

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Katedra technické a informační výchovy

**Bc. RADOMÍR ŠÍN**

Obor: Matematika a technická a informační výchova

**VZDĚLÁVÁNÍ ŽÁKŮ V OBLASTI DOPRAVNÍ  
VÝCHOVY NA ZÁKLADNÍCH ŠKOLÁCH  
OKRESU BLANSKO**

**Diplomová práce**

Vedoucí práce: RNDr. Miroslav Janu, Ph.D.

OLOMOUC 2012

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne 30. 3. 2012

.....

vlastnoruční podpis

Děkuji RNDr. Miroslavu Janu, Ph.D. za odborné vedení práce a poskytování cenných rad pro úspěšné zhotovení práce. Dále bych chtěl poděkovat vedení a učitelům všech základních škol, na kterých průzkum probíhal, za jejich ochotu a vstřícnost.

## OBSAH:

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. ÚVOD .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2. CÍL DIPLOMOVÉ PRÁCE .....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>3. OBECNÉ CÍLE VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCHOVY .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>4. ZÁKLADNÍ VZDĚLÁVÁNÍ.....</b>  | <b>9</b>  |
| 4.1. CÍL 2. STUPNĚ ZÁKLADNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ .....  | 10        |
| <b>5. BESIP.....</b>  | <b>10</b> |
| 5.1. HISTORIE ORGANIZAČNÍHO ÚTVARU .....  | 10        |
| 5.2. ČINNOST ODDĚLENÍ BESIP .....   | 11        |
| <b>6. DOPRAVNÍ VÝCHOVA.....</b>   | <b>11</b> |
| 6.1. CÍL DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....   | 12        |
| 6.2. PRINCIPY DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....  | 13        |
| 6.3. VÝVOJ DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....   | 13        |
| 6.3.1. <i>Počátky nehodovosti .....</i>   | <i>13</i> |
| 6.3.1.1. Počátky nehodovosti ve světě .....   | 13        |
| 6.3.1.2. Počátky nehodovosti v českých zemích .....   | 14        |
| 6.3.2. <i>Počátky dopravní výchovy v českých zemích .....</i>                                   | <i>14</i> |
| 6.4. DĚTSKÁ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ .....   | 16        |
| 6.4.1. <i>Dětská dopravní hřiště v České republice.....</i>                                     | <i>16</i> |
| 6.4.2. <i>Dětské dopravní hřiště pro okres Blansko .....</i>                                    | <i>17</i> |
| 6.5. DOPRAVNÍ SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ .....   | 22        |
| 6.5.1. <i>European traffic education contest.....</i>   | <i>22</i> |
| <b>7. APLIKACE DOPRAVNÍ VÝCHOVY DO VYBRANÝCH PŘEDMĚTŮ .....</b>                                 | <b>23</b> |
| 7.1. VZDĚLÁVACÍ OBLAST: MATEMATIKA A JEJÍ APLIKACE .....  | 23        |
| 7.1.1. <i>Aplikace dopravní výchovy do učiva matematiky .....</i>                               | <i>25</i> |
| 7.1.1.1. Do učiva aritmetiky a algebry.....   | 25        |
| 7.1.1.2. Do učiva geometrie.....  | 26        |
| 7.2. VZDĚLÁVACÍ OBLAST: INFORMAČNÍ A KOMUNIKAČNÍ TECHNOLOGIE .....                              | 26        |
| 7.2.1. <i>Aplikace dopravní výchovy do učiva informačních a komunikačních technologií .....</i> | <i>27</i> |
| 7.3. VZDĚLÁVACÍ OBLAST: ČLOVĚK A SVĚT PRÁCE .....   | 31        |
| 7.3.1. <i>Aplikace dopravní výchovy do učiva praktických činností .....</i>                     | <i>31</i> |
| 7.3.1.1. Práce s technickými materiály .....  | 31        |
| 7.3.1.2. Design a konstruování .....  | 33        |
| 7.3.1.3. Provoz a údržba domácnosti .....   | 34        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| 7.3.1.4.   | Využití digitálních technologií .....  | 35        |
| 7.3.1.5.   | Svět práce .....   | 36        |
| <b>8.</b>  | <b>PROJEKT RIZIKA SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY - INTERAKTIVNÍ<br/>MULTIMEDIÁLNÍ PŘÍRUČKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....</b> | <b>37</b> |
| 8.1.       | INTERAKTIVNÍ MULTIMEDIÁLNÍ PŘÍRUČKA DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....   | 37        |
| 8.1.1.     | <i>Náhledy z kurzu</i> .....   | 38        |
| 8.1.2.     | <i>Náhledy pracovních listů</i> .....  | 41        |
| <b>9.</b>  | <b>PRŮZKUM VZDĚLÁVÁNÍ ŽÁKŮ V OBLASTI DOPRAVNÍ VÝCHOVY NA<br/>VYBRANÝCH ŠKOLÁCH OKRESU BLANSKO .....</b>              | <b>43</b> |
| 9.1.       | CÍL PRŮZKUMU .....   | 43        |
| 9.2.       | KVANTITATIVNÍ METODA VÝZKUMU .....   | 43        |
| 9.3.       | VÝZKUM EX-POST-FACTO .....   | 43        |
| 9.4.       | DOTAZNÍKOVÁ METODA (15) .....  | 43        |
| 9.5.       | ZÁKLADNÍ ŠKOLY ZAHRNUTÉ DO PRŮZKUMU .....  | 47        |
| 9.6.       | DOTAZNÍK .....   | 47        |
| 9.7.       | ÚDAJE ZPRACOVANÉ Z DOTAZNÍKU .....   | 50        |
| 9.8.       | SHRUTÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMU .....   | 80        |
| 9.9.       | NÁVRH ŘEŠENÍ PRO PRAXI .....   | 82        |
| 9.9.1.     | <i>Projekt ve výuce</i> .....  | 82        |
| <b>10.</b> | <b>ZÁVĚR .....</b>   | <b>86</b> |
| <b>11.</b> | <b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>   | <b>87</b> |
| <b>12.</b> | <b>ANOTACE .....</b>   | <b>90</b> |

# 1. Úvod

Problematika dopravní výchovy je dle mého názoru v dnešní době velmi důležitým a aktuálním tématem. Svět se neustále zrychluje. Zrychluje se jak tempo našeho života, tak i dopravní prostředky. Také hustota dopravy se neustále zvyšuje a s tím souvisejí i velké změny v životním prostředí a lidské společnosti. Doprava má velké množství negativních vlivů na přírodu i člověka. Pokud se podíváme pouze na lidskou společnost, nejohroženější skupinou jsou bezpochyby děti. Ty, které by si měly užívat bezstarostné dětství plné her a zábavy. Bohužel děti v dnešní době bezstarostnost velmi brzo ztrácí, protože se musí pohybovat v prostředí, které se k nim moc přátelsky a především bezpečně nechová. Děti nemají, na rozdíl od dospělých, takové množství zkušeností a znalostí v oblasti, které se ve své diplomové práci věnuji. Jsou často negativně ovlivňovány vnějšími vlivy, dospělými, někdy bohužel i rodiči, filmy, počítačovými hrami atd. Většinou nekriticky přejímají špatné chování okolního světa.

Děti mají také úplně jiné vidění světa. Nebezpečí vidí jinde než dospělí a dopravní prostředí pro ně často neznamená vůbec žádné ohrožení. Proto je právě na nich, na nás, dospělých, abychom děti vedli k opatrnosti, obezřetnosti a k respektování pravidel. Bohužel se tomu tak v mnoha případech neděje. Velmi často si můžeme všimnout, jak v drahém, novém a plně vybaveném autě sedí vepředu připoutaní rodiče a na zadních sedadlech vezou nepřipoutané děti. Takové chování považuji za hazard s životy dětí. Musím konstatovat, že takových případů je bohužel stále dost. Denně slyšíme v televizních zprávách, že se staly dopravní nehody. Ze statistik vyplývá, že každoročně zemře na českých silnicích tolik dětí, kolik by vydalo na početnou školní třídu. Taková informace je jistě alarmující.

Ať už jsou příčiny úmrtí a zranění dětí v souvislosti s dopravou jakékoliv, měli bychom jim předcházet jak chováním rodičů, řidičů a dopravní výchovou, tak i důslednou kontrolou přepravy dětí.

Děti by měly být s okolním prostředím a nebezpečím, které na ně čeká, seznamovány už od malička. Už malé dítě, které sotva chodí, musí mít povědomí o tom, že silnice je nebezpečná a nesmí do ní vstoupit. S věkem dítěte musí vzrůstat i povědomí o nebezpečí na pozemních komunikacích. Dítě musí vědět, že dopravní prostředí není a nikdy nebude bezpečné, i když ono samo se bude chovat opatrně.

Ve své diplomové práci se budu věnovat dopravní výchově a jiným aktivitám, které lze do výuky ostatních předmětů zařadit. Je třeba, aby se prvky dopravní výchovy spolu s běžným učivem dostaly do povědomí žáka. Tyto prvky dokážou velmi dobře oživit i hodinu matematiky, informatiky či jiného předmětu. Ve své diplomové práci se snažím poskytnout náměty pro začlenění dopravní výchovy do vzdělávacích oblastí Matematika a její aplikace, Informační

a komunikační technologie a Svět práce. Protože studuji učitelství matematiky a technické a informační výchovy, vybral jsem si právě tyto oblasti. V závěru práce se pokusím nastínit, jak dopravní výchovu pojmout i formou projektové výuky.

Na závěr bych chtěl konstatovat, že dopravní výchova bohužel není součástí Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání. Je tedy pouze na učitelích, zda do svého předmětu dopravní výchovu, nebo alespoň nějaké její části, zařadí.

## **2. Cíl diplomové práce**

Cílem diplomové práce je zjistit, jaká je úroveň znalostí žáků v oblasti dopravní výchovy a jaká je případná úroveň samotného vzdělávání žáků v tomto směru. Cíleně se zaměřuji pouze na okres Blansko. V závěrečné části diplomové práce je poukázáno na to, jak využít získaných poznatků v procesu vzdělávání.



### 3. Obecné cíle vzdělávání a výchovy

Žijeme v době prudkých a obtížně předvídatelných společenských změn, které se netýkají jen naší země. Vedle nenápadných, ale pronikavých, změn podmínek každodenního života – technických, politických, společenských i lidských – jsou tu velké procesy evropské i globální, jež nutně ovlivňují postavení i poslání vzdělávacích soustav, výchovy a veškerého učení se vzdělávacím záměrem. Stanovení dlouhodobé strategie vzdělávání a výchovy pro českou společnost tedy vyžaduje i hlubší teoretický rámec: výchozí představu o povaze člověka jako osoby a jejího vztahu k lidské společnosti a přírodnímu řádu. Teprve tento širší pohled dovolí jasně formulovat cíle a priority vzdělávací soustavy a poskytnout také hlavní argumenty pro volbu konkrétních cest a nástrojů jejich realizace. (1, s. 13)

Společnost trvá a rozvíjí se v cyklu rodinné, společenské a občanské reprodukce, která probíhá ve třech základních fázích:

- fáze **přijetí** či zakořenění, kdy se z dítěte péčí, ochranou a pomocí druhých stává dospělá osoba, schopná převzít svůj další život do vlastních rukou,
- fáze **uplatnění** a prosazení, kdy mladý člověk vstupuje do samostatného života, přijímá různé profesní, společenské a občanské role a s nimi i vlastní tvůrčí podíl na životě společnosti a osudu naší planety,
- fáze **předávání**, kdy se dospělý člověk sám ujímá péče o novou generaci a o předávání převzaté kultury svého národa a společnosti – ať už vlastním dětem ve své rodině, anebo v rámci různých hospodářských, společenských a veřejných institucí. Nepřímo tak splácí dluh za to, co sám kdysi převzal, a naplňuje svoji odpovědnost za obsah tohoto kulturního dědictví.

### 4. Základní vzdělávání

Základní vzdělávání je v současnosti jedinou vzdělávací etapou, které se povinně účastní každé dítě v ČR a která vytváří základ pro celoživotní učení u celé populace.

Proto velmi záleží na tom, jaké vzdělávací příležitosti nabízí, jaké prostředí pro vzdělávání vytváří, jak motivuje k učení, jak ovlivňuje rozvoj osobnosti každého žáka, jak ho připravuje na soužití a spolupráci s druhými, jak ho vybavuje pro osobní život a zaměstnání i pro adaptaci v současném dynamickém světě.

Povinná školní docházka je hlavním obdobím, kdy děti všech úrovní schopností a ze všech vrstev obyvatelstva získávají ve škole zkušenost ze sociálních vztahů v přirozeně heterogenních kolektivech svých vrstevníků. Dochází zde k potřebnému vzájemnému ovlivňování a buduje se

nenahraditelný sociální kapitál jako předpoklad pro dosahování budoucí shody ve společenských, politických a pracovních záležitostech.

Základní vzdělávání je rozděleno na 1. a 2. stupeň. Každá tato vzdělávací etapa má specifické vzdělávací cíle, odlišné metody a formy práce, ale i problémy, které je třeba řešit, proto jim i tento dokument věnuje samostatné části. (1, s. 47)

#### **4.1. Cíl 2. stupně základního vzdělávání**

Cílem 2. stupně základního vzdělávání je především poskytnout žákům co nejkvalitnější základ všeobecného vzdělání. To znamená vybavit je jasnými vztahy k základním lidským hodnotám a takovými všeobecnými vědomostmi a praktickými dovednostmi, které jim dovolí pokračovat v dalším stále specializovanějším vzdělávání i v rozvoji různých zájmových činností a nebudou žádného z nich odrazovat ani limitovat při poznávání nových oblastí lidského vědění a nových aktivit. (1, s. 48)

### **5. BESIP**

BESIP je zkratkové slovo pro **bezpečnost silničního provozu**. Je součástí názvu Oddělení BESIP, které je (v roce 2008) součástí Ministerstva dopravy ČR (patří do Odboru provozu silničních vozidel a ten do Úseku dopravně silničního a Sekce dopravní agendy, infrastruktury a ekonomiky).



*Obr. 1 Logo BESIP od roku 2011 (2)*

#### **5.1. Historie organizačního útvaru**

Poprvé se tato zkratka BESIP objevila v názvu sekretariátu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, který vznikl z Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu, ustaveného roku 1967. V 70. letech nesly zkratku a ustálené logo BESIP mnohé osvětové aktivity v oblasti dopravní výchovy. Ministerstvo dopravy v informaci o historii útvaru BESIP

neuvádí, jak se jeho organizační struktura a začlenění měnily při federalizaci Československa v roce 1969 ani při zániku Československa v roce 1992. (3)

V roce 1999 byl dosavadní sekretariát BESIP přeměněn v oddělení Ministerstva vnitra ČR. V roce 2000 byla v souvislosti se zákonem č. 361/2000 Sb. tato agenda převedena pod Ministerstvo dopravy a spojů ČR, v roce 2003 přejmenovaného na Ministerstvo dopravy ČR. (3)



*Obr. 2 Logo BESIP vytvořené akademickým malířem Karlem Míškem v roce 1967 (4)*

## **5.2. Činnost oddělení BESIP**

Útvar BESIP se zabývá metodikou dopravní výchovy dětí ve školách, ale i preventivními dopravně-bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na všechny kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích. Zúčastňuje se celé řady projektů (Domluvme se!, televizní spoty ČT2 – STOP rady řidičům, Nemyslíš - zaplatíš, The Action 2006, Besip Team „přímo na ulici“, bezpečnost na železničních přejezdech, Nová pravidla) a podílí se na správě několika webových prezentací (Nadace Besip, Besip info servis). (3)

V roce 2004 byla vládou ČR schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Celá EU, stejně tak i tato strategie, si klade za cíl do roku 2010 snížit počet úmrtí na českých silnicích na 50 % úrovně roku 2002.

## **6. Dopravní výchova**

V České republice je v současné době dopravní výchova realizována v mateřských školách a na 1. stupni základních škol v rámci prvouky, zaměřuje se na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání). Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kurzy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti. Svědčí o tom i stále nepříznivá statistika dopravní nehodovosti. (3)

## **Strategie dopravní výchovy v minulosti podle BESIP:**

V minulém období byla dopravní výchova rozdělena a v materiálech BESIPu formulována takto:

- mateřské školy
  - materiály vydány BESIPem pro tyto děti ve formě leporela, pexesa, zaměřené na technickou představivost a procvičování paměti dětí
- základní školy
  - 1. - 3. třída – výchova v rozsahu znalostí potřebných pro chodce (v 1. třídě obdrželi děti a rodiče leták 1. cesta do školy – postup, jak mají rodiče naučit samostatnému orientování se v cestě do školy z hlediska dopravy)
  - 2. třída – omalovánky – přenos obrazutvornosti z levé strany na pravou a opačně (návik správného rozhlížení)
  - 3. třída – ukončení dopravní výchovy v rozsahu chodce testem „Umíš správně chodit?“ (ověření znalostí chodce testovým přezkoušením s možností využít pro soutěž žáků)
  - 4. třída – systematická výchova na dětském dopravním hřišti v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením závěrečným přezkoušením a při splnění požadované normy znalostí získání „Průkazu cyklisty“.
  - 5. - 8. třída – prohlubování normy znalostí v rozsahu cyklisty a vyvrcholení soutěží Dopravní soutěž mladých cyklistů
  - 9. třída - v minulosti nepovinný předmět „Dopravní výchova“ se získáním řidičského oprávnění v rozsahu A/M – po uplynutí doby platnosti zákona 361 byl tento systém zrušen, vzhledem k rozsahu oprávnění ve vztahu k malému motocyklu
- Pro další skupinu do 18 let v minulosti nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“ byl na středních školách zrušen – nyní tato věková skupina není ovlivňována jinak, než v autoškolách.

### **6.1. Cíl dopravní výchovy**

Všeobecné cíle dopravní výchovy nejen v České republice, ale i v ostatních státech jsou především obecně zaměřeny na:

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídání rizika, správné vyhodnocování situace a vhodné jednání
- získání a utváření návyků do budoucna
- učení děti vážit si života a chránit jej
- získání pozitivního životního stylu na silnicích

## 6.2. Principy dopravní výchovy

- zapojení rodiny – usnadnění práce rodičů
- zapojení školy, obce
- spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi
- odpovědnost médií
- provázanost, posloupnost, kontinuita
- maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky
- u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy

## 6.3. Vývoj dopravní výchovy

Riziko dopravních nehod pramení z mnoha individuálních rozhodnutí, přijímaných jako odpověď na mnohonásobnou interakci na stále se měnící situaci. Dopravní výchova proto není jenom o umění vyučovat, je to součást socializačního procesu. Je proto nutné, aby se školy do těchto aktivit zapojily a aktivně se jich účastnily.

### 6.3.1. Počátky nehodovosti

#### 6.3.1.1. Počátky nehodovosti ve světě

Za první doloženou dopravní nehodu, při které bylo účastno „motorové vozidlo“, je považována nehoda z roku 1771 v Paříži, při které havaroval parní traktor pana Nicolase Josepha Cugnota. (5, s. 75)



*Obr. 3 Parní traktor N. J. Cugnota, který se zúčastnil první doložené dopravní nehody (6)*

Zhruba o sto dvacet let později došlo k první smrtelné automobilové nehodě. Nehoda, při které zemřel řidič, se stala v Británii, v Grove Hill (Londýn) 25. února 1899.

Pravděpodobně prvním motoristou, který stanul před soudem za nevhodné použití motorového vozidla (tříkolky) na silnici byl v roce 1895 John Henry Knight.

Dopravní nehodovost se do širšího povědomí veřejnosti dostala po tragické dopravní nehodě tanečnice Isadory Duncanové 14. 9. 1927. (5, s. 75)

### 6.3.1.2. Počátky nehodovosti v českých zemích

Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích je v ČR (tehdy jako součásti ČSR) sledována už od 50. let. V počátečním období nízké úrovně motorizace nebyla považována za vážný problém. Od počátku 60. let spolu s postupným nárůstem úrovně motorizace počet usmrcených prudce narůstal. Historické maximum (1758 usmrcených do 24 hod.) bylo dosaženo v roce 1969. Souviselo to tehdy zřejmě s dočasným částečným uvolněním politických a ekonomických poměrů a s tím souvisejícím pocitem větší svobody obyvatel. Poté, s postupem tzv. politické normalizace, následovalo dlouhodobé zlepšování situace až do roku 1987 (766 usmrcených do 24 hod.), resp. roku 1986 (896 usmrcených do 30 dnů). Ještě v letech předcházejících změně politických poměrů (zřejmě vzhledem ke zrychlení růstu motorizace a prvním příznakům reformem) se však vývoj bezpečnosti obrátil opět negativním směrem.

