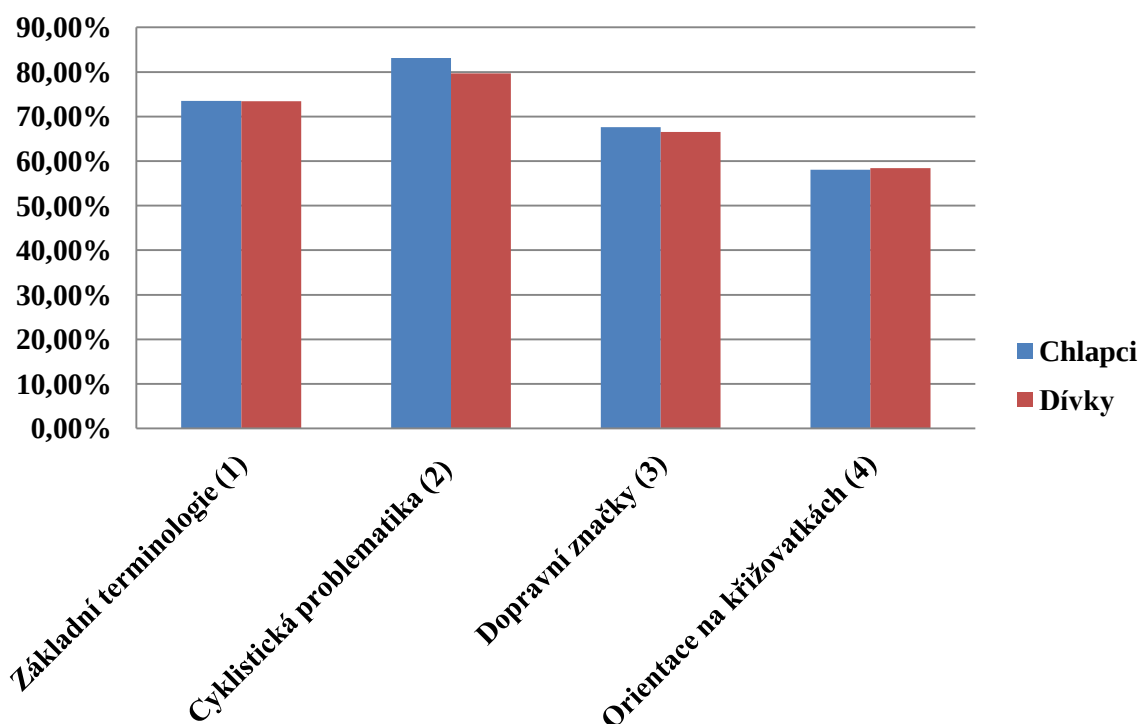
Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 18 vyplývá 54% úspěšnost respondentů z městských škol a 52% úspěšnost respondentů z vesnických škol získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu.

3.7.4 Komparace znalostí žáků 6. tříd dle pohlaví

Do této komparace spadají všichni oslovení respondenti z šestých tříd s počtem 135, s tím že 71 respondentů tvoří žáci mužského pohlaví (chlapci) a 64 respondentů žáci ženského pohlaví (dívky) (Tabulka 1).

Konkrétní výsledky vyhodnocení znalostí dle tematických okruhů a zároveň komparace znalostí žáků šestých tříd v souvislosti s konkrétním pohlavím (chlapec, dívka) se nachází v níže uvedeném grafu 19.



Graf 19. Komparace znalostí dívek a chlapců z 6. tříd dle tematických okruhů

Popis grafu 19

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 19 vyplývá 74% úspěšnost chlapců a 73% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky prvního tematického okruhu.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 19 vyplývá 83% úspěšnost chlapců a 80% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky druhého tematického okruhu.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 19 vyplývá 68% úspěšnost chlapců a 67% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu.

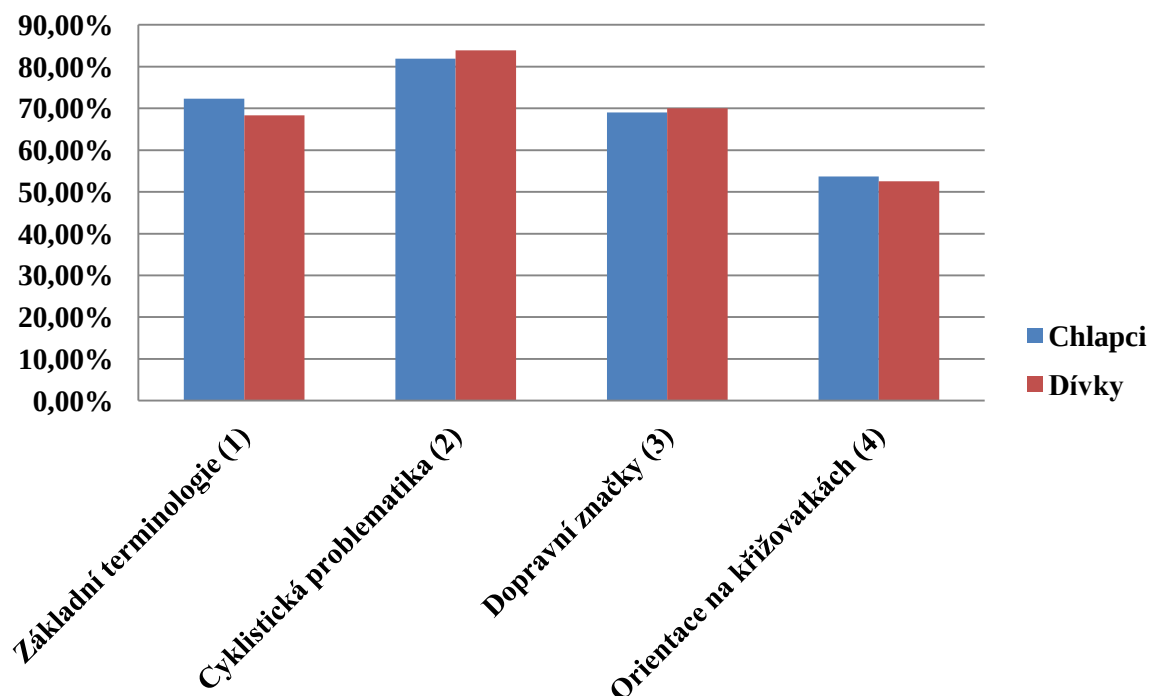
Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 19 vyplývá 58% úspěšnost chlapců a 58% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu.