(5, s. 75)



*Obr. 4 První světelně řízená křižovatka, která vznikla na Jiráskově náměstí ve 20. letech minulého století (7)*

### 6.3.2. Počátky dopravní výchovy v českých zemích

V Praze v roce 1931 utrpělo lehké zranění 3263 osob, těžké 1122 osob a 48 lidí na silnicích hlavního města zahynulo, ať jako řidiči, spolujezdcí či chodci. Tato skutečnost byla podnětem k uspořádání „týdne bezpečnosti“ v Praze v září roku 1932. Pro seznámení veřejnosti v co největším měřítku byl týden obohacen o výstavy, které se v té době těšily obrovské popularitě.

Dopravní výchovou se zabývala expozice Autoklubu republiky Československé. V expozici byl prezentován bohatý materiál týkající se práce s cílem zvýšit povědomí o bezpečnosti na silnicích a ukázka všech druhů výstražných značek. (5, s. 77)

Na „Výstavě dopravní bezpečnosti“, která byla otevřena o tři roky později, bylo předvedeno, jak byla v uplynulém období uskutečňována dopravní výchova dětí a mládeže na školách a v kurzech přímo v budově Autoklubu, v tzv. „hodinkách bezpečnosti“, kde i mimo jiné poprvé použil F. A. Elstner v roce 1935 termín dopravní výchova. V Praze bylo proškoleny patnáct tisíc dětí ze třinácti obecných škol, v ostatních městech potom dvacet tisíc. Pro venkov byly tyto „hodinky“ vedle přímých kurzů vysílány i rozhlasem pro školy. Postupující snahy školství o bezpečnost mládeže v dopravním prostředí je dobře patrná i z „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“ pro 1. až 5. ročník z roku 1934. V první a druhé třídě byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu prvouky, ve třetí třídě do vlastivědy, ve čtvrté třídě do občanské nauky a kreslení. (5, s. 77)

V letech 1969 – 2004 vydala domácí nakladatelství přes 70 výukových materiálů pro mateřské a základní školy. Ve většině případů šlo o dopravní výchovy, pracovní listy a sešity, hry a prvouky. Mezi nejstarší patří Metodika dopravní výchovy v předškolním věku.

Přes slibný začátek dopravní výchovy v českých zemích došlo po roce 1989 k jejímu útlumu. Za zlepšení v oblasti dopravní výchovy lze považovat změnu v systému školství – Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, který umožňuje její začlenění do vzdělávacích oblastí.

Dalo by se říci, že i vývoj dopravní nehodovosti v ČR koresponduje se změnami v oblasti dopravní výchovy. Až do roku 1986 se počet usmrcených na našich silnicích dařilo snižovat. V této době patřila ČR (v rámci tehdejší ČSSR) dokonce k zemím s nejlepší úrovní dopravní nehodovosti v Evropě. Po roce 1986 se však vývoj v ČR opět obrátil nepříznivým směrem. Zatímco ve všech vyspělých evropských zemích pokračoval předchozí příznivý vývoj v následcích nehodovosti, v ČR začal jejich počet prudce narůstat. Tento trend se ještě prohloubil po roce 1989 a pokračoval až do roku 1994, kdy se teprve začala situace opět mírně zlepšovat. V současné době však patří ČR stále k zemím s nejhorší úrovní dopravní nehodovosti, jak v rámci EU, tak v rámci OECD. (5, s. 77)

Z výše uvedeného vyplývá, že výuka dopravní výchovy na českých školách je plně v působnosti každé školy. Proto i z těchto důvodů se v oblasti dopravní výchovy angažuje velké množství institucí. Mezi nejvýznamnější patří BESIP, dále Městská policie, Policie ČR, Centrum dopravního výzkumu, Český červený kříž, ÚAMK, Muzeum policie, Podaná ruka, Pražské matky, Nadace Partnerství a jiné.

## 6.4. Dětská dopravní hřiště

Dětské dopravní hřiště (německy Verkehrsgarten, „dopravní zahrada“) je plocha určená k dopravní výchově dětí. Je na ní umístěna zmenšená modelová síť ulic, silnic a chodníků s různými dopravními značkami a dopravními zařízeními, například světelnými semaforey. Používá se zejména ke školou organizované dopravní výchově, některá dopravní hřiště jsou ale přístupná veřejnosti i individuálně. Na některých dopravních hřištích provozovatel zapůjčuje dětem jízdní kola nebo umožňuje použití jejich vlastních jízdních kol či koloběžek, někde probíhá výuka bez vozidel tak, že děti představující vozidla po vozovce pouze procházejí či probíhají. V západní Evropě je běžnější používat šlapací nebo elektrická autíčka. (8)

První dětská dopravní hřiště vznikala již ve 30. letech 20. století, nedlouho po zavedení dopravního značení a silniční dopravní signalizace.



Obr. 5 a 6 Ukázky dětských dopravních hřišť (4)

### 6.4.1. Dětská dopravní hřiště v České republice

Dopravní hřiště byla v Československu budována od počátku 80. let 20. století.

V České republice byl systém dopravní výchovy s jejich využitím nadále průběžně rozvíjen. Provozovateli dětských dopravních hřišť jsou základní a mateřské školy, autoškoly, domy dětí a mládeže a střediska volného času, AMK (Automotoklub), obce, Česká i městské policie i další subjekty včetně soukromých. Ve většině českých okresů je jedno nebo více dopravních hřišť, okresu Blansko náleží například jedno stálé dopravní hřiště a to přímo v okresním městě. Provozovatelem tohoto dopravního hřiště je soukromá autoškola. (8)

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, potažmo Školní vzdělávací programy, které z něj vycházejí, by měly být sestaveny tak, aby počítaly s tím, že základy pravidel silničního provozu by si dítě mělo osvojit nejpozději do 10 let věku, kdy smí začít samostatně jezdit po pozemních komunikacích na jízdním kole. V rámci programu připraveného Ministerstvem dopravy ČR probíhá zpravidla ve čtvrtých třídách základních škol (případně ve



třetí nebo páté třídě) systematický výcvik jízdy na kole, doporučují se dvě návštěvy třídy na dopravním hřišti v průběhu školního roku o celkovém rozsahu praktické výuky 5 hodin (například 3 hodiny na podzim a 2 hodiny na jaře). Po úspěšném završení teoretické i praktické výuky dítě dostává takzvaný „průkaz cyklisty“, který však je jen symbolický a nemá žádné právní dopady. (8)



Obr. 7 Průkaz cyklisty vydávaný od roku 2000 (4)

Obr. 8 Průkaz cyklisty vydávaný ještě Sborem národní bezpečnosti (přeměněným 15. července 1991 na Policii ČR) kolem roku 1981 (4)



#### 6.4.2. Dětské dopravní hřiště pro okres Blansko

Z historie víme, že dětských dopravních hřišť bylo v okrese Blansko hned několik, např. v Boskovicích a Šebetově, ta však postupem času zanikla. Momentálně jediné fungující dětské dopravní hřiště v okrese se nachází právě v okresním městě, v Blansku.

Hřiště vzniklo v 70. letech z autodráhy pro šlapací autíčka. Konaly se zde různé závody pro děti a již tenkrát autodráha disponovala jednadvaceti šlapacími autíčky zakoupenými v Liberci. Poté, co autodráha zanikla, bylo na jejím místě vybudováno dopravní hřiště, které obsahovalo jedinou styčnou křižovatku se semaforem, který byl poháněn ručně. Teoretické základy dopravní výchovy se žáci začínali učit venku na lavičkách bez jakýchkoliv učebních pomůcek, protože v té době ještě hřiště nemělo žádné učebny.

Počátkem 80. let nastal zlom a dopravní výchova se začala na dětském dopravním hřišti v Blansku vyučovat naplno. Byla vystavěna učebna a začala se budovat ustálená metodika výuky Dopravní výchovy. V té době bylo také zakoupeno 15 pionýrů.

V dnešní době je hřiště vybaveno značkami, semaforem, křižovatkami, koly, koloběžkami a šlapacími autíčky. Celé hřiště je ozvučeno. Dále je v areálu postaven systém budov, který

obsahuje WC, kancelář a dílnu, která slouží jako technická místnost pro opravy veškerého vybavení. Co se týče vybavení učebny pro teoretickou část, je zde DVD, PC, data-projektor a na stěnách visí plakáty s dopravní tematikou.

Provozní řád je nastaven tak, že od 8:00 do 12:00 využívají hřiště 4. třídy základních škol z okolních vesnic a měst, od 13:00 do 15:00 pak školní družiny z blanenských základních škol.

V průběhu letních prázdnin jsou pořádány Dny otevřených dveří, a to hned dvakrát. Protože hřiště není veřejně dostupné, jsou tyto dny nejlepší příležitostí pro ostatní děti a rodiče, kteří se jinak na hřiště nepodívají. Z dalších aktivit musíme zmínit Dny pro děti z MŠ, které jsou realizovány během května a června po dohodě s mateřskými školami, Dny bez úrazu pro klub Ratolest a neposlední řadě Dopravní soutěž mladých cyklistů.

Z interních statistik vyplývá, že dětské dopravní hřiště navštíví v rámci dopravní výchovy ročně asi 1800 žáků a asi 1200 žáků školních družin. Učebna je schopna najednou pojmout 35 žáků a hřiště pak ideálně kolem 25 žáků.

Vlastníkem pozemku, na kterém stojí dopravní hřiště, je Město Blansko, vlastníkem samotného hřiště a učebny je pak Centrum služeb pro silniční dopravu. Funkci správce hřiště zastává Autoškola Zdeněk Pernica, která také svými pracovníky zabezpečuje veškerou výuku. Finance na výuku a částečnou údržbu poskytuje Ministerstvo dopravy, peníze pro školní družiny Město Blansko a ostatní činnost podporuje svými prostředky Jihomoravský kraj.

Samotná výuka na dětském dopravním hřišti v Blansku je realizována tak, že žáci se od 8:00 do 10:00 učí teorii v učebně a pak následně od 10:00 do 12:00 jdou své nabyté znalosti prakticky vyzkoušet a trénovat na dopravní hřiště. Celá dopravní výchova probíhá ve dvou termínech. Na podzim a následně na jaře, kdy se opakuje, a pozornost je soustředěna na složitější dopravní jevy.



*Obr. 9 Dětské dopravní hřiště Blansko – listopad 2011*



*Obr. 10 Dětské dopravní hřiště Blansko – listopad 2011*



*Obr. 11 Dětské dopravní hřiště Blansko – listopad 2011*



*Obr. 12 Dětské dopravní hřiště Blansko – listopad 2011*



*Obr. 13 Dětské dopravní hřiště Blansko – listopad 2011*



*Obr. 14 Dětské dopravní hřiště Blansko (kolárna) – listopad 2011*



*Obr. 15 Dětské dopravní hřiště Blansko (učebna) – listopad 2011*

## 6.5. Dopravní soutěž mladých cyklistů

Program pro začínající cyklisty (dále jen „program“) vyhláší Rada vlády ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Ústředním automotoklubem České republiky, Autoklubem České republiky a Českým červeným křížem. (3)

Program se vyhláší každoročně a je určen žákům 4. – 8. ročníků základních škol. Je rozdělen do dvou kategorií: 1. kategorie = 5. - 6. ročník (popř. 4. ročník) a 2. kategorie = 7. - 8. ročník (popř. 6. ročník). Programu se v některých okresech a krajích účastní rovněž žáci speciálních škol.

Cílem programu je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu. Dále má také za úkol snížit dopravní nehodovost, prohloubit a ověřit znalosti a dovednosti žáků v pravidlech silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a v dalších dovednostech nezbytných k bezpečné jízdě na kole. V neposlední řadě má také zvyšovat zájem žáků o bezpečnou dopravu a o dopravní výchovu. (8)

Program se skládá z těchto částí:

- teoretické znalosti pravidel silničního provozu (test),
- praktické uplatňování pravidel silničního provozu (jízda podle pravidel silničního provozu),
- praktické zvládnutí techniky jízdy na kole (jízda zručnosti),
- praktické nebo teoretické zvládnutí zásad první pomoci.

### 6.5.1. European traffic education contest

Velice mně zaujalo letošní evropské finále Dopravní soutěže mladých cyklistů, na kterém se družstvu z České republiky podařilo dosáhnout velice solidního výsledku.

Soutěž se konala 16. – 18. 9. 2011 v Paříži pod hlavičkou Mezinárodní automobilové federace (FIA) a byl to již 26. ročník Evropského finále Dopravní soutěže mladých cyklistů (European traffic education contest). (9)

Soutěže se v letošním roce zúčastnilo 21 států z celé Evropy. Českou republiku reprezentoval vítěz celostátního finále Dopravní soutěže mladých cyklistů, družstvo ze Základní školy v Častolovicích.

Čtyřlenné družstvo složené ze dvou chlapců a dvou dívek se v konkurenci 21 družstev umístilo na **druhém místě** s odstupem pouhých 10 bodů na vítěze. Účast družstva na Evropském finále zajišťovalo oddělení BESIP – Ministerstva dopravy prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu – BESIP a republikového koordinátora BESIP. Tento výsledek ukazuje, že jak

dopravní výchova, tak i Dopravní soutěž mladých cyklistů je v České republice na vysoké úrovni a naši žáci se neztratí ani v evropské konkurenci.



Obr. 16 Diplom z European traffic education contest (9)

## 7. Aplikace dopravní výchovy do vybraných předmětů

### 7.1. Vzdělávací oblast: Matematika a její aplikace

Cílové zaměření vzdělávací oblasti Matematika a její aplikace poskytuje mnoho podnětů, které mohou přispět k naplňování cílů dopravní výchovy. Jedná se zejména o:

- využívání matematických poznatků a dovedností v praktických činnostech, jakou jsou odhady, měření, orientace apod.,
- rozvoj kritického myšlení,
- modelování reálných situací v matematickém prostředí, vyhodnocování modelu a jeho porovnávání s reálnou skutečností,
- řešení problémových situací a aplikovaných úloh z běžného života, využití výsledků, řešení problémů v reálných situacích,
- výchovu k soustavné sebekontrolě a rozvíjení důvěry ve vlastní schopnosti.

Matematika se může a do určité míry i podílí svým pojetím i svými metodami velkou měrou na pěstování celé řady kompetencí potřebných při zvládání dopravních situací, jakou jsou například kázeň, pečlivost, sebekontrola, přesnost, pohotovost, odpovědnost, důslednost, koncentrace a další. Rovněž může přispívat k potlačování některých negativních rysů, jako jsou

například zbrkllost, povrchnost, neukázněnost, neuváženost, nekritické sebevědomí apod. Dopravní výchova poskytuje matematice mimo jiné možnosti uplatnění teoretických poznatků v realitě a tím se realizují možnosti využití aplikačních úloh v mnoha tématech matematiky na základní škole. Navíc práce s číselnými údaji získanými například ze statistik dopravní nehodovosti přináší konkrétní výsledky, které mohou být pro žáky varující. Číslo je zpravidla pro žáka tím nepřesvědčivějším argumentem. (10)

Také v matematice je smyslem aplikace Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání osvojení souvisejících klíčových kompetencí. Uvedme ke každé kompetenci z Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání alespoň jeden příklad, který se vztahuje k dopravní výchově:

- kompetence k učení
  - samostatně pozoruje a experimentuje, získané výsledky porovnává, kriticky posuzuje a vyvozuje z nich závěry (např. statistiky dopravních nehod)
- kompetence k řešení problémů
  - vnímá nejrůznější problémové situace ve škole i mimo školu (např. v silničním provozu), rozpozná problém, přemýšlí o nesrovnalostech a jejich příčinách, promýšlí a plánuje způsoby řešení problémů a využívá k tomu vlastního úsudku a zkušeností
- kompetence komunikativní
  - využívá informační a komunikační prostředky a technologie pro kvalitní a účinnou komunikaci s okolním světem (například informace o dopravních situacích v rádiu, televizi, na internetu atd.)
- kompetence sociální a personální
  - ovládá a řídí svoje jednání a chování tak, aby dosáhl pocitu sebeúcty a sebeuspokojení
- kompetence občanské
  - chápe základní principy, na nichž jsou založeny zákony a společenské normy, je si vědom svých práv a povinností ve škole i mimo školu (respektování dopravních zákonů a předpisů)
- kompetence pracovní
  - používá bezpečně a účinně materiály, prostředky, nástroje a vybavení, dodržuje stanovená pravidla a adaptuje se na změněné podmínky (bezpečně se pohybuje v silničním provozu)



Jedním z formativních prvků v základním vzdělávání jsou také **průřezová témata**. Lze je využít jako integrativní součásti vzdělávacího obsahu vyučovacího předmětu. Zejména ve spojení matematiky a dopravní výchovy poskytují průřezová témata nepřehledné množství námětů k realizaci různých projektů, seminářů, kurzů, exkurzí apod. Tyto náměty lze pak realizovat jak v přímé výuce, tak v činnostech mimo školu. (10)

Propojenost obsahu vzdělávací oblasti Matematika a její aplikace a obsahu Dopravní výchovy je výrazná a pro výchovu žáků má nenahraditelnou hodnotu.

### **7.1.1. Aplikace dopravní výchovy do učiva matematiky**

Na tomto místě uvádím náměty a příklady, kde se naskýtají možnosti propojení učiva matematiky s dopravní výchovou:

#### **7.1.1.1. Do učiva aritmetiky a algebry**

##### **7.1.1.1.1. Předjíždění**

Úlohy, které řeší problém předjíždění v silničním provozu, mají v učivu matematiky adekvátní model. Matematickým modelem situace je řešení úloh o pohybu (pohyb vozidel proti sobě, pohyb vozidel za sebou).

*Příklad 1:*

Z místa A vyjel osobní automobil průměrnou rychlostí 60 km/h a za půl hodiny vyjelo za ním ze stejného místa auto průměrnou rychlostí 80 km/h. Za jak dlouho bude druhý automobil míjet první automobil a kolik kilometrů přitom ujede?

*Příklad 2:*

Při rychlosti 60 km/h je automobil předjížděn jiným automobilem, jehož rychlost je 80 km/h. Jak dlouho předjíždění potrvá, jestliže začne 60 m a skončí 40 m před předjížděným vozidlem? Jak dlouhý úsek musí řidič přehlédnout, má-li být předjížděn bezpečně?

##### **7.1.1.1.2. Výpočet brzdné dráhy**

*Příklad:*

Řidič malého motocyklu jede rychlostí 50 km/h na asfaltové vozovce. Vypočítejte brzdou dráhu motocyklu: a) na suché vozovce, b) na mokré vozovce.

### **7.1.1.1.3. Výpočet dráhy potřebné k zastavení vozidla**

*Příklad:*

Do vozovky vběhne dítě 30 metrů před vozidlem jedoucím rychlostí 50 km/h. Může v takovém případě řidič zabránit nehodě? Vozidlo se pohybuje po suché vozovce s průměrným součinitelem tření 0,5. Uvažujme dobu zpoždění účinku brzd 0,2 s a reakční dobu řidiče 0,8 s.

### **7.1.1.2. Do učiva geometrie**

#### **7.1.1.2.1. Dopravní značky**

Dopravní značky mají tvar kruhu, rovnostranného trojúhelníku, čtverce a obdélníku. Jaký je jejich význam? Které jsou zákazové, které výstražné, které příkazové, které jsou informativní? Jaký tvar mohou mít směrové tabule?

*Příklad:*

Značka označující hlavní pozemní komunikace má tvar čtverce, jehož část vnitřní oblasti je žlutý čtverec. Strana velkého čtverce má délku 40 cm a strana menšího žlutého čtverce má délku 20 cm. Vypočítej obvody a obsahy obou čtverců a porovnej je. Načrtni, jak značka vypadá ve skutečnosti.

## **7.2. Vzdělávací oblast: Informační a komunikační technologie**

Výstupy RVP ve vzdělávací oblasti informační a komunikační technologie, které mají vztah k dopravní výchově, lze jednoduše shrnout do následujících sedmi bodů:

- poznání úlohy informací informačních činností vedoucí k využívání moderních informačních a komunikačních technologií v dopravě,
- porozumění toku informací, počínaje jejich vznikem, uložením a médiím, přenosem, zpracováním, vyhledáváním, s praktickým využitím informací o dopravních situacích,
- schopnost formulovat svůj požadavek a využívat při interakci s počítačem algoritmické myšlení při realizaci multimediálních výukových programů dopravní výchovy,
- porovnávání informací a poznatků z většího množství alternativních informačních zdrojů a tím dosáhnout větší věrohodnosti vyhledaných informací, např. statistiky dopravních nehod,
- tvořivé využívání softwarových a hardwarových prostředků při prezentaci výsledků své práce v oblasti dopravní výchovy,
- respektování práv k duševnímu vlastnictví při využívání softwaru s dopravní tematikou,
- šetřná práce s výpočetní technikou a její využití při dopravních akcích.

Odtud odvozené školní výstupy využitelné pro dopravní výchovu jsou přeformulovány do tvaru:

Žák:

- využívá základní standardní funkce při spouštění a ovládní výukových programů pro dopravní výchovu
- na internetu používá jednoduché vhodné cesty při vyhledávání informací o dopravě, dopravních situacích, dopravních nehodách, informacích ministerstva dopravy apod.
- pracuje s textem a obrázkem s dopravní tematikou v textovém a grafickém editoru
- zpracuje a prezentuje na uživatelské úrovni informace v textové, grafické a multimediální formě o dopravě

### **7.2.1. Aplikace dopravní výchovy do učiva informačních a komunikačních technologií**

Uvedme náměty a příklady, kde se naskýtají možnosti využití učiva pro dopravní výchovu:

- multimediální využití počítače u výukových programů pro dopravní výchovu
- metody a nástroje vyhledávání informací
  - o na internetu:
    - mapy
    - jízdní řády
    - chování v dopravních prostředcích
    - povinná výbava jízdního kola
    - dopravní situace na silnicích
    - hledání vhodných tras pro školní i mimoškolní akce
    - hledání předpovědi počasí na následující dny apod.
- počítačová grafika, sestavení poutačů, letáků a plakátů s dopravní tematikou, obrazů na školní nástěnku, návrh materiálů pro kroužky dopravní výchovy, tvorba referátů do jiných předmětů s dopravní tematikou apod.
- prezentace – dopravní soutěž na naší škole, návštěva dopravního hřiště, apod.
- v tematickém okruhu Místo, kde žijeme, se klade důraz na dopravní výchovu, praktické poznávání místních a regionálních skutečností a na utváření přímých zkušeností žáků
- v informatice žáci mohou využívat svých dovedností a za pomoci učitele prezentovat znalosti z dopravní výchovy např. na cestě ze svého bydliště do školy

*Příklad 1:*

Sestavte ve vhodném editoru námět s dopravní tematikou pro vystavení na školní nástěnce

- a) s textem
- b) s obrázkem



*Obr. 17 Ukázka námětu s dopravní tematikou (4)*

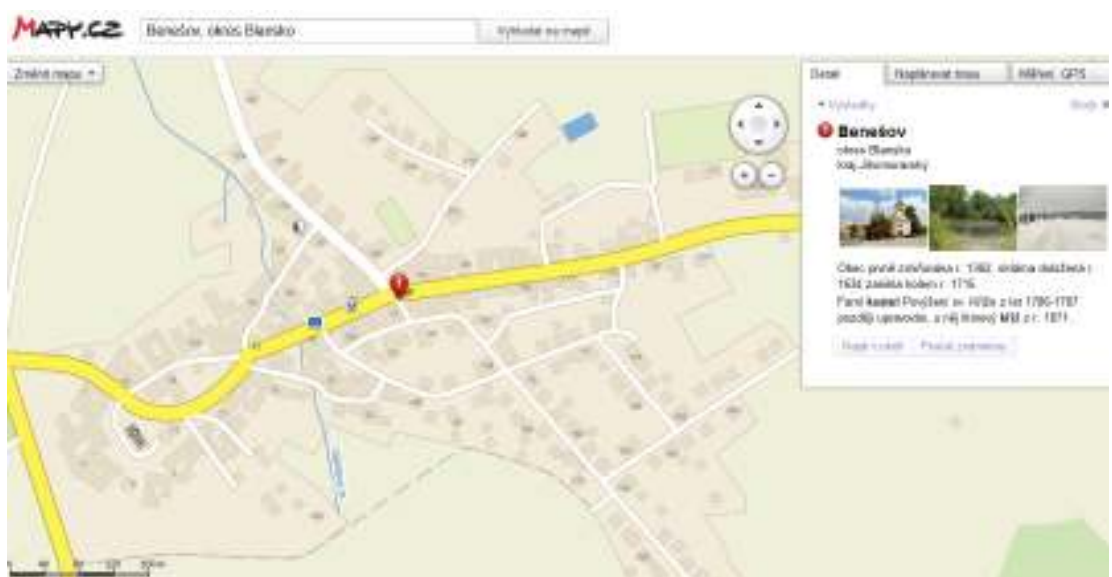
*Příklad 2:*

Cesta do školy

Cíle úlohy z hlediska dopravní výchovy:

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídaní rizika, správné vyhodnocování situací a vhodné jednání
- trvalé utváření návyků ve vztahu k dopravě

Žáci mohou najít na internetu mapu bydliště, na ní vymodelují cestu do školy a tu pak přenesou na mapku (viz. Seznam – Mapy).



*Obr. 18 Ukázka mapy bydliště ze serveru maps.cz, podle které budou děti dále modelovat cestu do školy (11)*

Podle mapy nakreslí cestu v některém grafickém programu (Malování, Zoner Callisto,...). Půjde o jednoduchý plánec se všemi přechody pro chodce a zohledněním bezpečných míst na trase. Do plánu potom žáci překreslí přesnou cestu, jak se dostat do školy a zpět co nejbezpečněji.

Žáci sami upozorní na nesprávné varianty přecházení přes silnici. Představí svoji práci projekcí a vznikne diskuze, zda je řešení správné. Jako další bod může následovat hledání všech nebezpečných míst a „zkratek“, které děti, a bohužel často i rodiče, používají (například přes kolejističky vlaků). Podobně lze tuto úlohu řešit při cestě do školy na jízdním kole.

### Příklad 3:

Práce s textovým editorem – nadpis, tvar, barva a velikost písma:

Námět: Chodec a cyklista – účastník silničního provozu

Vybavení jízdního kola

Operace: práce s obrázkem – úpravy, výřez, doplnění:

- popis pod obrázkem textovým editorem
- úprava tohoto textu (text se může předat žákům s chybami)



Obr. 19 Ukázka obrázku doplněného o popisky (4)

### Příklad 4:

Příprava exkurze nebo návštěva technického muzea – vyhledávání na internetu:

- bezpečná jízda tam a zpět (pěšky, dopravním prostředkem)
- ceny (vstupenka, jízdné, slevy pro školáky)
- informace o programu a otevírací doba
- počasí (vhodné oblečení)

*Příklad 5:*

Prezentace „Bezpečné město“ – tvorba www stránek, PowerPoint:

- mapka
- místa nebezpečná pro chodce
- důležité instituce
- školení a kurzy s dopravní tematikou

*Příklad 6:*

Návrh propojení dopravní výchovy s výukou informačních a komunikačních technologií v 6 – 7. ročníku.

Osnova:

- zrychlit používání výpočetní techniky žáky – počítačové hry s dopravní tematikou
- třídít a analyzovat získané informace z internetových stránek o dopravě
- ovládat textový editor na úrovni uživatele, články vztahující se k dopravě
- posílení práce se soubory ve školní síti, implementace dopravních prvků
- vyhledávat v síti Internet informace pokročilejším způsobem, zadání hesel vztahujících se k dopravní problematice
- instalace systémů, údržba počítače, nastavení parametrů systému při školních dopravních akcích
- základní informace o digitální fotografii a jejím zpracování směřujícímu k dopravě

Ve všech bodech je možné doplnit další dopravní prvky, pokud učitel dopravní problematiku ovládá.

*Příklad 7:*

Návrh propojení dopravní výchovy s výukou informačních a komunikačních technologií v 8. – 9. ročníku.

Osnova:

- základy grafického programu (Zoner Callisto, Adobe Photoshop) – grafické návrhy dopravních situací
- programy pro tvorbu prezentací – Microsoft PowerPoint, sestavení dopravní hry s jednoduchými animacemi
- využívání počítačů v dopravě, statistiky, bodové hodnocení řidičů
- využití znalostí získaných ve výuce počítačů při samostatné i skupinové práci. Výstupy z projektů zaměřené na dopravní situace atd.
- výrazné aktivní používání výukových programů o dopravní výchově, případně e-learningu

- tvorba vlastních výukových projektů pro spolužáky jak v on-line podobě, tak v tištěné variantě. Spolupráce napříč ročníky s náměty směřujícími k bezpečné dopravě.
- aktivace a využívání komunikace s žáky jiných škol v reálném čase při internetových konferencích na téma bezpečná doprava
- základy tvorby www stránek směřujících k bezpečné dopravě

### **7.3. Vzdělávací oblast: Člověk a svět práce**

Dopravní výchovu ve vzdělávací oblasti Člověk a svět práce lze nejorganizovaněji spojit s obsahem a vzdělávacími cíli v Praktických činnostech.

Vytváření pozitivního vztahu k práci prostřednictvím osvojování základních pracovních dovedností a návyků vede v širším pojetí k vytváření odpovědnosti k hodnotám, k výsledkům vlastní práce i práce jiných. Vytváří se velmi potřebný pozitivní vztah k technice jako součásti lidské kultury, ve které jsou v současnosti dopravní prostředky všeho druhu na předním místě. Ve všech souvislostech je s využitím techniky spjata problematika životního prostředí. Poskytování kvalifikovaných informací o náplni lidských činností v různých oblastech života vede k odpovědnějšímu přístupu žáků při rozhodování o volbě dalšího studia či profese. Mimo jiné se žáci seznamují s náplní profesí bezprostředně spojených s dopravou.

V převážné většině tematických okruhů pracují žáci s technickou dokumentací. Učí se nejen číst technické výkresy, ale samostatně provádějí technické náčrty, schémata, grafy, diagramy apod. Orientují se ve světě piktogramů, které velmi často slouží k orientaci v dopravě v mezinárodním měřítku. Na základně osvojení jednoduchých principů a zákonitostí technické grafiky jsou schopni graficky znázornit dopravní situace a zvolit jejich řešení. (10)

#### **7.3.1. Aplikace dopravní výchovy do učiva praktických činností**

K dopravní výchově má v praktických činnostech úzký vztah celá řada výstupů Školního vzdělávacího programu.

##### **7.3.1.1. Práce s technickými materiály**

Při praktické činnosti s materiály dodržují žáci obecné zásady bezpečnosti a hygieny práce a učí se poskytovat první pomoc při úrazu. Tyto zkušenosti souvisejí s povinnou výbavou dopravních prostředků (příruční lékárničkou) a osvojením morální povinnosti poskytnout první pomoc při úrazu v souvislosti s dopravou.

Seznamují se rovněž s principy činnosti různých mechanismů (i dopravních), učí se chápat úlohu techniky v životě každého člověka a problematikou ochrany životního prostředí.

Na příkladu automobilu, motocyklu a jízdního kola poznávají nejen různé druhy technických materiálů, ale také jejich vlastnosti i způsoby zpracování. Poznají i praktické využití nejnovější elektroniky a výpočetní techniky v dopravních prostředcích. V nauce o používaných materiálech lze vysvětlit použití plechu na karoserie s požadavky na odolnost proti korozi a vytvoření tzv. deformační zóny pro případ havárie automobilu. Zajímavým materiálem z hlediska mimořádně požadovaných vlastností je bezesporu sklo, zdravotně nezávadné potahy sedadel, plasty v interiéru vozidla a další materiály používané například na výrobu dopravních značek, svodidel, patníků (plasty s možností deformace). Z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při jízdě na jízdním kole je předepsaná ochranná přilba. Tento ochranný prostředek je nabízen v různých cenových relacích – zde je prostor pro vysvětlení druhu a kvality používaných materiálů z hlediska potřebných vlastností v závislosti na ceně (šetření na nepravém místě...). Zajímavým prvkem pro zabezpečení kvality a bezpečnosti provozu je stavební materiál používaný na povrchu vozovek a cyklistických stezek. (10)

**Náměty konkrétních činností, metod a podnětů** využitelných při práci s technickými materiály pro cíle dopravní výchovy:

*Námět 1:*

Příprava technické dokumentace (náčrt od ruky) na téma řešení dopravních situací – křižovatky, využití dopravních značek, piktogramů. Přenos dopravních symbolů pomocí výpočetní techniky na obyčejný papír, fotografický papír, plastové fólie a jejich následná úprava pro další využití.

*Námět 2:*

Praktická činnost ve školní dílně – výroba dopravního značení pro školní dopravní hřiště. Využití plastů, plechu, lepidel, nátěrových hmot apod. Požadavky na materiály používané při výrobě dopravního značení - druhy, kvalita, odolnost proti povětrnostním vlivům, případně proti vandalům atd.

*Námět 3:*

Materiály pro bezpečné dopravní prostředky a jejich požadované vlastnosti. Např. rám jízdního kola – pevnost, nízká hmotnost, odolnost proti deformaci při průjezdu náročným terénem, spolehlivost, odolnost proti korozi atd.



#### *Námět 4:*

Úloha dopravní techniky v životě člověka. Historie dopravy, využití návštěvy technického muzea jako progresivní vyučovací formy. Druhy dopravní techniky, princip a využití. Bezpečné využívání dopravní techniky, úloha výzkumu a vývoje při rostoucích požadavcích na úroveň dopravních prostředků.

#### *Námět 5:*

Ekonomika a celosvětové problémy s dopravou. Aktuální situace v České republice. Problematika ochrany životního prostředí (ovzduší, krajina – lanovky, nákladní doprava – silnice, železnice), zneužití techniky (války, zbrojení), volný čas (modeláři, sběratelé), tradice (automobilový průmysl), řemesla spojená s výrobou dopravní techniky.

#### *Námět 6:*

Poskytnutí první pomoci při úrazu. Kvalifikované využití dostupné lékárničky, případně autolékárničky.

### **7.3.1.2. Design a konstruování**

V tomto tématu žáci realizují konstrukční činnosti podle vlastních návrhů. Tuto činnost procvičují nejen na stavebnicích, ale i v reálném světě, např. při seřizování, montáži a demontáži součástí jízdního kola. Pomocí konstrukčních stavebnic mohou sestavovat modely dopravních prostředků a při manipulaci s nimi simulovat skutečné dopravní situace. Vlastní návrhy žáků vedou od jednoduché hry k řešení problematických situací, při kterých dochází k rozvoji tvořivého myšlení. Praktické dopravní situace vedou ke spojení teorie s praxí.

Elektrotechnické a elektronické stavebnice umožní cvičnou montáž různých dopravních signalizačních zařízení s výrazným ochranným aspektem. Při provádění některých operací v rámci drobné údržby přístrojů a zařízení se žáci s mnohými setkávají právě při provozu jízdních kol, motocyklů a automobilů. Elektrická a elektronická zařízení jsou dnes součástí všech dopravních zařízení, v mnohých případech jako zabezpečovací technika. Seznámení s elektrickou instalací dopravních prostředků umožní vniknutí do principů činnosti mnoha zdánlivě složitých zařízení. (10)

**Náměty konkrétních činností, metod a podnětů** využitelných v designu a konstruování pro cíle dopravní výchovy:

*Námět 1:*

Konstrukční stavebnice – sestavování modelů dopravních prostředků, poznávání principů jejich činnosti.

*Námět 2:*

Simulace různých dopravních situací a jejich řešení pomocí sestavených dopravních prostředků. Využití dopravního značení s důrazem na zajištění bezpečného pohybu všech zúčastněných.

*Námět 3:*

Elektrotechnické stavebnice – sestavení elektrického obvodu osvětlení jízdního kola, případně motocyklu, využití vypínačů a přepínačů, systém brzdového světla. Osvětlení palubní desky a jednotlivých prvků v automobilu, zapojení klasické zvukové i světelné signalizace. Alarm a jiné zabezpečovací systémy proti krádeži dopravních prostředků.

*Námět 4:*

Dopravní zvuková a světelná signalizace, simulace automaticky řízené dopravní křižovatky, principy zabezpečovacích zařízení v silniční i železniční dopravě (železniční přejezdy, závory apod.).

### **7.3.1.3. Provoz a údržba domácnosti**

V rámci rozvoje ekonomického myšlení při plánování provozu domácnosti mohou žáci fiktivně manipulovat s finančními prostředky na provoz různých dopravních prostředků a jejich efektivního využívání pro všechny členy domácnosti.

**Náměty konkrétních činností, metod a podnětů** využitelných v učivu o provozu a údržbě domácnosti pro cíle dopravní výchovy:

*Námět 1:*

Ekonomika provozu automobilu, jeho ekonomické využití vzhledem k pořizovací ceně, spotřebě pohonných hmot, výši povinného i havarijního pojištění, počtu cestujících a počtu řidičů, druhu a výkonu motoru. Spotřeba pohonných hmot, alternativní druhy dopravy.

*Námět 2:*

Jízdní kolo jako zdravý a levný dopravní prostředek.

*Námět 3:*

Využití hromadných dopravních prostředků, ekologie, ekonomický přínos.

*Námět 4:*

Elektrické spotřebiče v domácnosti a v dopravních prostředcích – principy, obsluha a údržba.

*Námět 5:*

Drobná údržba domácnosti a dopravního prostředku. Chemické prostředky pro běžnou údržbu, odpad a jejich ekologické likvidace.

*Námět 6:*

Sdělovací a signalizační technika v domácnosti. Její podíl na ochraně života, zdraví a majetku.

*Námět 7:*

Zásady bezpečnosti a hygieny práce.

#### **7.3.1.4. Využití digitálních technologií**

Digitální technologie (bezdrátové, navigační apod.) jsou v dopravních systémech dnes již nezastupitelné. Digitální technika se dnes běžně využívá v dopravě – od počítačů přes DVD přehrávače, od navigačních systémů až k policejním odposlouchávacím zařízením, videokamerám a radarům.

**Náměty konkrétních činností, metod a podnětů** využitelných v učivu o digitálních technologiích pro cíle dopravní výchovy:

*Námět 1:*

Počítač v automobilu (signalizuje okamžitou i průměrnou rychlost, okamžitou i průměrnou spotřebu pohonných hmot, teplotu motoru, teplotu v interiéru i exteriéru, počet kilometrů do potřebné údržby, počet kilometrů do potřeb natankovat, čas, datum; signalizuje závady v provozu vozidla a mnoho dalších údajů).

*Námět 2:*

Měření rychlosti automobilu ve spojení s tvorbou digitální fotografie. Boj za bezpečnost silničního provozu – policejní technika (dopplerovské radiolokátory).

*Námět 3:*

Využití mobilního telefonu k přivolání pomoci – zdr. záchranná služba, hasiči, policie.

### **7.3.1.5. Svět práce**

V této souvislosti dominují informace významné pro profesní orientaci. Žák se během školní docházky seznamuje s obsahem učebních a studijních oborů včetně regionální pracovních příležitostí, mezi kterými nechybí profese z oblasti dopravy. Prostřednictvím specifických výukových forem, např. odborných exkurzí, konfrontuje vlastní zájmy se skutečností a vyhodnocuje vlastní možnosti pro volbu dalšího vzdělávání, případně profese. Má možnost využít nejen osobní konzultace a učitelem a s výchovným poradcem, ale i se školním psychologem, případně s pracovníky informačních a poradenských středisek úřadů práce. V případě potřeby může požádat o pomoc příslušnou pedagogicko-psychologickou poradnu. (10)

**Náměty konkrétních činností, metod a podnětů** využitelných v učivu svět práce pro cíle dopravní výchovy:

*Námět 1:*

Povolání spojená s dopravou na železnici (strojvůdce, vlakvedoucí, průvodčí, dispečer, výpravčí, dělník – opravář techniky, údržbář tratí).

*Námět 2:*

Povolání spojená se silniční dopravou (řidič autobusu, trolejbusu, tramvaje, automechanik, cestář), s dopravní policií a vzděláváním (policista, zkušební komisař, učitel v autoškole).

*Námět 3:*

Povolání spojená s leteckou dopravou (pilot, letecký mechanik, navigátor, obslužný personál).

*Námět 4:*

Profese výrobně-technické – konstruktér, designér, technik, montér, mechanik atd. Náplň jejich práce, společný význam, náročnost, odpovědnost, rizika, potřeby vzdělání, kvalifikační, osobnostní a zdravotní požadavky, konfrontace s reálnými osobnostními předpoklady každého žáka.

#### *Námět 5:*

Regionální možnosti uplatnění, perspektivní potřeba profesí v oblasti dopravy. Výrobní podniky, služby, policie.

#### *Námět 6:*

Možnosti drobného podnikání (autodoprava, taxislužba, autoškola). Výhody a rizika, ekonomická rozvaha, účetnictví, daně apod.

## **8. Projekt Rizika silniční a železniční dopravy - Interaktivní multimediální příručka dopravní výchovy**

Projekt je určen zejména pedagogům a rodičům k výchově a přípravě dětí a mládeže v oblasti rizik silniční a železniční dopravy, v oblasti jejich požadovaného chování, ale i k samostatné přípravě dětí a mládeže, založené na motivačním přístupu a zajímavosti provedení. Součástí projektu bylo rozšíření testovacího systému Internetového bezpečnostního portálu o testovou část k problematice dopravní výchovy. (12)

Tento projekt je součástí a dílčím projektem Integrovaného projektu „Záchranný kruh“ a navazuje na projekt „Chraň svůj svět, chraň svůj život“ a na projekt „Internetový bezpečnostní portál – vzdělávací, informační, komunikační a evaluační nástroj pro život“.