3.7.5 Komparace znalostí žáků 9. tříd dle pohlaví

Do této komparace spadají všichni oslovení respondenti z devátých tříd s počtem 145, s tím že 73 respondentů tvoří žáci mužského pohlaví (chlapci) a 72 respondentů žáci ženského pohlaví (dívky) (Tabulka 1).

Konkrétní výsledky vyhodnocení znalostí dle tematických okruhů a zároveň komparace znalostí žáků devátých tříd v souvislosti s konkrétním pohlavím (chlapec, dívka) se nachází v níže uvedeném grafu 20.



Graf 20. Komparace znalostí dívek a chlapců z 9. tříd dle tematických okruhů

Popis grafu 20

Tematický okruh 1 se zabývá obecnými znalostmi v oblasti dopravní výchovy se zaměřením na její základní terminologii a pravidla.

Z grafu 20 vyplývá 72% úspěšnost chlapců a 68% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky prvního tematického okruhu.

Tematický okruh 2 se věnuje cyklistické problematice (dodržování pravidel při jízdě na kole, vhodné vybavení kola).

Z grafu 20 vyplývá 82% úspěšnost chlapců a 84% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správných odpovědí na otázky druhého tematického okruhu.

Tematický okruh 3 je zaměřený na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly, jež podléhají zákonnému nařízení.

Z grafu 20 vyplývá 69% úspěšnost chlapců a 70% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvolené definice dle zákonného nařízení náležející pro konkrétní uvedenou dopravní značku v rámci třetího tematického okruhu.

Tematický okruh 4 zaměřený opět na znalost dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly a to při konkrétních situacích v dopravě. Jedná se tedy o ověření znalostí v rámci orientace na křižovatkách z pohledu cyklisty jako účastníka silničního provozu.

Z grafu 20 vyplývá 54% úspěšnost chlapců a 53% úspěšnost dívek získaná v podobě procentuálního vyjádření úspěšnosti správně zvoleného řešení pro konkrétní situaci v dopravě se zaměřením na orientaci na křižovatkách z pohledu cyklisty jako přímého účastníka silničního provozu.

4 Diskuse

Veškeré uvedené grafy v rámci jednotlivých komparací jsou vyhotoveny na základě vzdělávacího a výchovného procesu realizované v konkrétních ročnících na druhém stupni základních škol. V našem případě, tedy při psaní této diplomové práce, jsme se zaměřili cíleně na šesté a deváté ročníky z důvodu jejich postavení v systému základního vzdělávání, ve kterém vytváří ony zásadní předěly. V první řadě se jedná o nástup žáků do šesté třídy, jež je spojen s přechodem z prvního stupně na druhý, dalo by se ale říci, že toto období také souvisí s jistou přeměnou hravého dítěte v jedince s prvními náznaky dospívání v podobě začínající puberty, a v řadě druhé, se skutečnost vztahuje k žákům devátého ročníku, jež se nachází na konci cesty znamenající poslední etapu povinné devítileté školní docházky, s níž se pojí stěžejní okamžiky v podobě rozhodování o jejich další budoucnosti. Právě v závěru tohoto období by měli být jednotliví žáci vybaveni konkrétními znalostmi, dovednostmi a schopnostmi vyplývajícími z naplňování očekávaných výstupů během celého průběhu základního vzdělávání. Tyto zmiňované výstupy doplněné o oblast klíčových kompetencí a průřezových témat zařazených do veškerých vyučovacích předmětů tvoří v podstatě obsah dnešního procesu vzdělávání realizovaného v České republice.

Veškerá výše uvedená hlediska jsme zohledňovali nejen při samotném výběru respondentů do výzkumného šetření, ale především také při vyhodnocování dotazníků či v souvislosti s prováděním komparace znalostí žáků.

V rámci první uvedené komparace (Graf 16.) jsme se soustředili na porovnání znalostí žáků šestých a devátých tříd dle tematických okruhů, z nichž vyplývá téměř shodná úroveň dosažených znalostí z oblasti dopravní problematiky jako celku, a to jak u žáků šestých, tak i devátých tříd. Tato skutečnost nám tedy podává odpověď na první výzkumnou otázku (viz kapitola Stanovení výzkumných otázek) v podobě faktu minimální rozdílnosti v rámci dosažených znalostí mezi žáky šestých a devátých tříd, tudíž můžeme konstatovat, že znalosti získané během vzdělávání na prvním stupni mají trvalý charakter. Ten je v průběhu vzdělávání na druhém stupni obnovován v rámci realizace dopravní výchovy zařazené buď do tematického plánu konkrétního vyučovacího předmětu či ve formě vzdělávacího programu (projektu) dle daných ŠVP jednotlivých škol.

V další komparaci (Graf 17.) jsme se zaměřili na porovnání znalostí žáků šestých tříd dle lokality (vesnice, město). Z uvedených výsledků je patrné hned několik skutečností. V první řadě se jedná o celkovou procentuální úspěšnost znalostí žáků, která

svými pozitivními výsledky potvrzuje fakt o oné trvalosti vědomostí, dovedností a schopností žáků šestých tříd bez ohledu na rozličnost lokality, jež tito žáci načerpali během vzdělávacího procesu na prvním stupni. Co se týče rozdílnosti úrovně dosažených znalostí zaměřených na dopravní problematiku v podobě zobrazení jednotlivých tematických okruhů, jsou znát pouze nepatrné rozdíly u žáků šestých tříd navštěvujících základní školy ve městě a u žáků šestých tříd ze základních škol vesnického charakteru. Toto tvrzení platí pro procentuální úspěšnost Tematických okruhů 1 – 3. V rámci Tematického okruhu 4 zaměřeného na znalost žáků v souvislosti s jejich orientací na křižovatkách jsme zjistili, že vyšší znalost projeví žáci šestých tříd z městských, potažmo řečeno, znojemských základních škol. Tyto konkrétní výsledky korespondují s větší zkušeností v orientaci na křižovatkách u žáků městských škol na základě jejich každodenní účasti na silničním provozu, a to se všemi jeho náležitostmi v podobě rozeznávání dopravních značek a dodržování dopravních pravidel charakteristických pro městskou dopravu. Právě tato uvedená fakta se promítají také do další komparace (Graf 18.), tentokrát zaměřené na porovnání znalostí žáků devátých tříd dle lokality (vesnice, město). Z výsledků vyplývajících z grafu 18 se nám tedy potvrdila skutečnost o vyšší znalosti jednotlivých žáků z městských škol, a to v rámci jejich orientace na křižovatkách dle dopravních značek a s nimi spojenými dopravními pravidly. Naopak žáci devátých tříd z vesnických škol prokázali vyšší znalosti v Tematickém okruhu zaměřeného na Cyklistickou problematiku. Tento výsledek dle našeho mínění ovlivnilo především hledisko lokality, kdy žáci pocházející z vesnic tráví mnohem více času v přírodě. Podnikají například různé pěší tury či cyklistické projížďky, tudíž mají větší zkušenosti v oblasti cyklistiky jako takové, než žáci z městských škol, jež často pobývají v nepodnětném prostředí mezi panelovými domy. V případě celkových výsledků zaměřených právě na komparaci znalostí žáků navštěvujících základní školy ve městě a žáků z vesnických škol jsme zjistili, že znalosti žáků z městských základních škol jsou vyšší než znalosti žáků ze základních škol vesnického charakteru. Rozdíl v úrovni dosažených znalostí má ale minimální hodnotu, tudíž jsme se ocitli na jistém pomezí mezi tvrzením vyplývajícím z výzkumu Rathúske (Stojan a kolektiv, 2009), která podává tvrzení o tom, že vyšší znalosti v oblasti dopravní problematiky mají žáci z vesnických škol, a faktem získaným prostřednictvím provedeného výzkumného šetření v rámci diplomové práce Lukeše (2011), jež přišel s výsledky odlišného charakteru, a to v podobě statistických dat, která dokazovala vyšší znalosti v oblasti dopravní problematiky u žáků městských základních škol, než u žáků navštěvujících základní školy na vesnicích s tím, že