Je určen pro všechny cílové skupiny obyvatelstva, zejména pro děti a mládež a jejich pedagogy a rodiče.

### **8.1. Interaktivní multimediální příručka dopravní výchovy**

Odborníci se rozhodli zajímavým způsobem naučit školáky, jak se pohybovat v silničním provozu. Multimediální příručku, na které se podílela i agentura Mediafax, vydala Asociace Záchranný kruh.

Příručka je velmi dobře propracovaná. Formou podobnou videohře má děti naučit, jak se vyhnout nebezpečným situacím, které je denně při cestě do školy či ze školy potkávají. Podle mnohých odborníků z oblasti psychologie jde o průlomový vzdělávací projekt. Dětem se obvykle taková forma výuky líbí, navíc je seznamuje s riziky silniční a železniční dopravy. Jejich znalosti pak program dokáže prověřit pomocí testu. Odborníci tvrdí, že místo toho, aby děti hrály různé „střílečky“, se touto zajímavou formou mohou naučit, jak se lépe a hlavně bezpečněji pohybovat na ulici pěšky i na kole.

K dětem prostřednictvím multimediálního programu promlouvají herci Adéla a Dalibor Gondíkoví, kteří propůjčili svůj hlas skřítkům, kteří děti tímto kurzem provází. Vtipně

postavičky se jmenují Čára a Zebra. Co se týče grafického zpracování, je kurz podle mého názoru velice podařený. Po stránce ovladatelnosti je nenáročný a pro děti velice vhodný. Program lze připojit k interaktivní tabuli. V tu chvíli se stává pro děti velmi „intuitivním“, ale navíc děti na vše skřítkově upozorní a navedou.

Program, který vznikl necelý rok, obsahuje dvanáct kapitol a uživatelé se během kurzu zdokonalí v mnoha užitečných situacích, například při přecházení silnice, jízdě na kole nebo rozpoznávání dopravních značek.

Na příručce se podíleli odborníci jak z řad policie, hasičů či záchranné služby, tak i několik odborníků z řad pedagogů. Podle Policie České republiky bývá nejčastější příčinou dětských nehod nepozornost. Dítě může vběhnout na vozovku zpoza vozidla, nejčastěji zpoza autobusu. Hodně často jsou účastníky různých dopravních nehod také mladí cyklisté.

Jak kurz Dopravní výchovy, tak i další kurzy, jako jsou například kurzy Běžná rizika, Osobní bezpečí, Požáry 1 a 2, Mimořádné události 1 a 2, Povodně, Havárie, Atmosférické poruchy, Terorismus a jiné hrozby aj., jsou dostupné zdarma na webových stránkách Asociace Záchranný kruh [www.zachranny-kruh.cz](http://www.zachranny-kruh.cz). Školy si je také mohou objednávat na CD-ROMECH. Cena nosiče s interaktivním vzdělávacím kurzem je pouhých 55 Kč. K CD-ROMU s kurzem existuje také pracovní sešit pro žáky 1. stupně základních škol, který stojí 245 Kč.

Dopravní výchova je již třináctým kurzem Záchranného kruhu. Za prvního půl roku „ostrého“ provozu stačilo kurz Dopravní výchovy navštívit více jak 700 škol z celé České republiky.

Podle mého názoru je tato cesta vzdělávání žáků v oblasti dopravní výchovy velmi dobrá. Děti se zábavnou formou naučí spoustu potřebných a užitečných věcí do běžného života.

Tento projekt získal ocenění PROJEKT ROKU 2010. Kategorie byla vyhlašovaná v rámci soutěže Hasič roku 2010, kterou pořádá Ministerstvo vnitra České republiky. Ocenění zástupcům Asociace Záchranný kruh předal generální ředitel Hasičského záchranného sboru České republiky. Dále tento projekt získal cenu rektora univerzity Jana Ámose Komenského Praha v rámci 11. ročníku soutěže eLearning, kterou vyhlašuje Univerzita v Hradci Králové a sdružení EUNIS-CZ. (12)

### **8.1.1. Náhledy z kurzu**

Abychom si dokázali interaktivní vzdělávací příručku dopravní výchovy představit, uveďme si pár příkladů, jak kurz ve skutečnosti vypadá.



Obr. 20 Náhled kurzu (12)



Obr. 21 Náhled kurzu (12)



Obr. 22 Náhled kurzu (12)



Obr. 23 Náhled kurzu (12)



Obr. 24 Náhled kurzu (12)

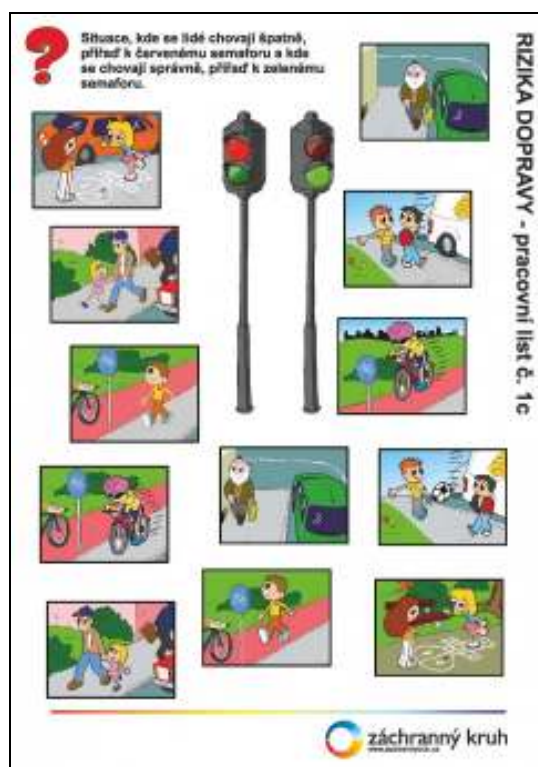
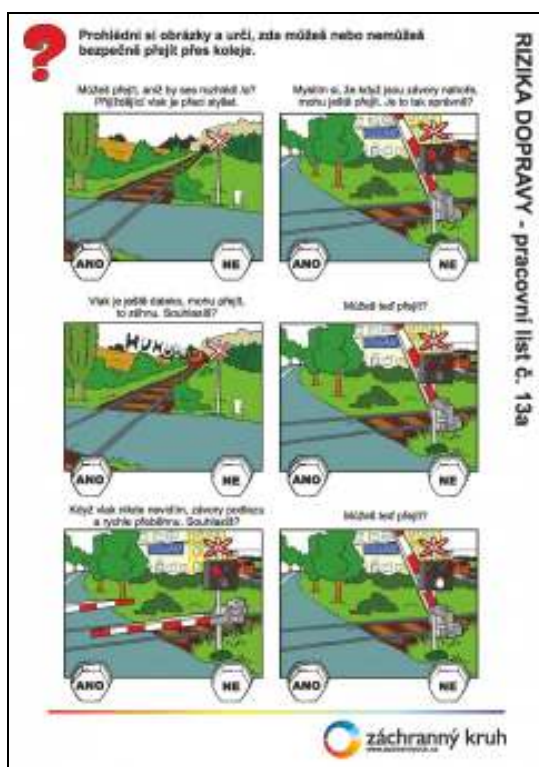


Obr. 25 Náhled kurzu (12)

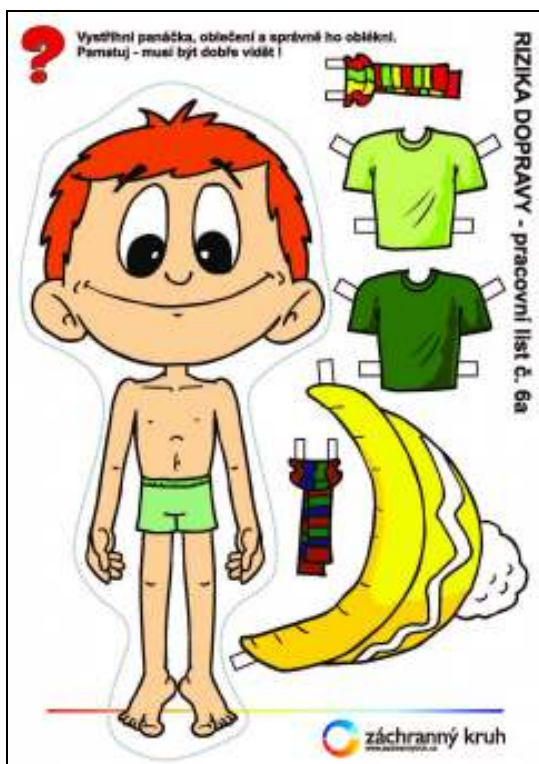


## 8.1.2. Náhledy pracovních listů

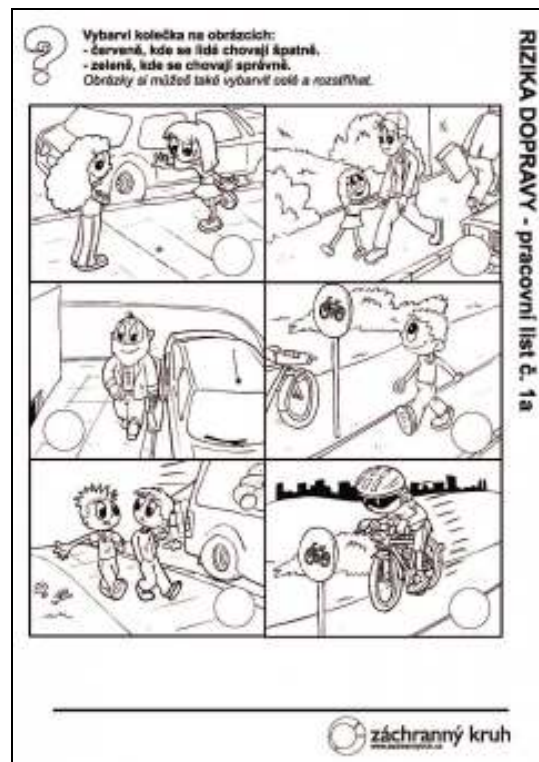
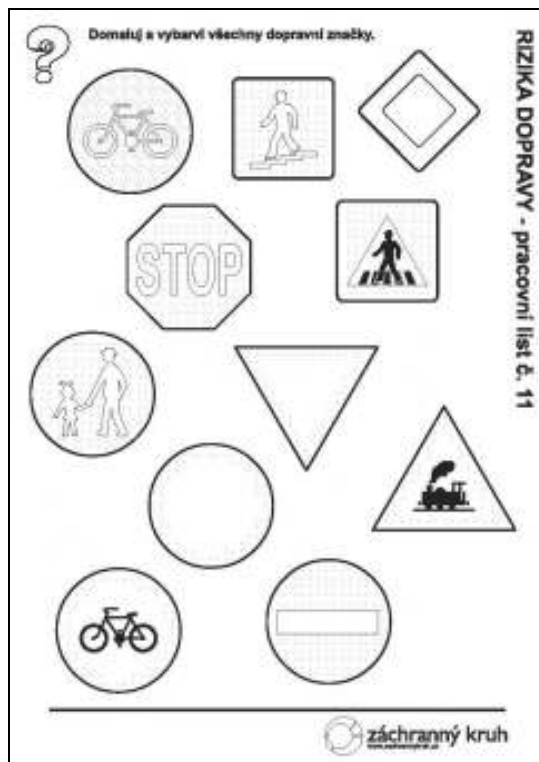
K interaktivní multimediální příručce existuje také pracovní list.



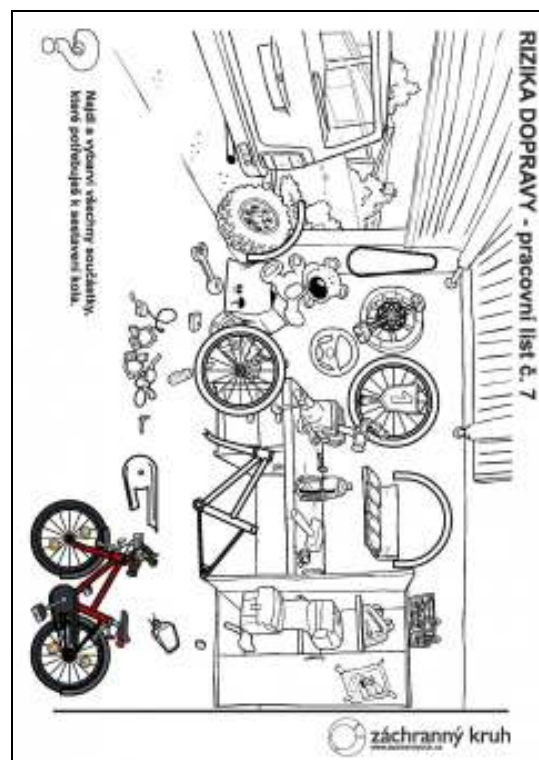
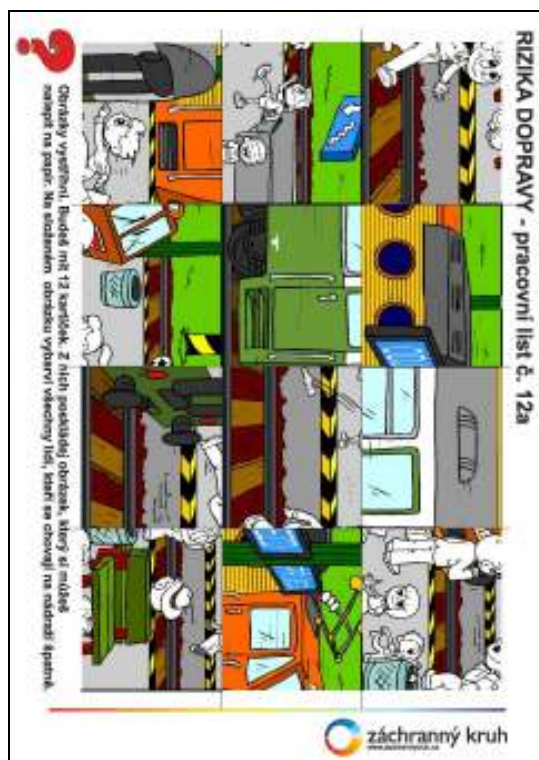
Obr. 26 a 27 Náhled pracovního listu ke kurzu Dopavní výchova (12)



Obr. 28 a 29 Náhled pracovního listu ke kurzu Dopavní výchova (12)



Obr. 30 a 31 Náhled pracovního listu ke kurzu Dopravní výchova (12)



Obr. 32 a 33 Náhled pracovního listu ke kurzu Dopravní výchova (12)

## **9. Průzkum vzdělávání žáků v oblasti dopravní výchovy na vybraných školách okresu Blansko**

### **9.1. Cíl průzkumu**

V praktické části diplomové práce se zaměřím na žáky 7. ročníků vybraných základních škol okresu Blansko. Budou mě zajímat jejich vědomosti, názory a postoje v oblasti dopravní výchovy. Využiji zde kvantitativní metodu výzkumu a to metodu ex-post-facta.

Do průzkumu jsem záměrně zapojil školy z vesnic i měst. Na základě získaných dat, k jejichž sběru využiji dotazníkovou metodu, budu porovnávat rozdíly vzniklé mezi žáky z vesnice a z města, mezi žáky, kteří bydlí v rodinném domě nebo v bytě a rozdíly vzniklé mezi pohlavími.

Na základě zjištěných fakt se pokusím navrhnout možný způsob zlepšení situace na školách.

### **9.2. Kvantitativní metoda výzkumu**

Kvantitativní výzkum je metoda standardizovaného vědeckého výzkumu, který popisuje jevy pomocí proměnných (znaků), které jsou sestrojeny tak, aby měřily určité vlastnosti. Výsledky takových měření jsou pak zpracovány a interpretovány, například s využitím statistiky. Kvantitativní výzkum se oproti kvalitativnímu výzkumu zaměřuje na rozsáhlejší společenské otázky a zkoumá tedy větší okruh informací. (13)

### **9.3. Výzkum ex-post-facto**

Ex-post-facto jsou takové výzkumy, u nichž se manipulace s nezávisle proměnou neprovádí, a to buď proto, že není možná nebo není žádoucí. U tohoto typu výzkumu se postupuje tak, že nejdříve se shromáždí údaje o závisle proměnné a teprve potom se retrospektivně hledá v množině možných nezávisle proměnných pravděpodobná příčina (podmínka) zjištěného stavu. Nevýhodou tohoto postupu je, že nezávisle proměnné lze jen velmi obtížně kontrolovat, a proto výsledky těchto výzkumů bývají méně hodnověrné než výsledky výzkumů experimentálních. Na druhé straně však zpětné hledání příčin (podmínek) vzniku jevů je v některých případech jedinou použitelnou možností. (14, s. 27)

### **9.4. Dotazníková metoda (15)**

Dotazník je vlastně způsob psaného řízeného rozhovoru. Na dotazy, které jsou na rozdíl od rozhovoru psané, se vyžadují písemné odpovědi.

Dotazník je méně časově náročný než rozhovor. Při sestavování dotazníků je třeba promyslet a přesně určit hlavní cíl dotazníkového průzkumu, logicky a stylisticky správně připravit konkrétní otázky a před definitivní aplikací dotazníku provést pilotáž na menším počtu

zkoumaných osob, která nám pomůže provést poslední úpravy dotazníku. Otázky by měly být anonymní. Tím lze zvýšit upřímnost odpovědí.

Dotazník bývá řazen do tzv. metod subjektivních. Subjektivnost dotazníku je dána tím, že vyšetřovaný zde může různým způsobem ovlivňovat své výpovědi. Může se snažit jevit společensky lepší nebo naopak horší; mohou se zde velmi nápadně ukazovat takové tendence, jako je simulace, disimulace apod.

Psychologie si zde pomáhá konstruováním skóre upřímnosti, tj. vyhodnocení řady otázek, týkajících se některých situací denního života, ve kterých je pravděpodobné, že vyšetřovaný se v nich chová určitým společensky méně vhodným způsobem. Každý průměrný člověk musí např. odpovědět kladně na otázku: "Zalhal jste již někdy v životě?" Podle odpovědí na tyto specifické otázky lze usuzovat na spolehlivost či nespolehlivost vyplňování celého dotazníku.

Má-li být dotazníkem získaná výpověď směrodatná, je třeba dávat dotazník v písemné formě pouze dospělým osobám s přiměřenou inteligencí (u mentálně retardovaných jedinců nastávají někdy v používání dotazníku komplikace) a dětem až nad deset let, a mimo to musíme zkoumané osoby předem kladně motivovat k odpovědnému vyplňování dotazníku. Výsledky získané dotazníkem můžeme zpracovávat kvantitativně, statistickými metodami, ale důležité je také kvalitativní hodnocení výsledků.

Metody dotazníku jsou použity ke zjišťování předběžných údajů o rodině, postojích k jednotlivým členům rodiny, ke škole, ke zjišťování zkušenosti, úspěchů i neúspěchů, sebehodnocení, konfliktů, perspektiv, hodnotového systému, zájmů, profesní orientace atd. a k ověření některých údajů (např. o úrazech, nemocích, prodělaném léčení, pobytu v ústavním prostředí apod.). Vedle vlastních životopisných údajů vyšetřovaného a informacích o jeho nejbližším sociálním okolí je možno získávat také orientaci o jeho didaktické úrovni, o slohu, pravopisu i o smyslu pro formu, pořádek, pečlivost.

Některá data uvedená v dotazníku je nutno si ověřit, nebo doplňovat rozhovorem.

Při sestavování dotazníku je nutno dbát na to, aby byl srozumitelný a neobsahoval sugestivní otázky. Před definitivní formulací otázek je vhodné předběžné ověření dotazníku na menším počtu osob (asi 30).

Při rozesílání dotazníku při hromadném průzkumu počítáme s tím, že se nám všechny dotazníky nevrátí, a proto je rozesíláme ve dvojnásobném počtu, než je nutno k vlastnímu zkoumání.

Dotazník umožňuje zkoumat i velký počet osob současně, takže v krátké době je možno získat velké množství výpovědí. Odpovědi však bývají často subjektivně zkreslené (i nevědomě).

Zkoumané osoby mohou při vyplňování dotazníku více zvažovat své odpovědi; nejsou pod tlakem nutnosti okamžité odpovědi, jako je tomu při aplikaci metody rozhovoru.

Jak při rozhovoru, tak i dotazníkem se zjišťují jak fakta tvrdá (např. nacionále, pohlaví, věk, povolání), tak fakta měkká (např. názory, zkušenosti, zájmy, postoje, hodnotový systém, prožitky, představy, přání, potřeby). Výsledky metody dotazníku jsou často značně zkresleny velkou vnitřní korekcí, autocenzurou některých zkoumaných osob, které usilují odpovídat ve shodě s tzv. sociální deziderabilitou (sociální žádoucností), tedy adaptivně, nikoliv expresivně (upřímně, ryze, pravdivě).