hlavní příčinu spatřoval v atraktivním a zároveň v cyklickém výchovném a vzdělávacím působením na osobnost daných žáků.

V rámci posledních dvou komparací (Graf 19., Graf 20.) jsme se věnovali porovnání znalostí žáků dle jejich pohlaví. Z výsledků vyplývajících z obou grafů jsou patrné pouze minimální rozdíly v úrovni dosažených znalostí jak v případě komparace znalostí dívek a chlapců šestých tříd (Graf 19), tak i v rámci komparace znalostí dívek a chlapců devátých tříd (Graf 20).

V jednotlivých uvedených komparacích jsme nezjistili téměř žádné zásadní rozdílnosti v úrovni dosažených znalostí mezi konkrétními oslovenými respondenty. Právě ona komparace znalostí byla stěžejním cílem, který jsme si stanovili před samotným prováděním a následným vyhodnocováním dotazníkového šetření. Na základě veškerých výsledků nám ale byla odhalena velice důležitá fakta vztahující se ke konkrétním znalostem, které se týkají Cyklistické problematiky (Tematický okruh 2) a Orientace na křižovatkách v souvislosti s rozpoznáváním dopravních značek (Tematický okruh 4 a Tematický okruh 3).

Při celkovém konečném hodnocení má Tematický okruh 2 velice pozitivní bilanci v podobě vysoké procentuální úspěšnosti ze strany oslovených respondentů. Za hlavní příčinu vysoké úrovně znalostí žáků v oblasti Cyklistické problematiky bychom mohli pokládat existenci rozvinuté sítě cyklotras v okolí samotného města Znojma, do kterého spadají právě i obce se základními školami, jež se zapojily do dotazníkového šetření. Realizace cyklistických tras má dle našeho úsudku velký vliv právě na onen rozvoj znalostí nejen u dětí školou povinných, ale i u ostatních potencionálních cyklistů napříč různými věkovými kategoriemi. Na základě bohatosti a pestrosti jsou tyto cyklotrasy považovány za zajímavá, historická, kulturní, naučná a atraktivní místa na Znojemsku.

Na druhé straně ale stojí nízká úroveň znalostí jednotlivých respondentů v souvislosti s malou procentuální úspěšností Tematického okruhu 3 a Tematického okruhu 4. Tyto zjištěné výsledky mají velice alarmující charakter v podobě neznalosti běžných dopravních pravidel, a to i přes skutečnost, že jsou v podstatě součástí každodenního režimu veškerého jedince.

Varovná upozornění, která vyplývají ze získaných dat provedeného dotazníkového šetření, následně vyvolala podnět k hledání možných alternativ řešení, kterými bychom mohli pozitivně ovlivnit chování a jednání dětí při jejich účasti na silničním provozu, tedy působit preventivně a to nejen na žáky prvního stupně, ale také na žáky druhého stupně základních škol, pokud možno v co největším množství a rozsahu. Na základě doposud

získaných zkušeností a také v souvislosti s uvedenou vizí zpracovatele Diplomové práce na téma Dopravní výchova na školách jako předpoklad snižování dopravní nehodovosti (Lukeš, 2011) bychom navrhovali zařazení dopravní výchovy do stálých vyučovacích předmětů takovým způsobem, aby byla zajištěna skutečnost, že dopravní výchovou v rámci preventivního působení prostřednictvím základního vzdělávání projdou veškeré ročníky každý rok, a to napříč prvním i druhým stupněm základních škol. Ideálním řešením by bylo koncipování Dopravní výchovy jako samostatného předmětu, ale tato alternativa je a i nadále bude pouhou ideální představou vzhledem k přesycenosti vzdělávacích oblastí s jejich konkrétními vyučovacími předměty v systému současného základního vzdělávání, tedy vzdělávání v 21. století probíhajícího na základě stanovených kurikulárních dokumentů (RVP, ŠVP).

Závěr

Diplomová práce s názvem Znalost dopravních pravidel u žáků na druhém stupni základních škol byla zpracovávána na základě stěžejního cíle v podobě zjištění úrovně dosažených znalostí zaměřených na oblast dopravní problematiky, a to u žáků na druhém stupni základních škol. Na první pohled by se mohlo zdát, že se bude jednat o obyčejnou práci, která nám podá jen pouhá statistická data v podobě konkrétních výsledků vyplývajících z dotazníkového šetření, jež můžeme považovat za jakýsi základní „stavební kámen“ vytvářející podstatu celé diplomové práce. Ale v tomto případě by se nemělo dávat na první dojem dostavující se možná po přečtení samotného titulu této práce s přívlastkem jisté dávky cudnosti a všeobecnosti. Pod pokličkou, v metaforickém slova smyslu, se totiž skrývají nejen cenné zkušenosti získané například při komunikaci s vedením základních škol, ale především se jedná o velice důležitá fakta související s konkrétními výsledky dotazníkového šetření.