Otázky v dotazníku mohou být:

**Uzavřené** otázky, položky nabízejí tázanému volbu mezi dvěma či více možnými odpověďmi, např. ano - ne - nevím. Ačkoliv mají ustáleně alternativní položky v dosahování větší jednotnosti měření a tím i možnosti statistických závěrů, mají také své nevýhody. Především je to povrchnost. Bez dalších sond (např. jak to myslíte) se nemohou dostat pod povrch odpovědi. Mohou také popouzet tázaného, který nemusí shledat žádnou z alternativ jako vhodnou. A navíc mohou odpověď vynucovat. Tázaný může zvolit nějakou alternativu, jen aby zakryl nevědomost, nebo může zvolit alternativu, která přesně nereprezentuje skutečná fakta a názory.

**Otevřené** otázky (resp. otázky s otevřeným zakončením) dávají odpovědím tázaného širší vztahový rámec. Kladou málo omezení na odpovědi, mohou ukázat na důležité vztahy a souvislosti. Otázky tohoto typu jsou pružné, mají možnost prohlubování. Dotazování dávají někdy nečekané odpovědi. Umožňují sondováním objasnit nedorozumění, umožňují podnítit spolupráci a dosáhnout kontaktu (raportu) tazatele s tázaným, mohou ukázat na možnost vztahů a hypotéz. Dotazování dávají někdy na tyto otázky nečekané odpovědi, které mohou naznačit existenci původně nepředvídaných problémů a vztahů.

Jde o otázky týkající se autopercepce a sebehodnocení:

Jaký jsem?

Proč jsem takový?

Jsem se sebou spokojen?

Jaký bych chtěl být?

**Škálové** položky jsou typické pro posuzování škály. Posuzovací škálu (hodnotící stupnici, rating scale) můžeme definovat jako druh dotazníku sloužící k záznamu jednotlivých vlastností posuzované osoby nebo posuzovaného předmětu (např. dopisů, projekčních testových materiálů

atp.) posuzovatelem, a to způsobem, který zajišťuje určitou objektivnost a zároveň umožňuje kvantitativní zachycení jevu.

Existuje jich několik druhů:

zaškrťovací seznamy,  
škála nucené volby,  
kategoriální posuzovací škála,  
intervalová posuzovací škála,  
numerická posuzovací škála,  
grafická posuzovací škála.

Škálové otázky mají pevně stanovené možné odpovědi a umisťují reagujícího člověka na některý bod škály.

Např.: rozumové schopnosti (bez ohledu na prospěch ve škole) má:

1. značně nadprůměrné, velmi snadno plní a chápe zadané úkoly;
2. nadprůměrné, velmi dobře chápe a plní zadané úkoly bez velkého úsilí;
3. průměrné, chápe a plní zadané úkoly;
4. podprůměrné, pouze s obtížemi chápe a plní zadané úkoly, a to s chybami;
5. značně podprůměrné, málo chápe, není schopen plnit mnoho ze zadaných úkolů.

Mezi nejoblíbenější patří pětibodové intervalové škály míry souhlasu či nesouhlasu konstruované podle Rensise Likerta (1903 - 1981), např.: Žáci na venkovských školách jsou ukázněnější (zcela souhlasím, spíše souhlasím, nevím /nemám názor/, spíše nesouhlasím, naprosto nesouhlasím).

Při konstruování posuzovacích škál je nutno snažit se používat především kategorií chování, tj. kategorií expresivní formy psychických jevů, nikoliv kategorií psychických procesů a stavů. Extrapolace z expresivní formy psychických jevů na úroveň psychických procesů a stavů je záležitostí kvalitativní psychologické interpretace získaných dat, přičemž musíme konfrontovat data získaná posuzovací škálou s daty získanými psychologickým vyšetřením dané osobnosti. Při sestavování dotazníku se doporučuje eliminovat odbornou terminologii a dvojznačnost. Jazyk dotazníku má být jednoduchý a přesný.

## 9.5. Základní školy zahrnuté do průzkumu

Dotazníky jsem distribuoval celkem do 6 základních škol a to do:

1. ZŠ a MŠ Benešov u Boskovic, Benešov 155, 679 53, Benešov u Boskovic
2. ZŠ a MŠ Žďárná, Žďárná 217, 679 52, Žďárná
3. ZŠ a MŠ Knínice u Boskovic, Knínice u Boskovic 210, 679 34, Knínice u Boskovic
4. ZŠ Boskovice, nám. 9. května 8, 680 01, Boskovice
5. ZŠ Blansko TGM, Rodkovského ul. 2, 678 01, Blansko
6. ZŠ a MŠ Blansko, Salmova 17, 678 01, Blansko

| Číselné označení školy | Lokalita | Počet obyvatel | Počet žáků | Počet vypracovaných dotazníků |
|------------------------|----------|----------------|------------|-------------------------------|
| 1.                     | Vesnice  | 647            | 123        | 13                            |
| 2.                     | Vesnice  | 765            | 117        | 13                            |
| 3.                     | Vesnice  | 846            | 168        | 19                            |
| 4.                     | Město    | 11 304         | 457        | 22                            |
| 5.                     | Město    | 21 110         | 463        | 32                            |
| 6.                     | Město    | 21 110         | 324        | 19                            |
| <b>Celkem</b>          | -        | -              | -          | <b>118</b>                    |

Tab. 1 Demografické údaje o respondentech

## 9.6. Dotazník

Milá žákyně, milý žáku,

obracím se na Tebe s žádostí o vyplnění tohoto dotazníku. Jmenuji se Bc. Radomír Šín a jsem studentem 5. ročníku Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Tvoje odpovědi mi pomohou při tvorbě mé diplomové práce, která se zabývá problematikou dopravní výchovy.

Děkuji za spolupráci!

Zvolenou odpověď zakroužkuj, popř. napiš odpověď vlastní.

Název školy: \_\_\_\_\_

- |  |             |       |
|--|-------------|-------|
| 1. Jsi <b>muž</b> či <b>žena</b> ?                               | Muž         | Žena  |
| 2. Bydlíš na <b>vesnici</b> (venkově) nebo ve <b>městě</b> ?     | Vesnice     | Město |
| 3. Bydlíš v <b>rodinném domku</b> nebo v <b>panelovém bytě</b> ? | Rodinný dům | Byt   |
| 4. Měl/a jsi ve škole předmět „ <b>dopravní výchova</b> “?       | ANO         | NE    |
| 5. Navštívil/a jsi někdy <b>dopravní hřiště</b> ?                | ANO         | NE    |

Kde? .....

S kým jsi tam byl/a? .....

- |  |     |    |
|--|-----|----|
| 6. <b>Používáš</b> při jízdě na kole ochrannou <b>přilbu</b> ? | ANO | NE |
|--|-----|----|

Pokud „NE“, napiš proč .....

7. **Napiš**, co znamenají tyto dopravní značky v silničním provozu.



.....



.....



.....



.....



.....



.....

- |   |     |     |     |
|---|-----|-----|-----|
| 8. <b>Zakroužkuj</b> , které telefonní číslo je na <u>záchrannou službu</u> . | 158 | 155 | 150 |
|---|-----|-----|-----|

9. **Kam se dovoláš**, když vytočíš tato telefonní čísla:

**150**.....

**158**.....

10. **Zakroužkuj**, jak se dopravuješ do školy?

pěšky

autobusem, vlakem

na kole

vozí mě rodiče

11. **Setkáváš** se v hodinách přírodopisu, praktických činností, zeměpisu či jiného vyučovacího předmětu s **dopravní výchovou**?

ANO

NE

Pokud „ANO“, napiš ve kterém.....

12. **Při jízdě** autem s rodiči

a) jsem vždy připoután/a

b) nepřipoutávám se, rodiče to nevyžadují

c) někdy se připoutám, někdy ne

13. **Kde** jsi se dozvěděl/a nejvíce informací z problematiky **dopravní výchovy**?

a) doma od rodičů



- b) ve škole
- c) na dopravním hřišti
- d) jinde - uveď kde .....

14. **Do kolika let je povinné užití cyklistické přilby:**

- a) do 18 let
- b) do 15 let
- c) do 21 let

15. Na křižovatce, kde přednost v jízdě **nevyplývá** z dopravní značky „**Dej přednost v jízdě**“ nebo „**Stůj, dej přednost v jízdě**“:

- a) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zleva
- b) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava i zleva
- c) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava

16. **Musí být jízdní kolo vybaveno vepředu bílým světlem a vzadu červeným světlem?**

- a) ne
- b) pouze při jízdě za snížené viditelnosti
- c) ano, a to vždy

17. **Zakroužkuj, jaký pokyn ti dává policista, stojí-li na křižovatce k tobě, jako cyklistovi, čelem s rukama rozpaženýma?**

- a) stůj
- b) volno

18. **Zakroužkuj, které logo organizace BESIP podle tebe nyní platí.**



19. **Zakroužkuj, co patří do povinné výbavy jízdního kola.**

blatníky      brzdy      rámová brašna      bílá přední odrazka      červená zadní odrazka

20. **Uvítal/a bys nějakou změnu v systému dopravní výchovy na základních školách?**

- a) NE, systém dopravní výchovy ve stávající podobě je vyhovující
- b) ANO. Popiš, jakou změnu bys uvítal/a .....

## 9.7. Údaje zpracované z dotazníku

Z dotazníků, které jsem použil jako nástroj svého průzkumu, se budu snažit ke každé otázce vytvořit přehlednou tabulku a výšečový popř. i sloupcový graf, které budou co nejlépe vystihovat a znázorňovat údaje, popisující vědomosti, vztahy a postoje k otázce a dané problematice. V našem případě se problematika týká oblasti dopravní výchovy.

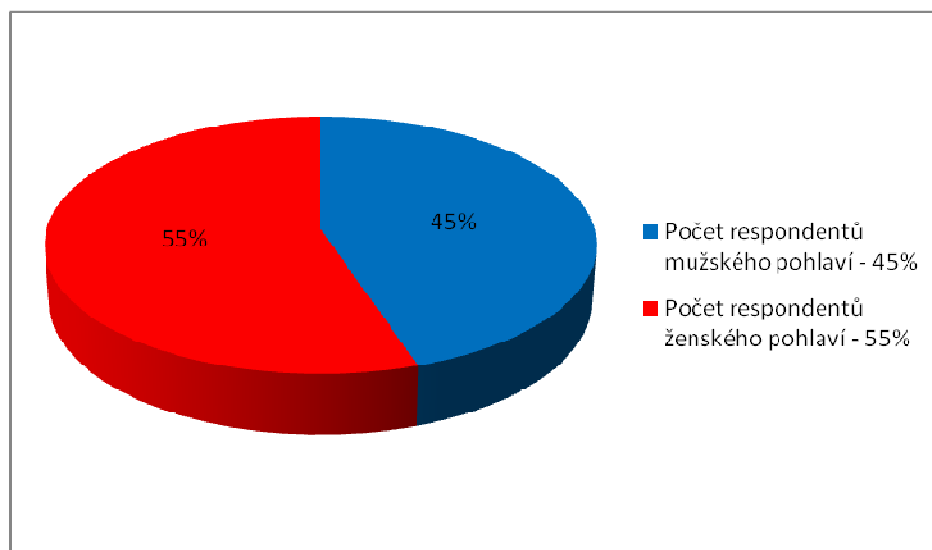
Budu sledovat, jak respondenti odpovídali jako celek, jaký vliv má na odpověď to, zda je respondent muž či žena a bydlí na vesnici nebo ve městě.

Po prostudování dotazníků jsem zjistil, že skutečnost, zda respondent bydlí v rodinném domě nebo v bytě, nemá, až na výjimky, žádný vliv na respondentovu odpověď (pokud ano, vše bude znázorněno). Z tohoto důvodu se tímto hlediskem nebudu dále zabývat.

### 1. Jsi muž či žena?

| Odpověď | Celkem |
|---------|--------|
| Muž     | 53     |
| Žena    | 65     |

Tab. 2 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 1



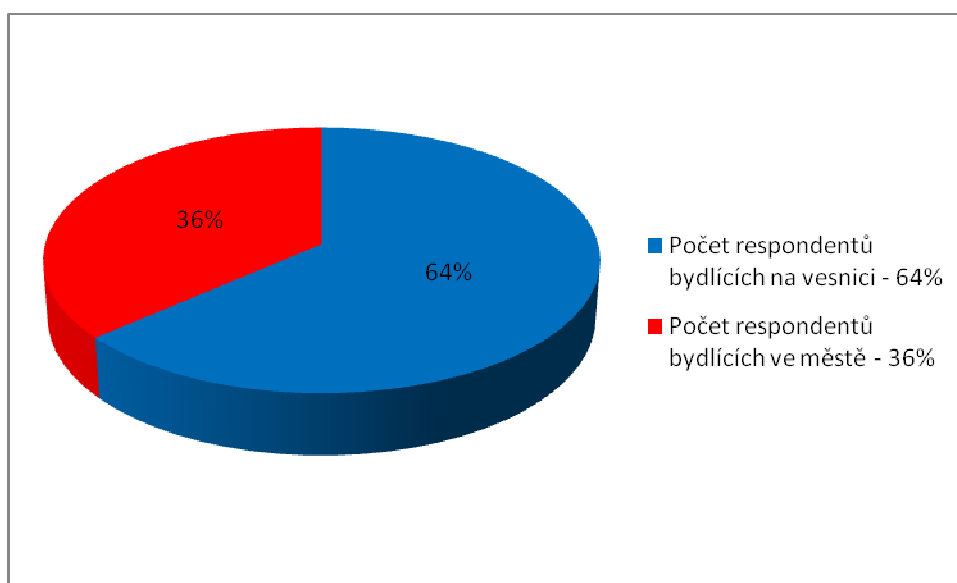
Graf 1 Procentuální zastoupení mužů a žen

Jak můžeme vyčíst z grafu, počet respondentů mužského a ženského pohlaví byl skoro stejný. Z celkového počtu respondentů tvořili 55 % dívky a 45 % chlapi. Ročníky, ve kterých průzkum probíhal, byly velmi různorodé. V některých tvořily majoritní skupinu dívky a v některých zase chlapi. V celkovém pohledu se proto téměř vše vyrovnalo.

## 2. Bydlíš na vesnici (venkově) nebo ve městě?

| Odpověď | Celkem |
|---------|--------|
| Vesnice | 75     |
| Město   | 43     |

Tab. 3 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 2



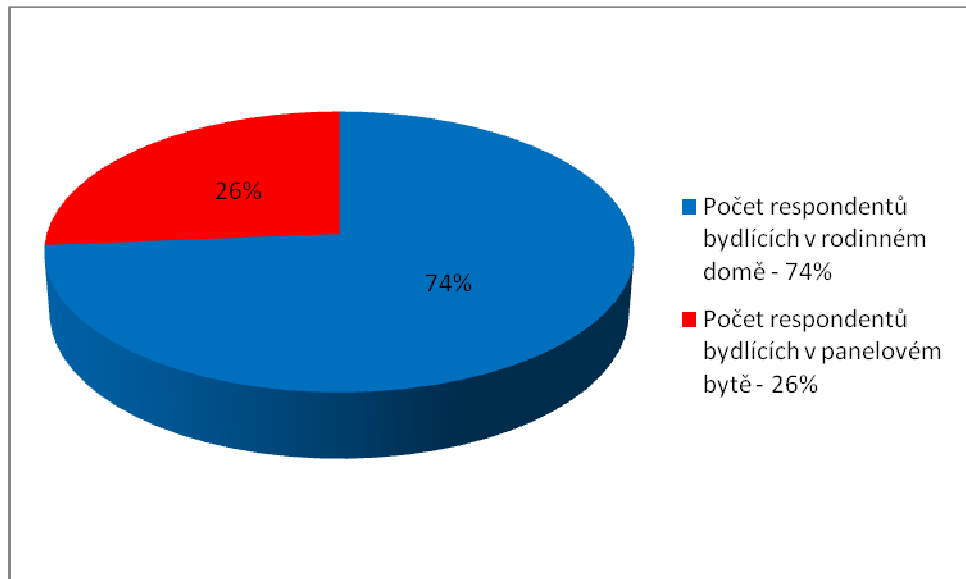
Graf 2 Procentuální zastoupení respondentů z vesnice a města

Jak můžeme vyčíst z grafu, počet respondentů bydlících na vesnici je vyšší, než počet respondentů z města. Z celkového počtu respondentů bylo 64 % žáků z vesnice a 36 % žáků z města. Je to způsobeno tím, že i do městských škol dojíždějí žáci z okolních vesnic.

## 3. Bydlíš v rodinném domku nebo v panelovém bytě?

| Odpověď     | Celkem |
|-------------|--------|
| Rodinný dům | 87     |
| Byt         | 31     |

Tab. 4 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 3



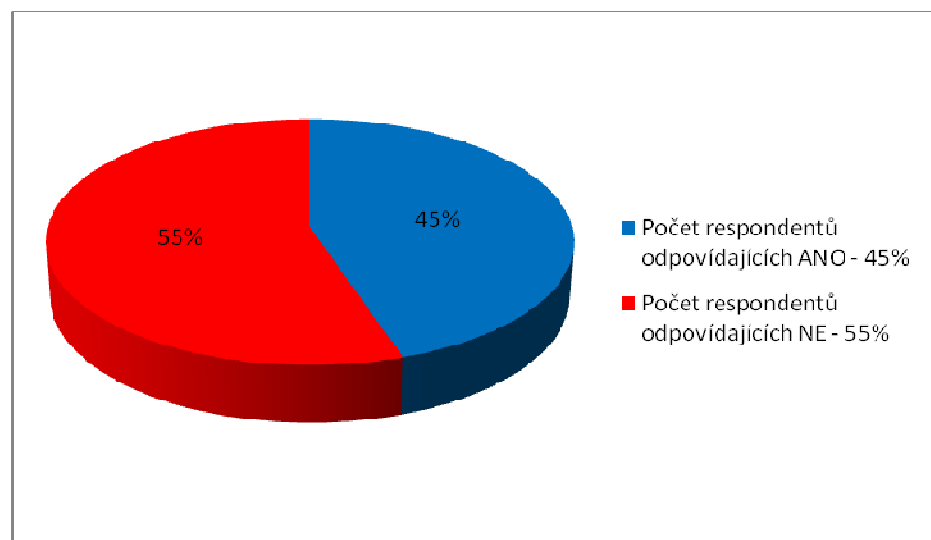
*Graf 3 Procentuální zastoupení respondentů bydlících v rodinném domě a bytě*

Jak můžeme vyčíst z grafu, téměř  $\frac{3}{4}$  z celkového počtu respondentů bydlí v rodinném domě. Zbývá  $\frac{1}{4}$  tj. asi 26 % bydlí v bytě. Tato skutečnost výsledky dále nijak neovlivňovala.

#### 4. Měl/a jsi ve škole předmět „dopravní výchova“?

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| ANO     | 53     | 21   | 32   | 39      | 14    |
| NE      | 65     | 32   | 33   | 36      | 29    |

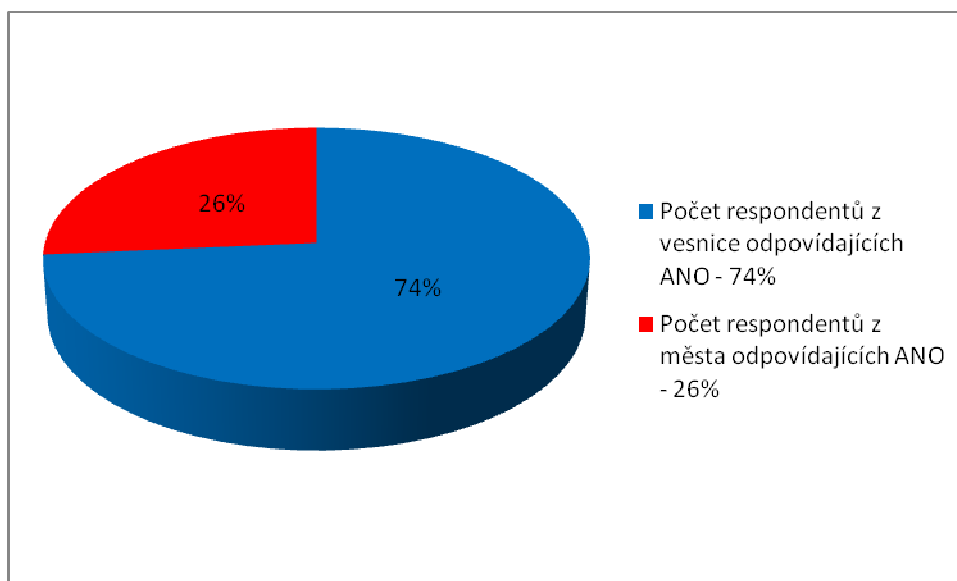
*Tab. 5 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 4*



*Graf 4 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 4*

Z tabulky a grafu vyplývá, že 55 % z celkového počtu respondentů nemělo ve škole předmět „Dopravní výchova“ a 45 % tento předmět mělo. Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících ANO je vždy kolem 45 % ± 5 %, a to v porovnání s tím, jak odpovídali muži a ženy. Tyto aspekty na výběr odpovědi neměly zásadní vliv.