Do výzkumu v podobě strukturovaného dotazníku zaměřující se na zjištění znalostí žáků z oblasti dopravní problematiky se zapojilo šest základních škol – tři základní školy nacházející se v jihomoravském městě Znojme a tři základní školy vesnického charakteru (Božice, Jevišovice, Prosiměřice), jež jsou situované do blízkého okolí již zmiňovaného města Znojma. Volba konkrétního regionu v souvislosti s jednotlivými základními školami, na kterých byl realizován daný výzkum, se odvíjela od mého blízkého vztahu právě k územní oblasti Znojemska. Hlavním důvodem oslovení městských i vesnických škol byla ona příležitost v podobě provedení komparace znalostí, dovedností a schopností u žáků navštěvujících základní školu ve městě a základní školu na vesnici. Já osobně jsem si během své devítileté povinné školní docházky prošla oběma variantami, v rámci kterých jsem se setkala s jejich jistou rozdílností, tudíž prostřednictvím této výše zmíněné komparace byla cíleně zkoumána fakta o možném ovlivnění vzdělávání žáků zapříčiněným právě charakterem školy.

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 280 respondentů, tedy 280 žáků ze šestých a devátých tříd již zmiňovaných základních škol. Dotazník byl sestaven do dvou částí, v první části se nacházelo dvacet otázek rozčleněných na čtyři tematické okruhy po pěti otázkách. Druhá část se věnovala otázkám ujišťujícím základní demografické informace o jednotlivých respondentech. Ony tematické okruhy byly vyčleněny záměrně dle konkrétního zaměření v rámci cyklistické problematiky jako celku. V tomto duchu poté byla prováděna jednotlivá vyhodnocení ročníků. Do výzkumné části této diplomové práce

byly dále zařazeny komparace, ve kterých byl porovnáván vždy konkrétní soubor respondentů.

V rámci první komparace (Graf 16.) byla sledována rozdílnost úrovně dosažených znalostí mezi žáky šestých a devátých tříd. Celkový výsledek této komparace má podobu velice vyrovnané úrovně znalostí žáků s tím, že žáci šestých tříd disponují vyššími znalostmi o necelé 1 % vyššími znalostmi, než žáci tříd devátých. Tato výše uvedený skutečnosti nám podává odpověď na první výzkumnou otázku. Další dvě následné komparace (Graf 17., Graf 18.) se zaměřují na porovnávání znalostí žáků navštěvujících městské základní školy a žáků z vesnických základních škol. I zde se nachází obdobný výsledek jako v předešlé komparaci. Celková úroveň znalostí žáků městských škol a žáků navštěvujících školy vesnického charakteru je téměř totožná, i přesto je nutné uvést, že vyšší znalosti projevili žáci z městských škol, ale opět o pouhé 1 %, tudíž právě výše zmiňované informace nám vyvracejí tvrzení o existenci zásadní rozdílnosti mezi znalostmi dopravní problematiky získanými prostřednictvím vzdělávání realizovaného na městských a vesnických základních školách a zároveň nám podává odpověď na druhou výzkumnou otázku. Poslední dvě uvedené komparace (Graf 19., Graf 20.) se zaměřují na porovnání znalostí žáků dle pohlaví. Na základě celkového hodnocení této komparace vyplývá skutečnost, jež svým charakterem dubluje výsledky z již zmiňovaných komparací, tedy ani mezi úrovní dosažených znalostí dívek a chlapců se neobjevily žádné markantní rozdíly s tím, že chlapci disponují vyššími znalostmi než děvčata, a to o méně jak 1 %.

Z veškerých výsledků vycházejících z jednotlivých komparací nejsou patrné v podstatě žádné extrémní odlišnosti v úrovni dosažených znalostí všech zúčastněných respondentů. Díky rozčlenění testových otázek do jednotlivých tematických okruhů došlo k poodhalení skrytých skutečností, které podávají realistickou představu o tom, v čem, tedy v jakém tematickém okruhu, jednotliví respondenti vynikají či naopak, kde se nachází jejich slabé stránky. Velice alarmující bylo zjištění o nedostacích ze strany veškerých zainteresovaných respondentů právě v otázkách zaměřených na rozpoznávání dopravních značek, ale především v otázkách směřujících na aplikaci konkrétních dopravních pravidel do situací odehrávajících se na křižovatkách, tedy v okamžicích přímé účasti na silničním provozu.

Nejen na základě provedeného výzkumného šetření, ale především na skutečnostech v podobě statistických dat, jež zdůrazňují nárůst rizikového chování a jednání účastníků silničního provozu v souvislosti s nedodržováním dopravních pravidel, by bylo vhodné posílit primární prevenci v rámci oblasti dopravní výchovy, a to od

nejútlejšího věku dítěte a dále napříč výchovným a vzdělávacím působením realizovaným v mateřských, základních či středních školách.

Já osobně doufám, že informace a konkrétní výsledky vyplývající z mé diplomové práce nebudou jen pouhými slovy a čísly přenesenými na papír... Tudíž moje následná vize o dalším využití mé práce má podobu operativnosti s jednotlivými fakty a statistickými daty, a to s cílem o zkvalitnění dopravní výchovy jako preventivního působení.

V úvodních fázích zpracovávání samotné diplomové práce jsem v podstatě neměla žádnou představu o tom, jakým směrem bych se měla ubírat, ba dokonce k jakému cíli bych chtěla či měla svou práci dojít... Nyní jsem ale schopná říci, že jsem našla nejen samotný účel a cíl celé diplomové práce, ale našla jsem v podstatě smysl své budoucí učitelské profese, v rámci které bych se chtěla věnovat jednak svým aprobačním předmětům, ale jednak i výchovnému působení v podobě prevence, a to nejen prevence zaměřující se na oblast dopravní problematiky, jež se mi stala osudnou...

Souhrn

Diplomová práce s názvem Znalost dopravních pravidel u žáků na druhém stupni základních škol se zaměřuje, jak již samotný titul napovídá, na teoretické znalosti žáků druhého stupně základních škol, a to v oblasti dopravní výchovy.

Cílem této práce bylo zjistit úroveň dosažených teoretických znalostí z oblasti dopravní výchovy se zaměřením na znalost a dodržování dopravních pravidel, a to konkrétně u žáků šestých a devátých tříd ze základních škol z města Znojma a ze základních škol vesnického charakteru nacházející se právě v blízkém okolí samotného města Znojma.

V teoretické části práce jsou umístěny jednotlivé kapitoly, které na sebe napříč obsahem celé práce navazují. Jedná se o tyto kapitoly Silniční provoz a děti, Dopravní nehody a děti, Dopravní výchova, Instituce dopravní výchovy a Dopravní výchova v RVP.

Ve výzkumné části této práce jsou uvedeny veškeré informace o samotné přípravě a realizaci výzkumného šetření, u kterého byly následně provedeny další kroky v podobě vyhodnocování veškerých dotazníků a také v podobě cílených komparací. Do dotazníkového šetření se zapojilo 280 respondentů, tedy 280 žáků šestých a devátých tříd základních škol.

V případě provedených komparací nebyly zjištěny žádné extrémní rozdíly v úrovni dosažených znalostí jednotlivých respondentů v rámci daného souboru. Na základě statistických dat a celkových výsledků ale došlo k odhalení skutečnosti o zásadních neznalostech v rozpoznávání dopravních značek a také skutečnosti o nesprávné, ba dokonce nebezpečné orientaci na křižovatkách ze strany všech zúčastněných respondentů bez ohledu na věkové, lokalitní či pohlavní rozlišení. Tato výše uvedená fakta ve formě kritických a zároveň varujících signálů vyplývajících z výsledků výzkumného šetření by dále měla vést k zásadní změně v dopravní výchově jako výchovného a vzdělávacího působení nejen na základních školách, ale i v souvislosti s dalšími institucemi (rodina, mateřská škola, BESIP, ...).

Summary

This diploma thesis, named The Traffic code knowledge of the upper primary school pupils, focuses, as the title suggests, on the awareness of the abovementioned pupils, specifically on the traffic code education.

The main goal of the thesis is to determine the level of acquired theoretical awareness in the traffic code knowledge sphere, concentrating on the overall traffic code awareness and compliance, examining the focus group of the pupils of the upper primary school in Znojmo City, as well as the pupils of the upper primary schools in the Znojmo area countryside.

In the theoretical part of the thesis, there are individual, interlinked chapters named: Traffic and children, Traffic accidents and children, traffic education, Institute for Traffic Education and Traffic education within the FEP (Framework Education Program)

The practical part of the thesis includes all the information about the preparations and the realization of the research, which encompassed the evaluation of the questionnaires gathered and their subsequent comparison. There were 280 respondents participating in the questionnaire survey, i.e. 280 pupils of the upper primary schools.

Concluding the comparison phase of the research, there were no extreme differences found in the acquired knowledge of the respondents in each individual category. Based on the statistics and the conclusions drawn from the surveys, the results showed fundamental lack of knowledge of the traffic signs and the incorrect, even borderline dangerous crossroad orientation. These phenomena were present in the focus group regardless of age, sex or location. These aforementioned data, stemming from the research, revealing the critical and potentially dangerous state of the traffic awareness ought to lead to significant changes in the traffic education process, not only on the primary school level, but on the external institutional level as well (family, nursery schools, BESIP (traffic safety division), etc.)

Referenční seznam

1. BECEP, MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNÉHO ROZVOJA SROV. 2011. *Národný plán SR pre Becep 2011 – 2020. Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky*. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.becep.sk/>>.
2. BECEP. © 2012 [online]. *Dopravná výchova pre deti a mládež*. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.becep.sk/deti/36/dopravna-vychova-pre-deti-a-mladez>>.
3. BECEP. © 2016 [online]. *Čo je Becep?* [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.becep.sk/dokumenty/3/co-je-becep>>.
4. BESIP, MINISTERSTVO DOPRAVY. 2011. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, leden – prosinec 2015*. [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/15-01-nsbsp.pdf>>.
5. BESIP, MINISTERSTVO DOPRAVY. 2011. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, leden – prosinec 2015. Příloha 1. Akční program*. [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/15-01-nsbsp.pdf>>.
6. BESIP. © 2012 [online]. *Dopravní nehody dle účastníka 1993 – 2011. Děti*. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-obdobi-1993-2011/dopravni-nehody-dle-ucastnika-1993-2011/deti>>.
7. BESIP. © 2012 [online]. *Přehled vývoje dopravních nehod 1993 - 2011. Relativní vývoj následků dopravních nehod ČR od roku 1993*. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-obdobi-1993-2011/prehled-vyvoje-dopravnich-nehod-1993-2011>>.
8. *Cyklotrasy*. © 2016 [online]. [cit. 2016-04-12]. Dostupné z: <<http://www.znojenskabeseda.cz/objevte-znojmo/cykloturistika/cyklotrasy/>>.
9. ČSN ISO 690. Informace a dokumentace – Pravidla pro bibliografické odkazy a citace informačních zdrojů. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011. 40 s. Třídící znak 01 0197.
10. DĚCKÝ, J. 2013. *Doprava a systémy dopravní výchovy 1*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita. 78 s. ISBN 978-80-210-6367-9.
11. DĚCKÝ, J. 2013. *Doprava a systémy dopravní výchovy 2*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita. 72 s. ISBN 978-80-210-6368-6.

12. *Děti v autě*, © 2016 [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>>.
13. *Dítě ve městě – chodec*, © 2016 [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-ve-meste/dite-ve-meste/dite-ve-meste-chodec>>.
14. GORGAS, M. 2012. *Doprava: bezpečně na silnici: pro všechny děti, které se pohybují v silniční dopravě*. Uherský Brod: Ditipo. 32 s. Benny Blu; 178. Zábavné učení. ISBN 978-80-87223-81-9.
15. HENDL, J. 2016. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. 4. přepracované a rozšířené vyd. Praha: Porátl. 437 s. ISBN 978-80-262-0982-9.
16. *Historie BESIPU*. © 2016 [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>.
17. CHRÁSKA, M. 2007. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 1. vyd. Praha: Grada. 265 s. Pedagogika. ISBN 978-80-247-1369-4.
18. *Krajští koordinátoři BESIP*. © 2016 [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip>>.
19. LÍMOVÁ, L. 2006. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum. 82 s. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-1157-0.
20. LUKEŠ, M. *Dopravní výchova na školách jako předpoklad snižování dopravní nehodovosti: Rigorózní práce*. Olomouc: Univerzita Palackého, Pedagogická fakulta, 2011. 132 s., 11 l. příl.
21. MDS – BESIP. © 2001 [online]. Policie a dopravní výchova dětí. Metodická příručka. 2. vyd. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/11.pdf>>.
22. MŠMT. 2013 [online]. *Upravený rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (platný od 1. 9. 2013)*. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.msmt.cz/vzdelavani/zakladni-vzdelavani/upraveny-ramcove-vzdelavaci-program-pro-zakladni-vzdelavani>>.
23. MŠTM. 2016 [online]. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (platný od 1. 9. 2016)*. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.nuv.cz/t/rvp-pro-zakladni-vzdelavani>>.
24. NETESAL, M., VOTRUBA, J. 1992. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. 1. vyd. Praha: Fortuna. 31 s. ISBN 80-85298-72-4.