Velmi zajímavé však je, že ze všech respondentů, kteří odpověděli ANO, bydlí 74 % respondentů na vesnici (viz. Graf 5).



Graf 5 Procentuální zastoupení respondentů z vesnice a města odpovídajících ANO

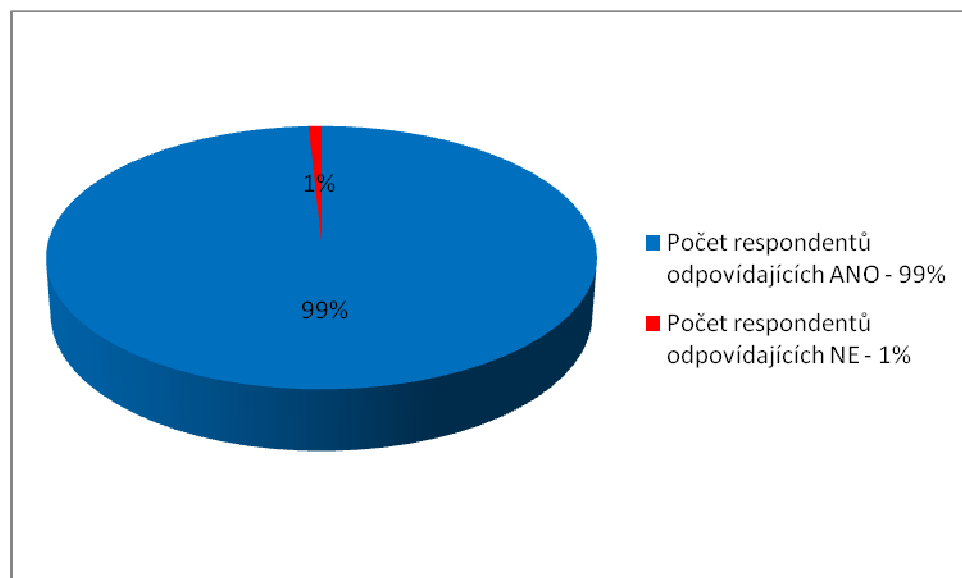
Velmi podobně by vypadal graf, který by znázorňoval závislost odpovědí ANO a NE respondentů pouze z města. 33 % žáků z města předmět „Dopravní výchova“ mělo a 67 % nemělo.

Můžeme tedy říci to, že žáci, kteří navštěvovali nebo navštěvují tento předmět, jsou převážně z vesnice. Podle mého názoru měli respondenti při odpovídání na mysli spíše zájmový kroužek se shodným názvem, nežli samostatný předmět.

### 5. Navštívil/a jsi někdy dopravní hřiště?

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| ANO     | 117    | 53   | 64   | 74      | 43    |
| NE      | 1      | 0    | 1    | 1       | 0     |

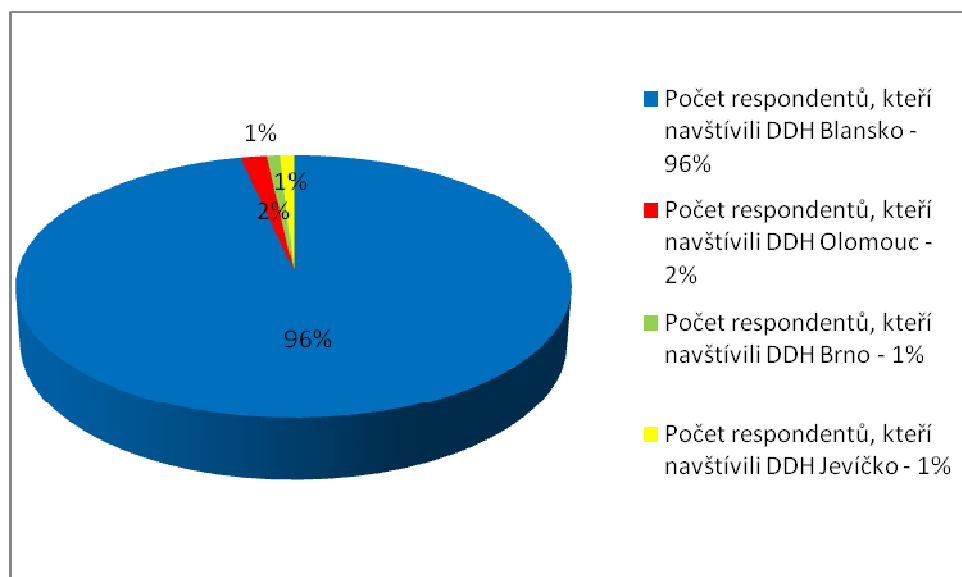
Tab. 6 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 5



Graf 6 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 5

Z grafu a tabulky jasně vyplývá, že téměř všichni respondenti až na jednoho (tj. 99 %) navštívili dětské dopravní hřiště. Podle mého názoru je to velice dobrá zpráva a je vidět, že ZŠ k dopravní výchově přistupují velice zodpovědně. Můžeme se domnívat, že nepřítomnost jediné žákyně na dopravním hřišti, byla způsobena např. nemocí.

Otázka č. 5 obsahovala ještě dvě podotázky, které se týkaly respondentů odpovídajících ANO. Žáci měli uvést, které dopravní hřiště navštívili a s kým. Po pečlivém prostudování vyšlo najevo, že 96 % dětí navštívilo DDH Blansko. Dále pak asi 1 % respondentů DDH Brno, 1 % DDH Jevíčko a 2 % DDH Olomouc. Můžeme se tedy opět pouze domnívat, že žáci, kteří navštívili jiné DDH než v Blansku, se do okresu Blansko přistěhovali. Na podotázku „S kým jsi tam byl/a?“ odpověděli všichni respondenti jednoznačně, a to buď „se třídou“ nebo „s kamarády“.

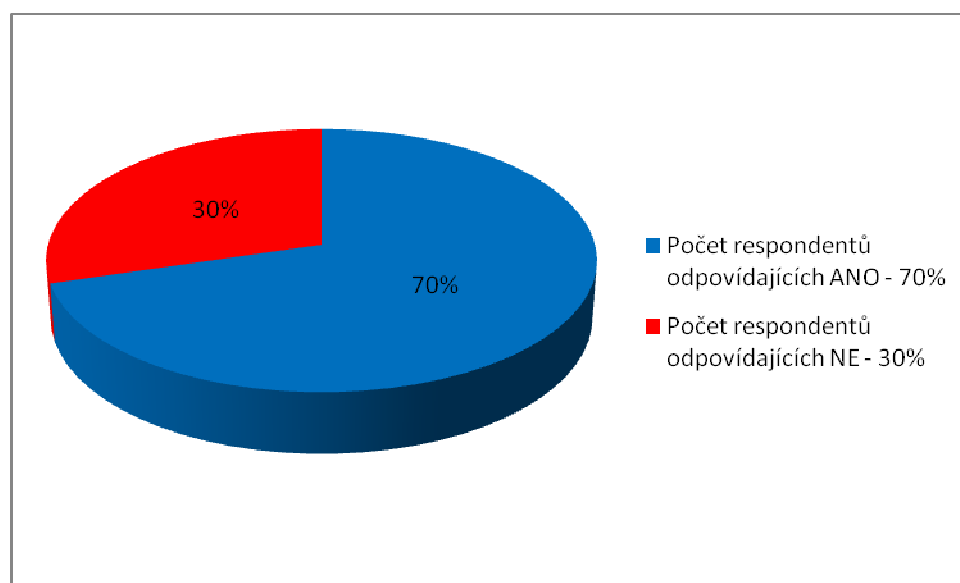


Graf 7 Procentuální zastoupení respondentů, kteří navštívili DDH

## 6. Používáš při jízdě na kole ochrannou přilbu?

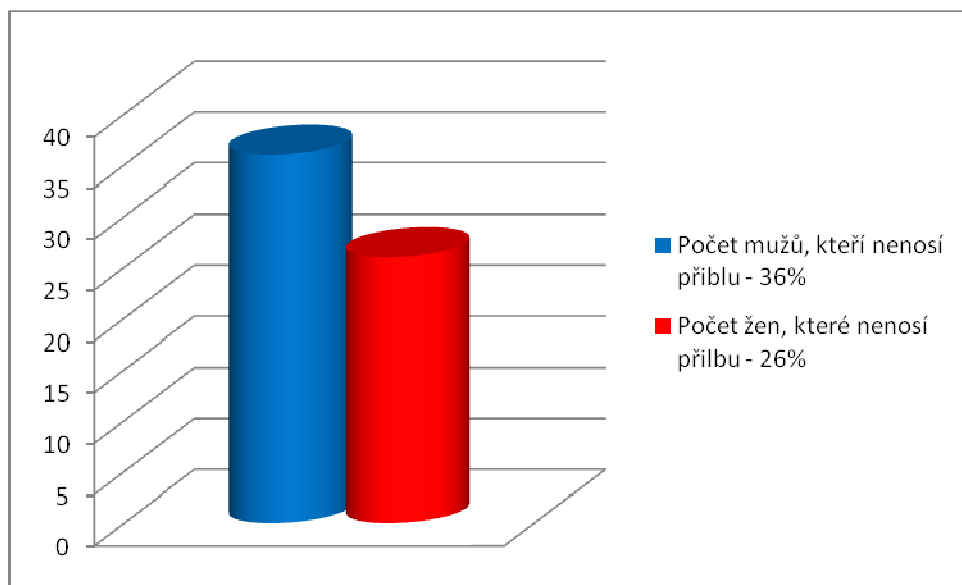
| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| ANO     | 83     | 34   | 49   | 53      | 30    |
| NE      | 35     | 19   | 16   | 22      | 13    |

Tab. 7 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 6



Graf 8 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 6

Jak můžeme vyčíst z grafu a tabulky, 30 % z celkového počtu respondentů NENOSÍ cyklistickou přilbu! Toto číslo je podle mého názoru dost zarážející. Pokud srovnáme chlapce a dívky, zjistíme, že dívky nosí přilbu více než chlapci. V procentuálním vyjádření nenosí cyklistickou přilbu 36 % mužů a 26 % žen. Dá se tedy říci, že dívky dbají více na svou bezpečnost.




*Graf 9 Procentuální vyjádření mužů a žen, kteří nenosí cyklistickou přilbu*

Pokud srovnáme žáky z vesnice a z města, zjistíme, že graf ve všech směrech odpovídá  $\pm 1\%$  grafu celkového vyjádření (viz. Graf 8). Z toho plyne, že místo bydliště nemá žádný vliv na odpověď.

Tato otázka (otázka č. 6) měla ještě druhou část, která se týkala pouze těch, kteří cyklistickou přilbu nenosí. Respondenti měli uvést odpověď na to, proč cyklistickou přilbu nenosí. Po bližším prozkoumání odpovědí jsem zjistil, že důvodů je více např.: „potí se mi hlava“, „nechce se mi“, „vypadám hrozně“, „jezdím jenom poblíž“, „nemůžu ji najít“ a tak podobně. Podle mého názoru to nejsou vhodné argumenty k tomu, proč nenosit cyklistickou přilbu.

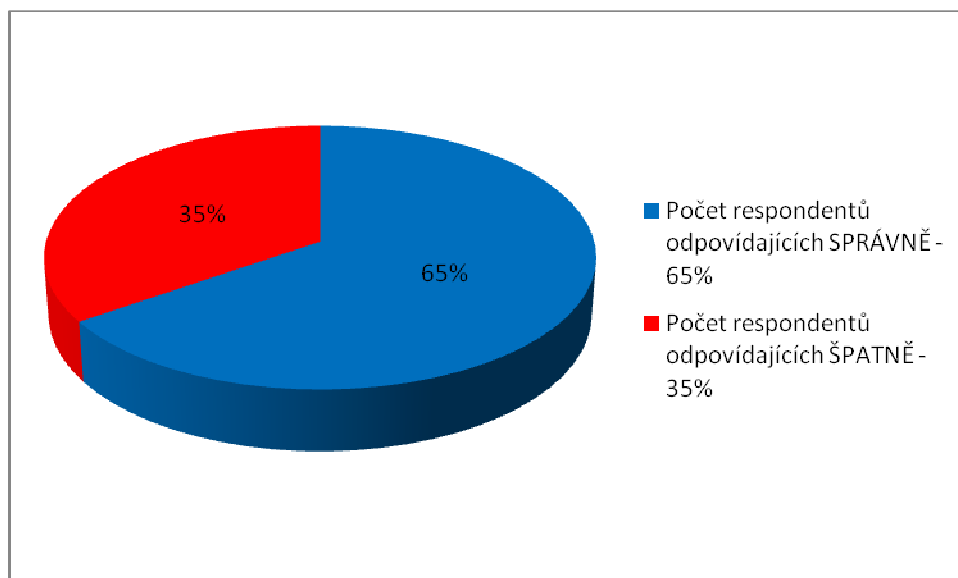
## 7. Napiš, co znamenají tyto dopravní značky v silničním provozu.

### *Zákaz vjezdu všech vozidel*

|  | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---|--------|------|------|---------|-------|
| <b>SPRÁVNĚ</b>  | 77     | 30   | 47   | 49      | 28    |
| <b>ŠPATNĚ</b>   | 41     | 23   | 18   | 26      | 15    |

*Tab. 8 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 7*






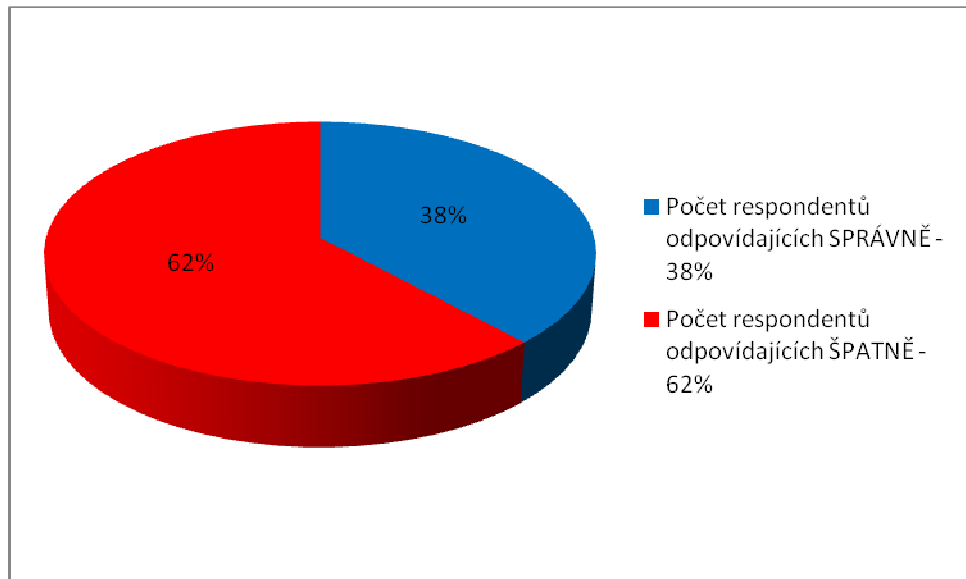
*Graf 10 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 7*

Z tabulky a grafu vyplývá, že 65 % z celkového počtu respondentů dopravní značku „Zákaz vjezdu všech vozidel“ poznalo a celých 35 % značku NEPOZNALO!. Ženy odpovídaly o 15 % lépe než muži a to, zda je respondent z vesnice nebo z města nemělo takřka žádný vliv. V obou případech odpovědělo 65 % správně.

#### *Stezka pro chodce a cyklisty*

|  | <b>Celkem</b> | <b>Muži</b> | <b>Ženy</b> | <b>Vesnice</b> | <b>Město</b> |
|---|---------------|-------------|-------------|----------------|--------------|
| <b>SPRÁVNĚ</b>  | 45            | 18          | 27          | 26             | 19           |
| <b>ŠPATNĚ</b>   | 73            | 35          | 38          | 49             | 24           |

*Tab. 9 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 7*




*Graf 11 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 7*

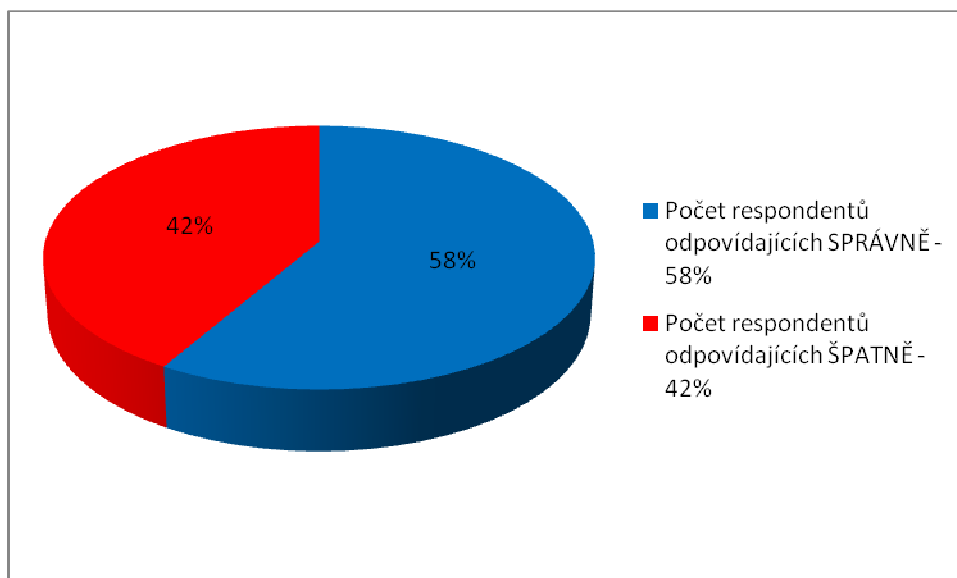
Z grafu jasně vyplývá, že 62 % z celkového počtu respondentů NEVÍ, co znamená uvedená značka („Stezka pro chodce a cyklisty“). Pouhých 38 % tuto značku poznalo. To je dle mého názoru velmi špatný výsledek.

Muži odpovídali o 8 % hůře nežli ženy, respondenti z vesnice pak o 9 % lépe než respondenti z města.

*Dej přednost v jízdě*

|  | <b>Celkem</b> | <b>Muži</b> | <b>Ženy</b> | <b>Vesnice</b> | <b>Město</b> |
|---|---------------|-------------|-------------|----------------|--------------|
| <b>SPRÁVNĚ</b>  | 69            | 29          | 40          | 47             | 22           |
| <b>ŠPATNĚ</b>   | 49            | 24          | 25          | 28             | 21           |

*Tab. 10 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 7*




*Graf 12 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 7*

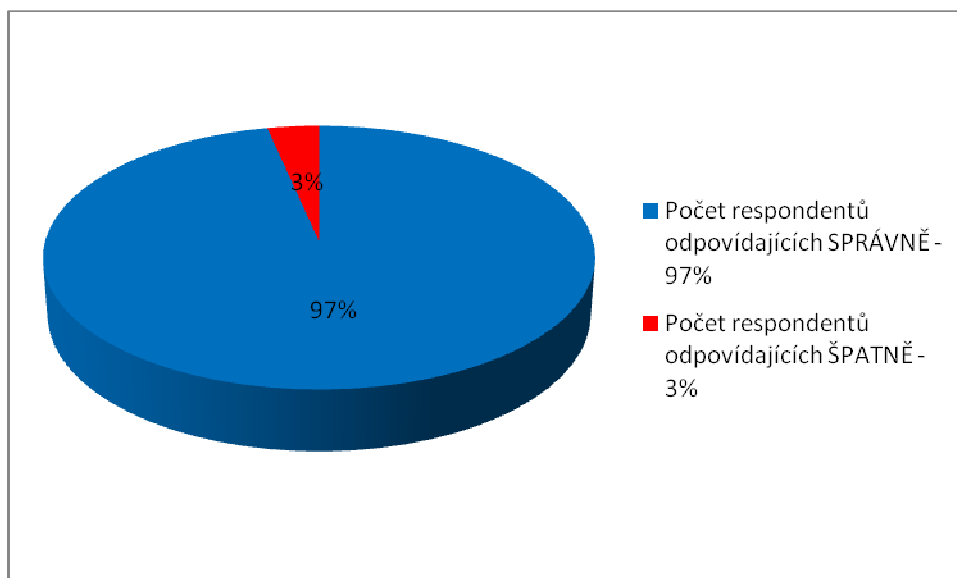
Z grafu opět jasně vyplývá, že celých 42 % NEVÍ, co dopravní značka „Dej přednost v jízdě“ v silničním provozu znamená. Tento výsledek je podle mého názoru hodně špatný. Neznalost této dopravní značky by mohla mít pro děti v silničním provozu katastrofální následky. Každý z respondentů by měl „Dej přednost v jízdě“ poznat!

Ženy v tomto případě odpovídaly o 7 % lépe než muži a respondenti z vesnice o 12 % lépe nežli respondenti z města.

***Stůj, dej přednost v jízdě***

|  | <b>Celkem</b> | <b>Muži</b> | <b>Ženy</b> | <b>Vesnice</b> | <b>Město</b> |
|---|---------------|-------------|-------------|----------------|--------------|
| <b>SPRÁVNĚ</b>  | 114           | 50          | 64          | 72             | 42           |
| <b>ŠPATNĚ</b>   | 4             | 3           | 1           | 3              | 1            |


*Tab. 11 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 7*



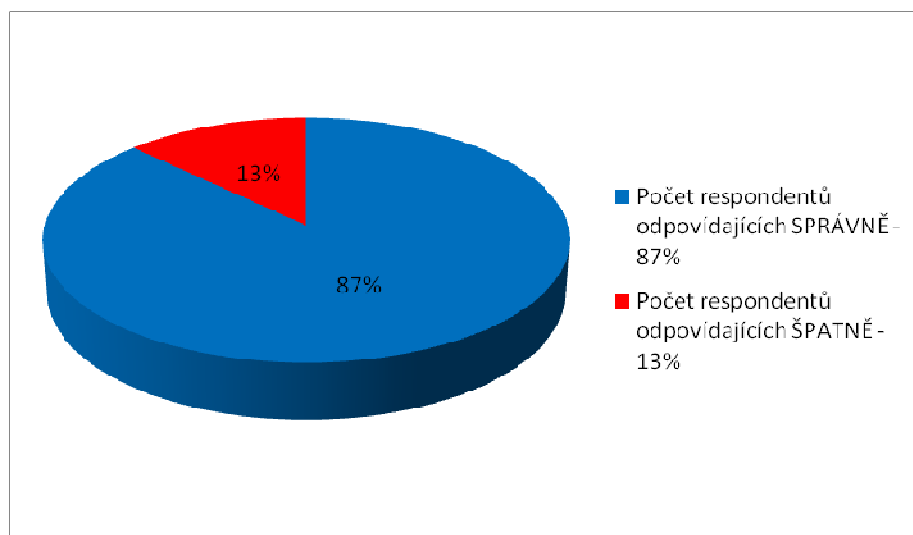
Graf 13 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 7

Z grafu a tabulky jasně vyplývá, že celých 97 % z celkového počtu respondentů značku „Stůj, dej přednost v jízdě“ bezpečně POZNALO! Pouze 4 žáci odpověděli špatně. Skutečnost, zda je respondent muž či žena nebo z vesnice či města, neměla v tomto případě na odpověď žádný vliv.

#### Slepá ulice

|  | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---|--------|------|------|---------|-------|
| SPRÁVNĚ   | 103    | 45   | 58   | 68      | 35    |
| ŠPATNĚ  | 15     | 8    | 7    | 7       | 8     |

Tab. 12 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 7




Graf 14 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 7

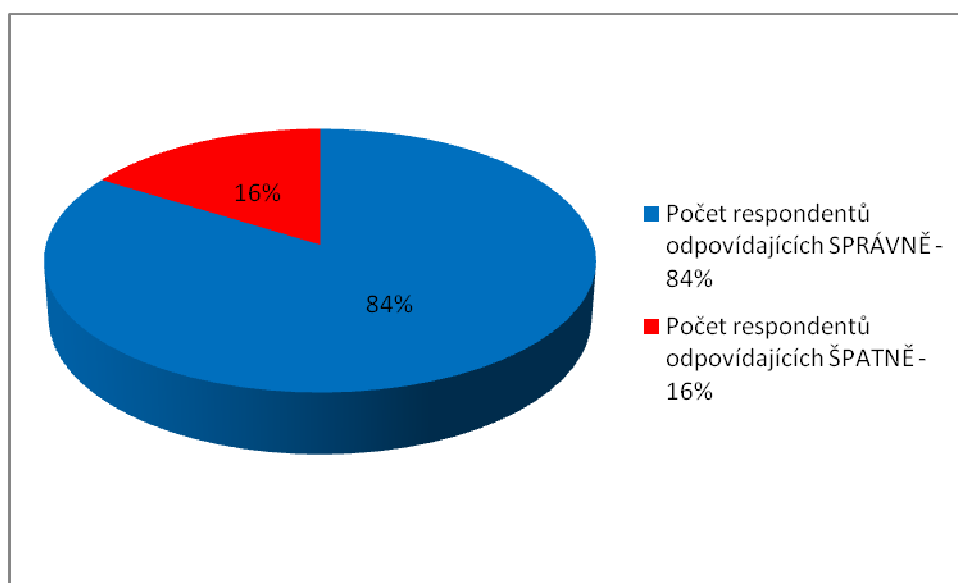
Z grafu vyplývá, že 13 % z celkového počtu respondentů dopravní značku „Slepá ulice“ NEPOZNALO! Chyby v odpovědích nebyly v tomto případě tak závažné, ale vyskytovaly se. Žáci většinou zapomněli na chodce a odpovídali „Stezka pro cyklisty“ nebo zapomněli na cyklisty a odpovídali „Stezka pro chodce“.

Muži odpovídali o 4 % hůře než ženy, respondenti z vesnice pak o 10 % hůře než respondenti z města.

### Hlavní silnice

|  | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---|--------|------|------|---------|-------|
| <b>SPRÁVNĚ</b>  | 99     | 39   | 60   | 65      | 34    |
| <b>ŠPATNĚ</b>   | 19     | 14   | 5    | 10      | 9     |

Tab. 13 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 7



Graf 15 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 7

Z grafu opět jasně vyplývá, že 16 % z celkového počtu respondentů nezná dopravní značku „Hlavní silnice“. Podle mého názoru je to špatný výsledek. Tato dopravní značka je natolik stěžejní, že by ji mělo znát 99,9 % žáků.

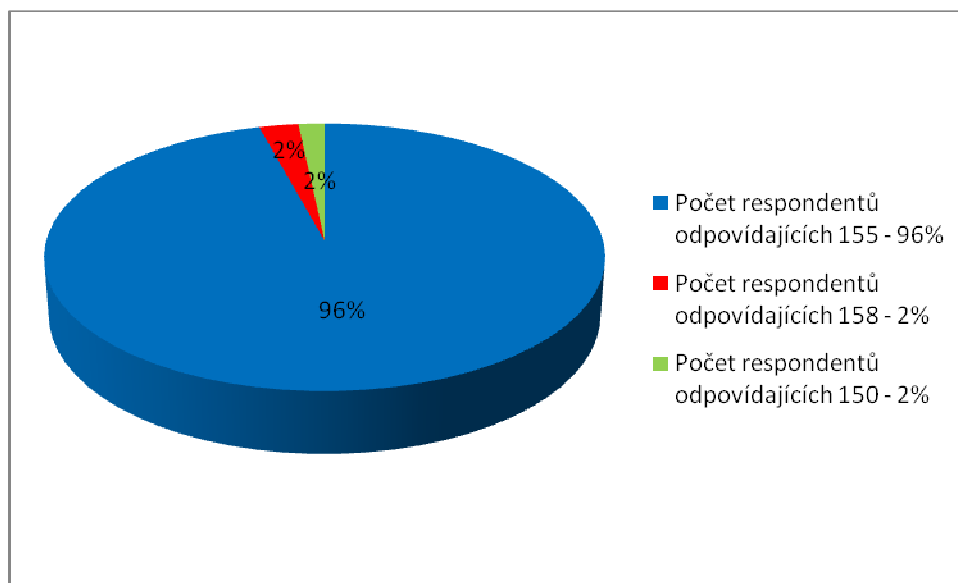
Zajímavé je že, ženy odpovídaly o 18 % lépe než muži a respondenti z vesnice o 8 % lépe nežli respondenti z města.

## 8. Zakroužkuj, které telefonní číslo je na záchranou službu.

| Odpověď    | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|------------|--------|------|------|---------|-------|
| <b>158</b> | 3      | 2    | 1    | 1       | 2     |
| <b>155</b> | 113    | 51   | 62   | 73      | 40    |
| <b>150</b> | 2      | 0    | 2    | 1       | 1     |

Tab. 14 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 8

Z tabulky a grafu lze vyčíst, že naprostá většina, tj. 96 % z celkového počtu respondentů, odpověděla na otázku SPRÁVNĚ (záchraná služba = 155). Z toho vyplývá, že žáci vědí, kam v případě nějakého úrazu či nehody volat o zdravotnickou pomoc. To, zda je respondent z vesnice nebo z města, nemělo na odpověď žádný vliv.

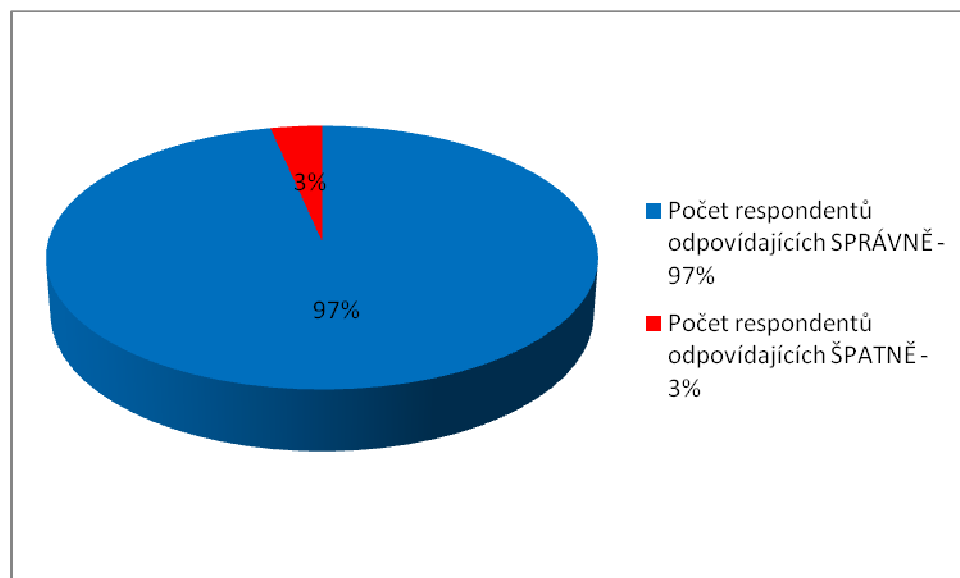


Graf 16 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 8

## 9. Kam se dovoláš, když vytočíš tato telefonní čísla:

| 150            | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|----------------|--------|------|------|---------|-------|
| <b>SPRÁVNĚ</b> | 114    | 49   | 65   | 72      | 42    |
| <b>ŠPATNĚ</b>  | 4      | 4    | 0    | 3       | 1     |

Tab. 15 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 9 – 150

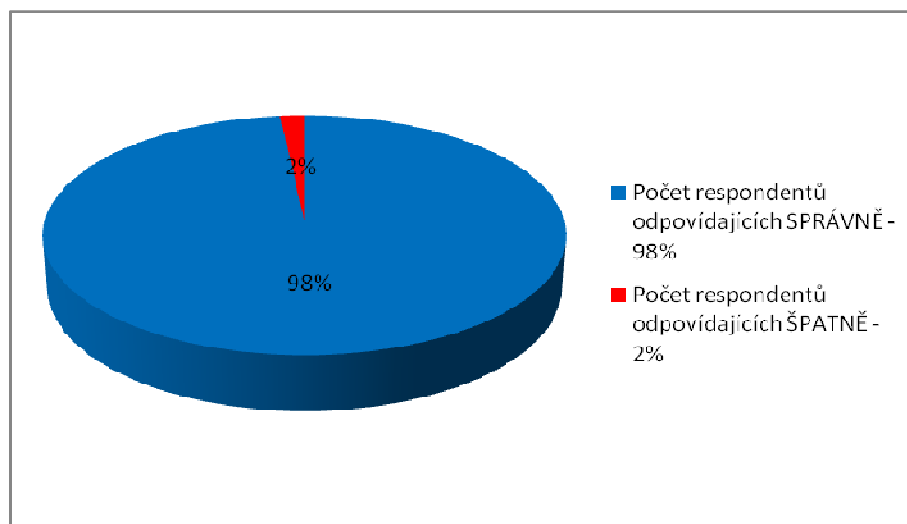


*Graf 17 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 9 – 150*

Z tabulky a z grafu lze opět vyčíst, že 97 % z celkového počtu respondentů odpovědělo na otázku SPRÁVNĚ. Pouhá 3 % odpověděla ŠPATNĚ. Zajímavostí je, že všechny dívky, tj. 100 %, odpověděly SPRÁVNĚ. Skutečnost, zda je respondent muž nebo žena a zda je z vesnice či města, neměla na odpověď opět žádný vliv.

| 158     | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| SPRÁVNĚ | 116    | 51   | 65   | 74      | 42    |
| ŠPATNĚ  | 2      | 2    | 0    | 1       | 1     |

*Tab. 16 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 9 – 158*



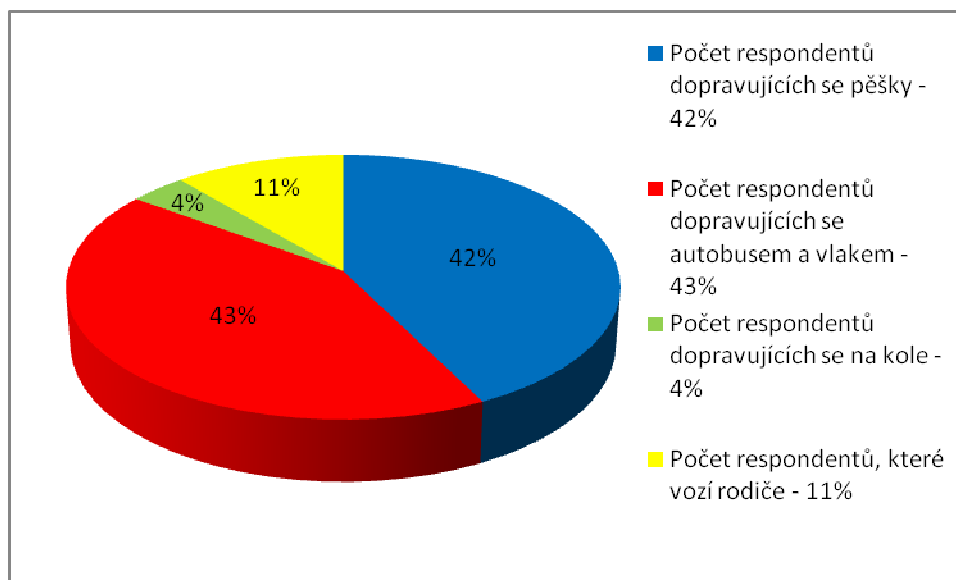
*Graf 18 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 9 – 158*

Z tabulky a z grafu opět vyčteme, že naprostá většina, tj. 98 % z celkového počtu respondentů, odpovědělo na otázku SPRÁVNĚ. Jen 2 % odpověděla ŠPATNĚ. Stejně jako v předchozím případě odpověděly všechny dívky SPRÁVNĚ! Jak u respondentů z vesnice, tak i z města, odpovědělo pouhé 1 % ŠPATNĚ. Z toho vyplývá, že pohlaví a místo bydliště nemá opět žádný vliv na odpověď.

### 10. Zakroužkuj, jak se dopravuješ do školy?

| Odpověď           | Celkem |
|-------------------|--------|
| pěšky             | 57     |
| autobusem, vlakem | 57     |
| na kole           | 5      |
| vozí mě rodiče    | 15     |

Tab. 17 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 10



Graf 19 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 10

Z tabulky a grafu jasně vyplývá, že většina respondentů se do školy dopravuje buď pěšky nebo autobusem či vlakem. Překvapilo mě, že jen 4 % žáků jezdí do školy na kole. To, zda je respondent muž nebo žena nemělo žádný vliv na odpověď a skutečnost, zda je žák z vesnice nebo z města, jsem nebral v tomto případě v úvahu. Vše závisí na trvalém bydlišti respondenta.



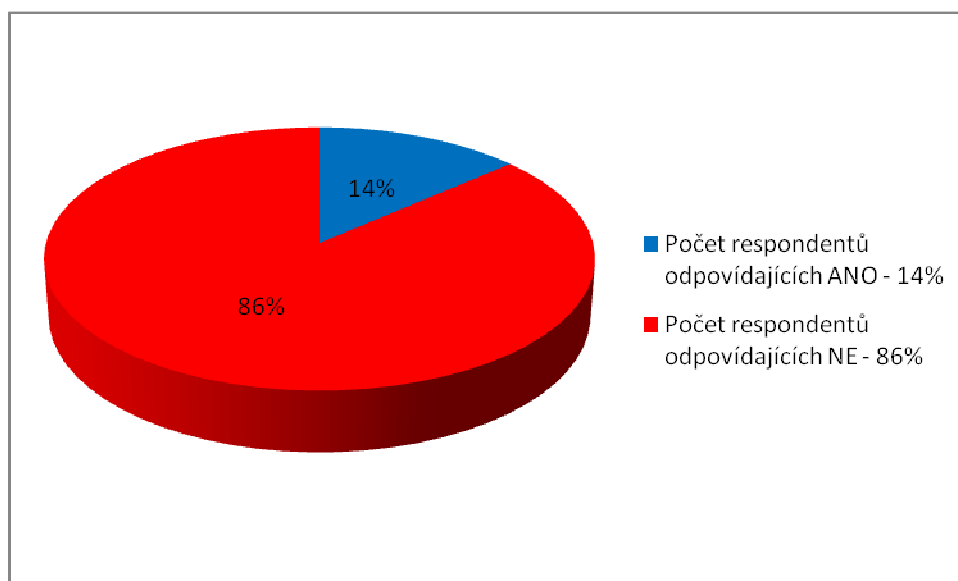
Pokud je méně vzdálen od místa školy, chodí pěšky, pokud více, jezdí autobusem či vlakem. Jen 11 % žáků vozí do školy rodiče.

Je nutné říci, že několik respondentů u otázky zakroužkovalo více odpovědí. Proto celkový součet neodpovídá celkovému počtu respondentů.

### 11. Setkáváš se v hodinách přírodopisu, praktických činností, zeměpisu či jiného vyučovacího předmětu s dopravní výchovou?

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| ANO     | 16     | 8    | 8    | 12      | 4     |
| NE      | 102    | 45   | 57   | 63      | 39    |

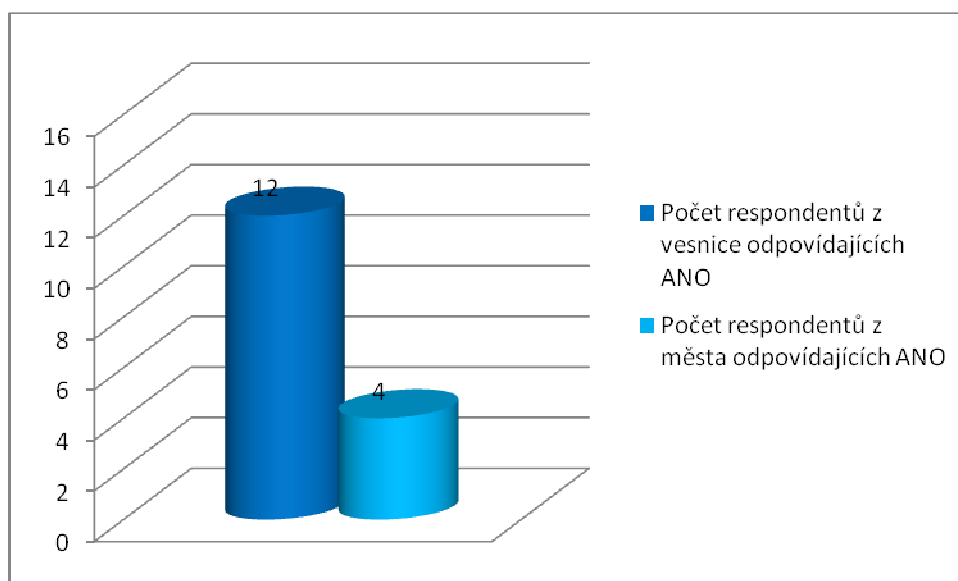
Tab. 18 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 11



Graf 20 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 11

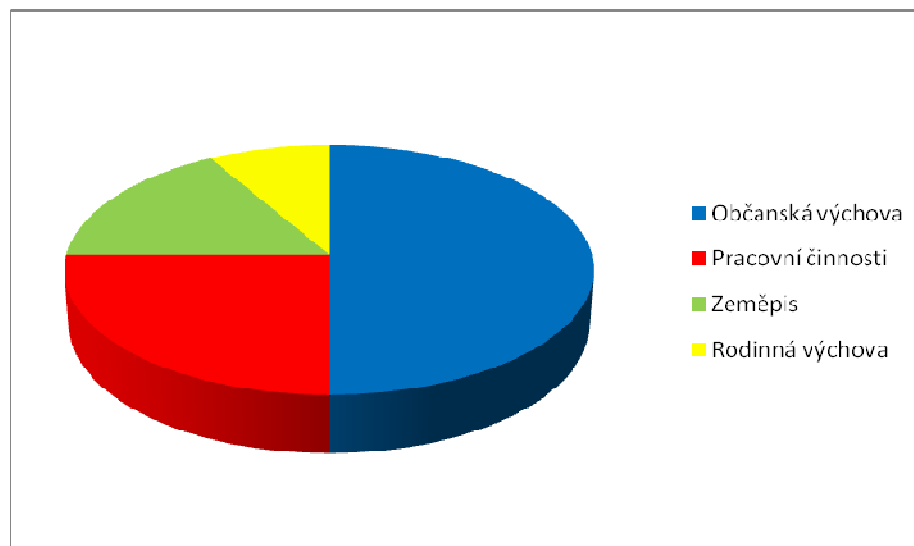
Z tabulky a z grafu lze jednoduše vyčíst, že v jednotlivých předmětech se s dopravní výchovou děti na ZŠ téměř vůbec nesetkávají! 86 % z celkového počtu respondentů odpovědělo NE a pouhých 14 % odpovědělo ANO.