25. OLŠAN, M., KONEČNÝ, M. © 2008 [online]. *Bezpečí dětí v dopravě. Pomocník a rádce rodičům.* [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf>.
26. PPRŮCHA, J. 1998. *Pedagogický slovník*. 2. rozšířené a přepracované vyd. Praha: Portál. 328 s. ISBN 80-7178-252-1.
27. *Rodič*, © 2016 [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/rodic>>.
28. SICIŇSKA, K., DABROWSKA-LORANC, M. 2015 [online]. *Centre of Road Traffic Safety Education for Children and youths – modern Educacional Center in Road Traffic Safety. Transport Problems: An International Scientific Journal*, 10 (1), 137 – 148. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=1&sid=4d1cdb9f-8c22-46dc-8167-65a261020472%40sessionmgr112&hid=111&bdata=JnNpdGU9ZWZLRWxpdmU%3d#AN=113046816&db=a9h>>.
29. STOJAN, M. et al. 2008. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno, MSD. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
30. STOJAN, M. et al. 2008. *Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ. Část II., Využití učiva 2. stupně ZŠ pro dopravní výchovu*. Brno: MSD. 75 s. ISBN 978-7392-081-4.
31. STOJAN, M. et al. 2008. *Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ. Část I., Obecná analýza s příklady implementace*. Brno: MSD, 2008. 120 s. ISBN 978-80-7392-080-7.
32. STOJAN, M. et al. 2009. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD. 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.
33. ŠRŮTKOVÁ, H., POMPL, V., VOTRUBA, J. 1979. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže: Metodická příručka pro školy a vých. zařízení 1. a 2. cyklu*. 1. vyd. Praha: SPN. 220 s., 29 s. obr. příl. Metodické příručky BESIP-Bezpečnost silničního provozu. ISBN není uvedeno.
34. *Testové otázky z oblasti dopravní výchovy. Testové otázky a odpovědi*. © 2016 [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/testove-otazky-z-oblasti-dopravni-vychovy>>.
35. *TRAFFIC SAFETY EDUCATION FOUNDATION*. © 2016 [online]. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.trafficsafetyeducationfoundation.org/#!aboutus/c1xmk>>.
36. VÁGNEROVÁ, M. 2000. *Vývojová psychologie: dětství, dospělost, stáří*. 1. vyd. Praha: Portál. 522 s. ISBN 80-7178-308-0.

37. VOTRUBA, J., KOCIÁN, M. 1992. *Dopravní výchova. Díl I, Chodec*. 1. vyd. Praha: Fortuna. 62 s. ISBN 80-85298-98-8.
38. Zákon č. 361/2000 sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).
39. Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon).
40. ZŠ A MŠ JEVIŠOVICE. 2007 [online]. *Školní vzdělávací program. Žít spolu*. 454 s. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.zsmsjevisovice.cz/top-dokumenty-11>>.
41. ZŠ A MŠ JUDR. JOSEFA MAREŠE. 2015. *Školní vzdělávací pro základní vzdělávání. Škola s programem pro rozvoj nadání a talentů*. 271 s.
42. ZŠ A MŠ PRAŽSKÁ, ZNOJMO. 2015. *Školní vzdělávací program pro základní vzdělávání. Škola nové generace*. 449 s.
43. ZŠ BOŽICE. 2011. *Školní vzdělávací program*. 453 s.
44. ZŠ MLÁDEŽE. 2011 [online]. *Školní vzdělávací program*. 275 s. [cit. 2016-04-08]. Dostupné z: <<http://www.zsmladeze.cz/dokumenty>>.
45. ZŠ PROSIMĚŘICE. 2010. *Školní vzdělávací program. Tvořivá škola*. 159 s.

Seznam tabulek

Tabulka 1. Charakteristika souboru respondentů	34
Tabulka 2. Podrobná charakteristika souboru respondentů	35

Seznam grafů

Graf 1. Relativní vývoj následků dopravních nehod v ČR od roku 1993 do roku 2011	17
Graf 2. Vývoj počtu usmrcených dětí v ČR během let 1993 - 2011.....	18
Graf 3. Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v rámci let 2006 - 2015.....	19
Graf 4. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ JUDr. Mareše dle tematických okruhů	37
Graf 5. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ JUDr. Mareše dle tematických okruhů	40
Graf 6. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Mládeže dle tematických okruhů	43
Graf 7. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Mládeže dle tematických okruhů	45
Graf 8. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Pražská dle tematických okruhů	48
Graf 9. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Pražská dle tematických okruhů	50
Graf 10. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Božice dle tematických okruhů	53
Graf 11. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Božice dle tematických okruhů	55
Graf 12. Vyhodnocení znalostí žáků 6. třídy ZŠ Jevišovice dle tematických okruhů	58
Graf 13. Vyhodnocení znalostí žáků 9. třídy ZŠ Jevišovice dle tematických okruhů	60
Graf 14. Vyhodnocení znalostí žáků 6. tříd ZŠ Prosiměřice dle tematických okruhů	63
Graf 15. Vyhodnocení znalostí žáků 9. tříd ZŠ Prosiměřice dle tematických okruhů	65
Graf 16. Komparace znalostí žáků 6. a 9. tříd dle tematických okruhů.....	68
Graf 17. Komparace znalostí žáků 6. tříd městských a 6. tříd vesnických dle tematických okruhů	69
Graf 18. Komparace znalostí žáků 9. tříd městských a 9. tříd vesnických dle tematických okruhů	71
Graf 19. Komparace znalostí dívek a chlapců z 6. tříd dle tematických okruhů	73
Graf 20. Komparace znalostí dívek a chlapců z 9. tříd dle tematických okruhů	74

Seznam příloh

Příloha 1. Podoba realizovaného dotazníku

Příloha 2. Dotazník se správným řešením

Příloha 3. Podoba otázek dle tematických okruhů

Příloha 1. – Podoba realizované dotazníku

Jmenuji se Pavlína Nováková,

jsem studentka Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci a obracím se na Tebe s prosbou o vyplnění níže uvedených otázek, jež se týkají informovanosti v rámci oblasti dopravní výchovy se zaměřením na znalost dopravních pravidel u žáků na druhém stupni základních škol. Dotazník je naprosto anonymní a bude dále využit pro napsání diplomové práce.

Každá otázka má vždy jen jednu správnou odpověď. Zvolenou odpověď označ pomocí zakroužkování.

U otázek č. 5 a 7 vyber správnou odpověď a na poskytnutý řádek označený dlouhou tečkovanou linkou vypiš důvod Tvé volby.

Moc Ti děkuji za Tvoji ochotu při vyplňování dotazníku.

1. „Chodec“

- A) je výhradně jen krácející osoba
- B) je i osoba, která vede jízdní kolo
- C) není osoba, která se pohybuje na lyžích nebo kolečkových bruslích

2. Chodec musí užívat především

- A) chodník nebo stezku pro chodce
- B) vozovku v celé šíři
- C) krajnici

3. Osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užít chodníku

- A) v celé šíři, může omezit nebo ohrozit ostatní chodce
- B) jen neohrozí-li ostatní chodce
- C) pouze za snížené viditelnosti

4. Kdo se pohybuje na kolečkových bruslích

A) je řidič nemotorového vozidla

B) je chodec

C) není chodec

5. Měli by cyklisté i chodci nosit oblečení světlé a výrazné barvy, popřípadě doplněné retroreflexními prvky (odpověď zdůvodněte)?

A) ano

Uveďte důvod

.....

B) ne

Uveďte důvod

.....

6. Jízdní kolo musí být vybaveno

A) přední oranžovou odrazkou

B) přední odrazkou bílé barvy

C) přední odrazkou červené barvy

7. Měla by být povinná cyklistická přilba při jízdě na kole u dětí do 18 let (odpověď zdůvodněte)?

A) ano

Uveďte důvod

.....

B) ne

Uveďte důvod

.....

8. Na jízdním kole se jezdí

- A) v celé šíři vozovky
- B) při pravém okraji vozovky, nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici
- C) co nejbližší středu vozovky

9. Při jízdě na kole v silničním provozu

- A) nemusíme dodržovat pravidla silničního provozu
- B) musíme dodržovat pravidla silničního provozu jen při jízdě v obci
- C) musíme vždy dodržovat pravidla silničního provozu

10. Pokud na světelném signálu svítí červená a ve volném směru nejede žádné vozidlo

- A) může cyklista jet
- B) nesmí cyklista pokračovat v jízdě
- C) smí cyklista pokračovat v jízdě jen mimo obec

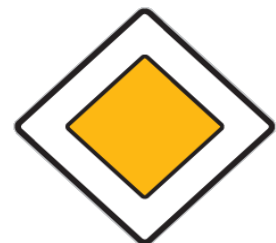
11. Dopravní značka znamená

- A) jiné nebezpečí
- B) dej přednost v jízdě!
- c) zákaz vjezdu vozidel z obou stran



12. Tato dopravní značka znamená

- A) hlavní pozemní komunikace
- B) návěst před železničním přejezdem
- C) konec hlavní pozemní komunikace



13. Dopravní značka informuje

- A) o jednosměrném provozu
- B) o přednosti v jízdě před protijedoucími vozidly
- C) o přednosti v jízdě protijedoucích vozidel



14. Takto svítící světelný signál znamená

- A) připravit se k jízdě
- B) volno
- C) připravit se k zastavení



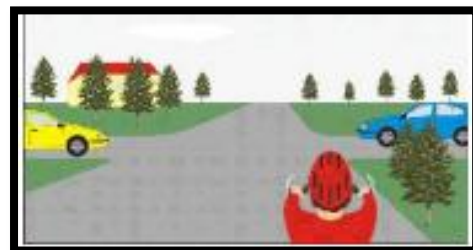
15. Na příkaz této dopravní značky

- A) musí cyklista opustit stezku nebo pruh pro cyklisty
- B) musí cyklista užít takto označený pruh nebo stezku
- C) může, ale nemusí cyklista užít takto označený pruh nebo stezku



16. Jako první projede křižovatkou (z pohledu cyklisty)

- A) modré osobní auto
- B) cyklista
- C) žluté osobní auto



17. Cyklista projede křižovatkou

- A) první
- B) třetí
- C) druhý



18. Cyklista dává přednost v jízdě

- A) modrému vozidlu
- B) zelenému vozidlu
- C) modrému i zelenému vozidlu



19. Cyklista projede křižovatkou jako

- A) druhý současně s modrým nákladním autem
- B) druhý
- C) poslední



20. Cyklista

- A) musí dát přednost v jízdě motocyklu a nemusí umožnit bezpečné přejití chodce se psem po přechodu pro chodce
- B) musí dát přednost v jízdě červenému vozidlu a nemusí umožnit bezpečné přejití chodce se psem po přechodu pro chodce
- C) musí dát přednost v jízdě motocyklu a musí umožnit bezpečné přejití chodce se psem po přechodu pro chodce



Název školy:

Dotazník vyplňuje:

- A) dívka
- B) chlapec

Věk:

Třída:

S Dopravní výchovou jsem se setkal(a) na základní škole v podobě:

- A) samostatného předmětu
- B) součásti nějakého jiného předmětu
- C) vzdělávacího programu
- D) nesetkal (a) jsem se s ní vůbec
- F) kroužku

Příloha 2. – Dotazník se správným řešením

1. „Chodec“

A) je výhradně jen kráčející osoba

B) je i osoba, která vede jízdní kolo

C) není osoba, která se pohybuje na lyžích nebo kolečkových bruslích

2. Chodec musí užívat především

A) chodník nebo stezku pro chodce

B) vozovku v celé šíři

C) krajnici

3. Osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užít chodníku

A) v celé šíři, může omezit nebo ohrozit ostatní chodce

B) jen neohrozí-li ostatní chodce

C) pouze za snížené viditelnosti

4. Kdo se pohybuje na kolečkových bruslích

A) je řidič nemotorového vozidla

B) je chodec

C) není chodec

5. Měli by cyklisté i chodci nosit oblečení světlé a výrazné barvy, popřípadě doplněné retroreflexními prvky (odpověď zdůvodněte)?

A) ano

Uveďte důvod

.....

B) ne

Uveďte důvod

.....

6. Jízdní kolo musí být vybaveno

A) přední oranžovou odrazkou

B) přední odrazkou bílé barvy

C) přední odrazkou červené barvy

7. Měla by být povinná cyklistická přilba při jízdě na kole u dětí do 18 let (odpověď zdůvodněte)?

A) ano

Uveďte důvod

.....

B) ne

Uveďte důvod

.....

8. Na jízdním kole se jezdí

A) v celé šíři vozovky

B) při pravém okraji vozovky, nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici

C) co nejbližší středu vozovky

9. Při jízdě na kole v silničním provozu

A) nemusíme dodržovat pravidla silničního provozu

B) musíme dodržovat pravidla silničního provozu jen při jízdě v obci

C) musíme vždy dodržovat pravidla silničního provozu

10. Pokud na světelném signálu svítí červená a ve volném směru nejede žádné vozidlo

- A) může cyklista jet
- B) nesmí cyklista pokračovat v jízdě**
- C) smí cyklista pokračovat v jízdě jen mimo obec

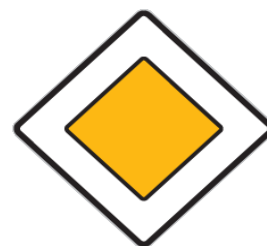
11. Dopravní značka znamená

- A) jiné nebezpečí
- B) dej přednost v jízdě!**
- c) zákaz vjezdu vozidel z obou stran



12. Tato dopravní značka znamená

- A) hlavní pozemní komunikace**
- B) návěst před železničním přejezdem
- C) konec hlavní pozemní komunikace



13. Dopravní značka informuje

- A) o jednosměrném provozu
- B) o přednosti v jízdě před protijedoucími vozidly**
- C) o přednosti v jízdě protijedoucích vozidel



14. Takto svítící světelný signál znamená

- A) připravit se k jízdě**
- B) volno
- C) připravit se k zastavení



15. Na příkaz této dopravní značky

A) musí cyklista opustit stezku nebo pruh pro cyklisty

B) musí cyklista užít takto označený pruh nebo stezku

C) může, ale nemusí cyklista užít takto označený pruh nebo stezku

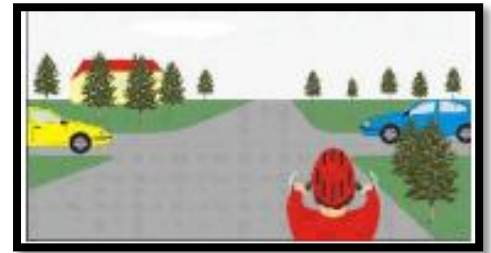


16. Jako první projede křižovatkou (z pohledu cyklisty)

A) modré osobní auto

B) cyklista

C) žluté osobní auto



17. Cyklista projede křižovatkou

A) první

B) třetí

C) druhý



18. Cyklista dává přednost v jízdě

A) modrému vozidlu

B) zelenému vozidlu

C) modrému i zelenému vozidlu



19. Cyklista projede křižovatkou jako

A) druhý současně s modrým nákladním autem

B) druhý

C) poslední



20. Cyklista

A) musí dát přednost v jízdě motocyklu a nemusí umožnit bezpečné přejití chodce se psem po přechodu pro chodce

B) musí dát přednost v jízdě červenému vozidlu a nemusí umožnit bezpečné přejití chodce se psem po přechodu pro chodce

C) musí dát přednost v jízdě motocyklu a musí umožnit bezpečné přejití chodce se psem po přechodu pro chodce



Příloha 3. – Podoba otázek dle tematických okruhů

První tematický okruh (otázky 1 – 5) – Základní terminologie

- a) otázka - správná definice chodce (otázka 1);
- b) kde se musí chodec pohybovat při své účasti na silničním provozu (otázka 2);
- c) za jaké podmínky smí osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped užít chodníku (otázka 3);
- d) definice osoby pohybující se na kolečkových bruslích (otázka 4);
- e) měli by cyklisté a chodci nosit oblečení světlé a výrazné barvy, popřípadě doplnění retroreflexními prvky při jejich účasti na silničním provozu (otázka 5).

Druhý tematický okruh (otázky 6 – 10) – Cyklistická problematika

- a) výbava kola – jakou barvu má přední odrazka (otázka 6);
- b) měla by být u dětí do osmnácti let povinná cyklistická přilba při jízdě na kole (otázka 7);
- c) kde se jezdí na cyklistickém kole (otázka 8);
- d) co a kdy musí být dodržováno při jízdě na kole (otázka 9);
- e) smí cyklista pokračovat v jízdě, pokud na světelném signálu svítí červená a volném směru nejede žádné vozidlo (otázka 10).

Třetí tematický okruh (otázky 11 – 15) – Dopravní značky (zadání otázek ve formě obrazové přílohy)

Čtvrtý okruh tvořený (otázky 16 – 20) – Orientace na křižovatkách (zadání otázek ve formě obrazové přílohy)

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Pavčina Nováková
Katedra:	Katedra antropologie a zdravovědy
Vedoucí práce:	Mgr. Petra Kurková, Ph. D.
Rok obhajoby:	2016

Název práce:	Znalost dopravních pravidel u žáků na 2. stupni základních škol
Název v angličtině:	The Traffic code knowledge of the upper primary school pupils
Anotace práce:	Diplomová práce se zaměřuje na teoretické znalosti žáků druhého stupně základních škol, a to v oblasti dopravní výchovy. V teoretické části práce jsou umístěny jednotlivé kapitoly, které na sebe napříč obsahem celé práce navazují. Jedná se o kapitoly Silniční provoz a děti, Dopravní nehody a děti, Dopravní výchova, Instituce dopravní výchovy a Dopravní výchova v RVP. Ve výzkumné části této práce se nachází veškeré informace o samotné přípravě a realizaci výzkumného šetření, u kterého byly následně provedeny další kroky v podobě vyhodnocování dotazníků a také v podobě cílených komparací.
Klíčová slova:	Dopravní výchova, žáci, základní škola, silniční provoz, dopravní nehody, instituce dopravní výchovy, BESIP, RVP, ŠVP, výzkumné šetření, dotazník, komparace, prevence.
Anotace v angličtině:	This diploma thesis focuses on the awareness of the abovementioned pupils, specifically on the traffic code education. In the theoretical part of the thesis, there are individual, interlinked chapters named: Traffic and children, Traffic

	accidents and children, traffic education, Institute for Traffic Education and Traffic education within the FEP (Framework Education Program) The practical part of the thesis includes all the information about the preparations and the realization of the research, which encompassed the evaluation of the questionnaires gathered and their subsequent comparison.
Klíčová slova v angličtině:	Traffic education, pupils, primary schools, road traffic, traffic accident, traffic education institutions, BESIP, RVP, ŠVP, research survey, questionnaire, comparison, prevention.
Přílohy vázané v práci:	Příloha 1. – Podoba realizované dotazníku Příloha 2. – Dotazník se správným řešením Příloha 3. – Podoba otázek dle tematických okruhů
Rozsah práce:	90 stran
Jazyk práce:	český