Pokud bychom se na výsledky podívali z pohledu mužů a žen, graf by vypadal obdobně jako Graf 20. Jen 13 % ± 2 % mužů a žen odpovědělo, že se v některém předmětu s dopravní výchovou setkala. Ovšem pokud vezmeme v úvahu respondenty bydlící na vesnici a ve městě, vyjde nám, že na vesnici se žáci setkávají o celých 16 % více s dopravní výchovou, nežli žáci z města.



*Graf 21 Závislost počtu respondentů z vesnice a města, kteří odpověděli ANO*

Otázka č. 11 obsahovala opět jednu podotázku, která se týkala respondentů odpovídajících ANO. Žáci měli odpovědět, ve kterém předmětu se s dopravní výchovou setkali. Odpovědi zachycuje následující graf.

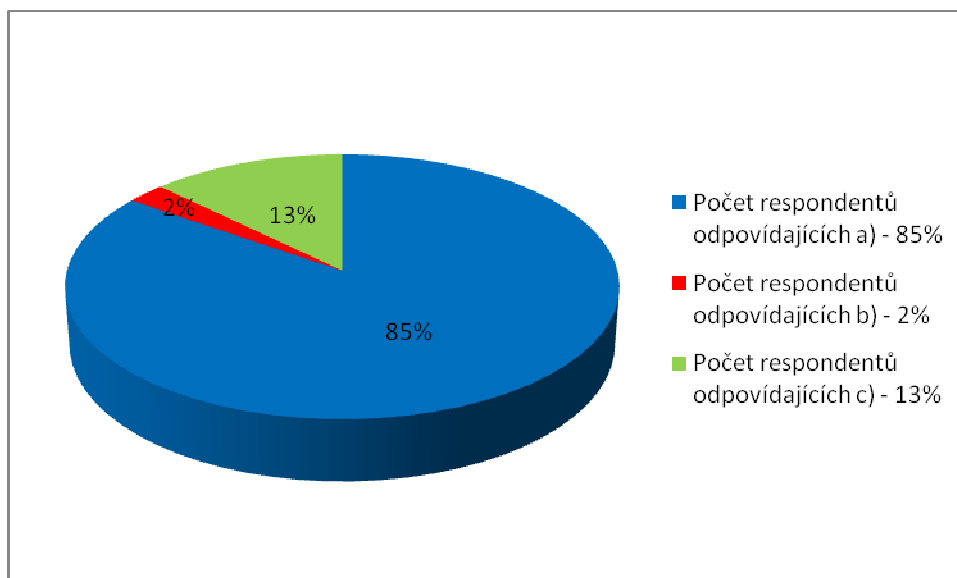


*Graf 22 Graf zachycující odpovědi respondentů na podotázku otázky č. 11*

## 12. Při jízdě autem s rodiči

| Odpověď                                   | Celkem |
|---|--------|
| a) jsem vždy připoután/a                  | 100    |
| b) nepřipoutávám se, rodiče to nevyžadují | 3      |
| c) někdy se připoutám, někdy ne           | 15     |

Tab. 19 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 12



Graf 23 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 12

Z grafu a tabulky vyplývá, že 85 % žáků se v autě poutá a celých 15 % z celkového počtu respondentů se v automobilu při každé jízdě NEPŘIPOUTÁVÁ. Podle mého názoru je to špatný výsledek. Poutání v automobilech by mělo být automatické. Musíme dbát na to, aby se děti při jízdě připoutávaly! Jejich bezpečnost je bez pásů značně snížena. Nové bezpečnostní systémy v osobních a jiných automobilech (airbagy apod.) jsou konstruovány pouze pro připoutané pasažéry. V případě nepřipoutání mohou způsobit mnohonásobně více škody než užitku.

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| a)      | 100    | 43   | 57   | 67      | 33    |
| b)      | 3      | 2    | 1    | 1       | 2     |
| c)      | 15     | 8    | 7    | 7       | 8     |

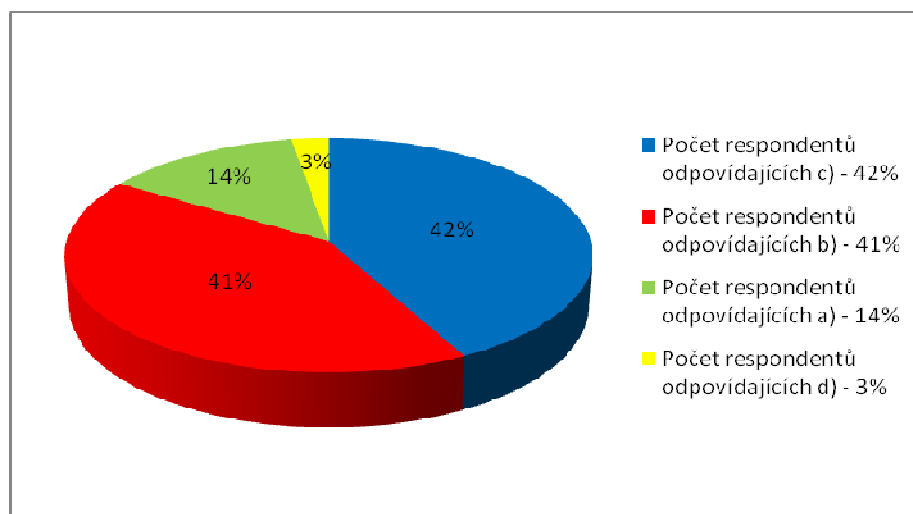
Tab. 20 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 12

Z tabulky vyplývá to, že je-li respondent muž či žena a z vesnice nebo z města nemá na jeho odpověď téměř žádný vliv. Z respondentů, kteří se při každé jízdě nepřipoutávají, je asi 50 % mužů a 50 % žen a 50 % dětí z vesnice a stejně tolik z města.

### 13. Kde jsi se dozvěděl/a nejvíce informací z problematiky dopravní výchovy?

| Odpověď                  | Celkem |
|--------------------------|--------|
| a) doma od rodičů        | 16     |
| b) ve škole              | 49     |
| c) na dopravním hřišti   | 50     |
| d) jinde – uveď kde..... | 3      |

Tab. 21 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 13



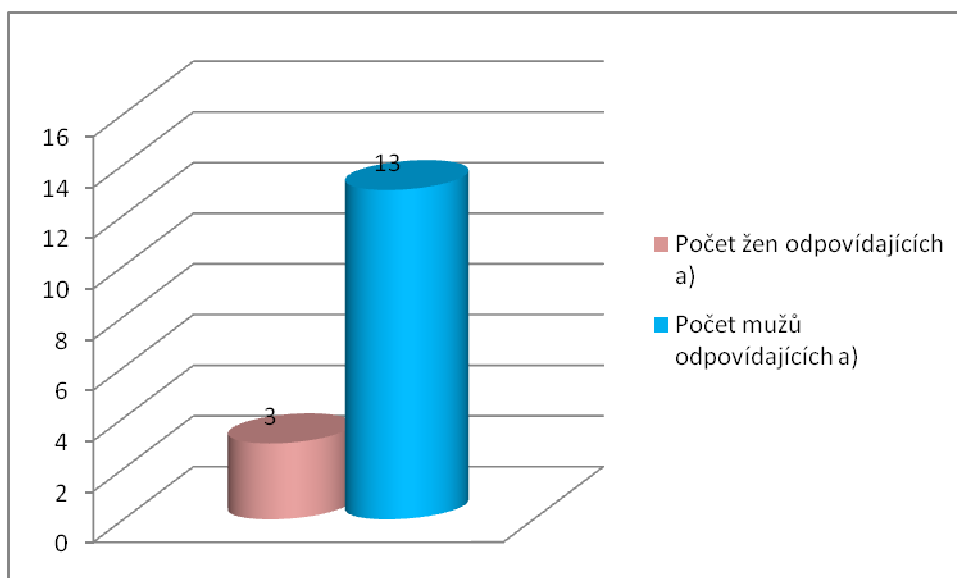
Graf 24 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 13

Z tabulky a grafu vyplývá, že 42 % z celkového počtu respondentů se o problematice dopravní výchovy dozvědělo na DDH, 41 % v rámci nějakého předmětu či kroužku ve škole, 14 % se o této oblasti dozvědělo doma od rodičů a zbylá 3 % jinde (podle odpovědí respondentů „v televizi“ a „od bratra“). Podle mého názoru by se měli do výuky dopravní výchovy více zapojovat rodiče, a to například při společné jízdě autem nebo na kole.

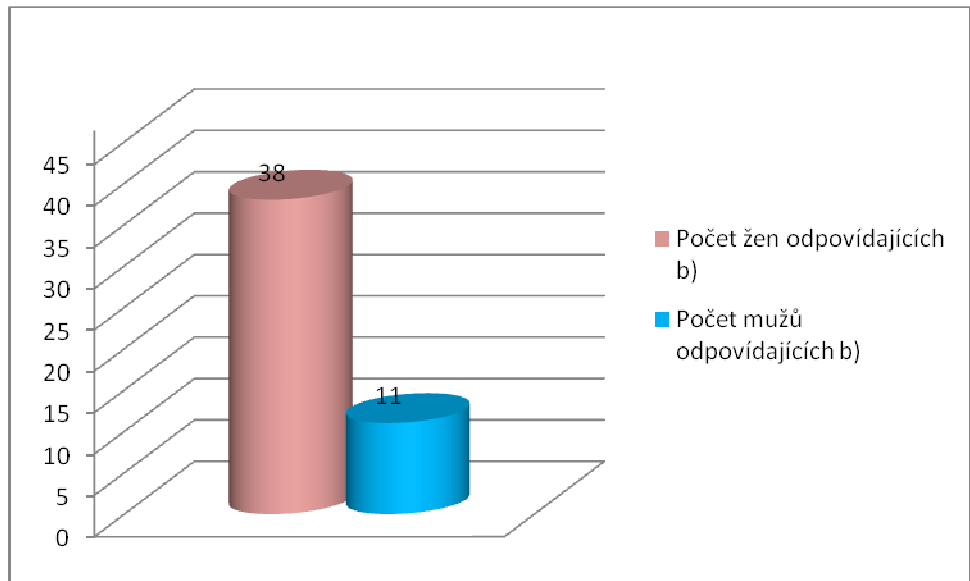
| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| a)      | 16     | 13   | 3    | 11      | 6     |
| b)      | 49     | 11   | 38   | 25      | 24    |
| c)      | 50     | 27   | 23   | 38      | 12    |
| d)      | 3      | 2    | 1    | 1       | 2     |

Tab. 22 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 13

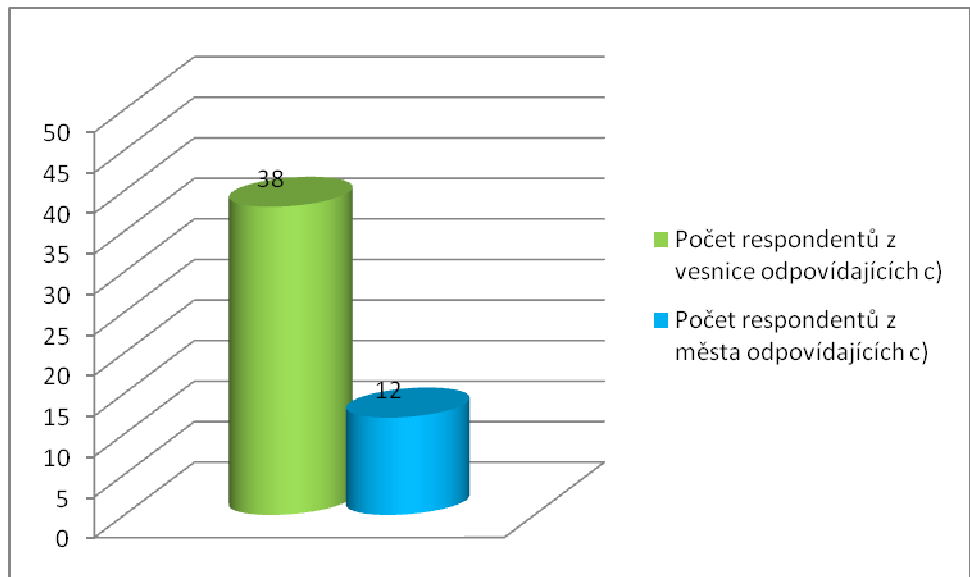
Zajímavé je, že variantu a) (doma od rodičů) zvolilo 81 % mužů a jen 19 % žen, variantu b) (ve škole) zvolilo 78 % žen a jen 22 % mužů a variantu c) (na dopravním hřišti) 76 % respondentů z vesnice a jen 24 % z města.



Graf 25 Závislost počtu mužů a žen, kteří odpověděli a)



Graf 26 Závislost počtu mužů a žen, kteří odpověděli b)

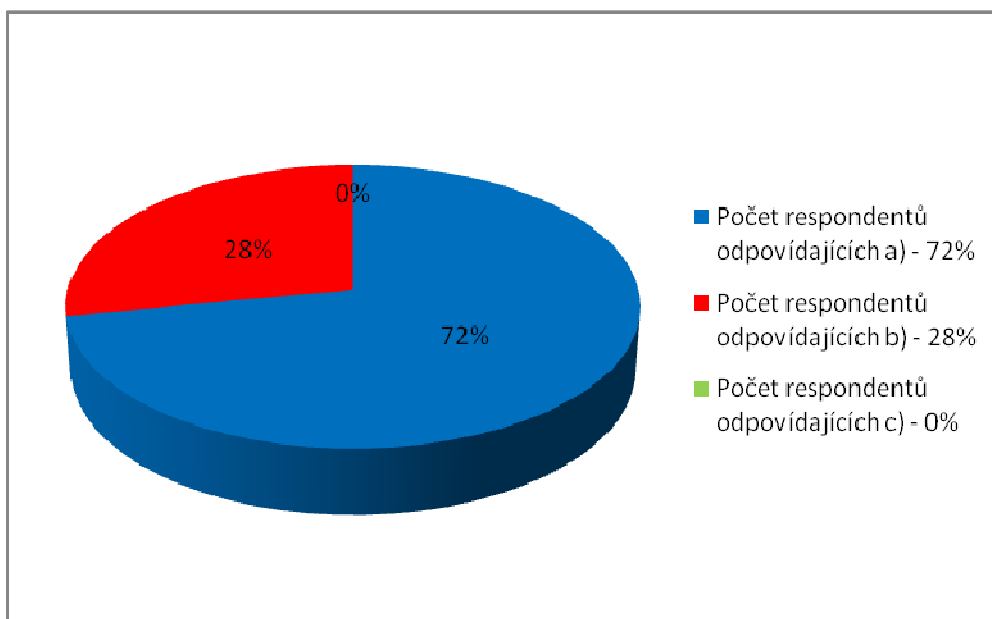


Graf 27 Závislost počtu respondentů z vesnice a města, kteří odpověděli c)

**14. Do kolika let je povinné užití cyklistické přilby:**

| Odpověď      | Celkem |
|--------------|--------|
| a) do 18 let | 85     |
| b) do 15 let | 33     |
| c) do 21 let | 0      |

Tab. 23 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 14



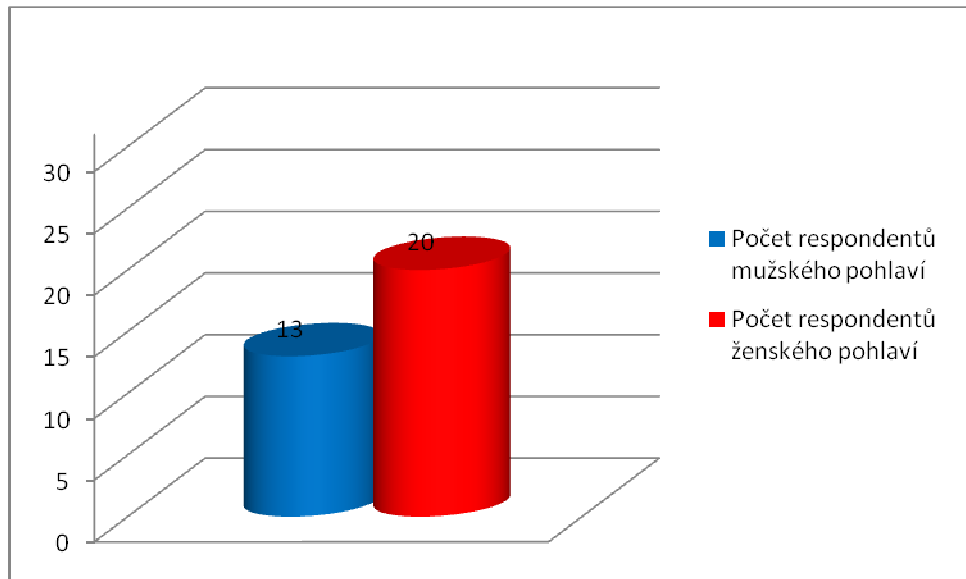
*Graf 28 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 14*

Z grafu opět jasně vyplývá, že celých 28 % z celkového počtu respondentů si myslí, že cyklistickou přilbu je povinné nosit pouze do 15 let. Tento výsledek mě zarazil. Podle mého názoru by měl mít přilbu na kole každý bez ohledu na jeho věk. Děti ovšem obzvláště!

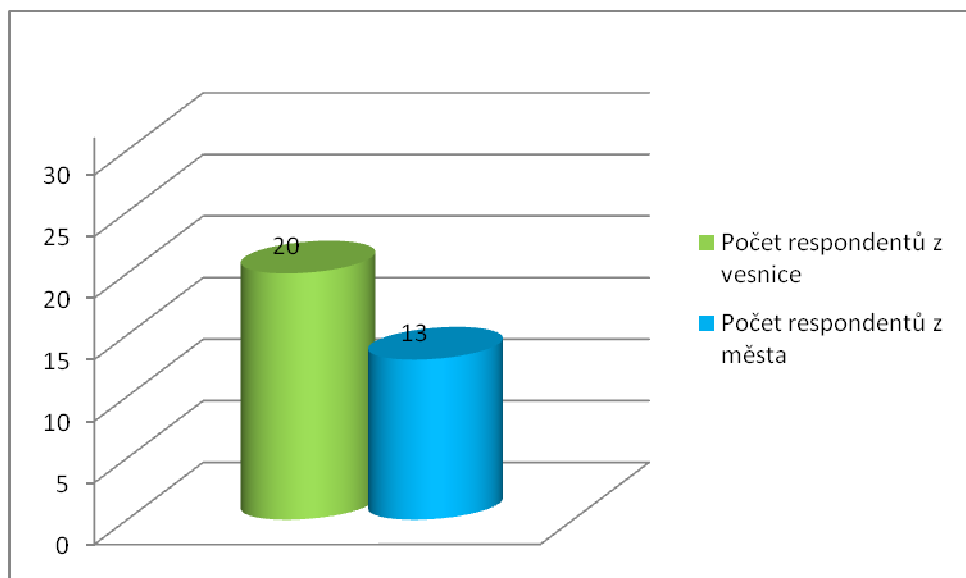
| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| a)      | 85     | 40   | 45   | 55      | 30    |
| b)      | 33     | 13   | 20   | 20      | 13    |
| c)      | 0      | 0    | 0    | 0       | 0     |

*Tab. 24 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 14*

Zajímavé je, že o 22 % více žen než mužů by mělo přilbu na hlavě jen do 15 let a stejného názoru jsou i respondenti z vesnice a z města. Zde je rozdíl také 22 %.



Graf 29 Závislost počtu respondentů mužského a ženského pohlaví, kteří odpověděli b)



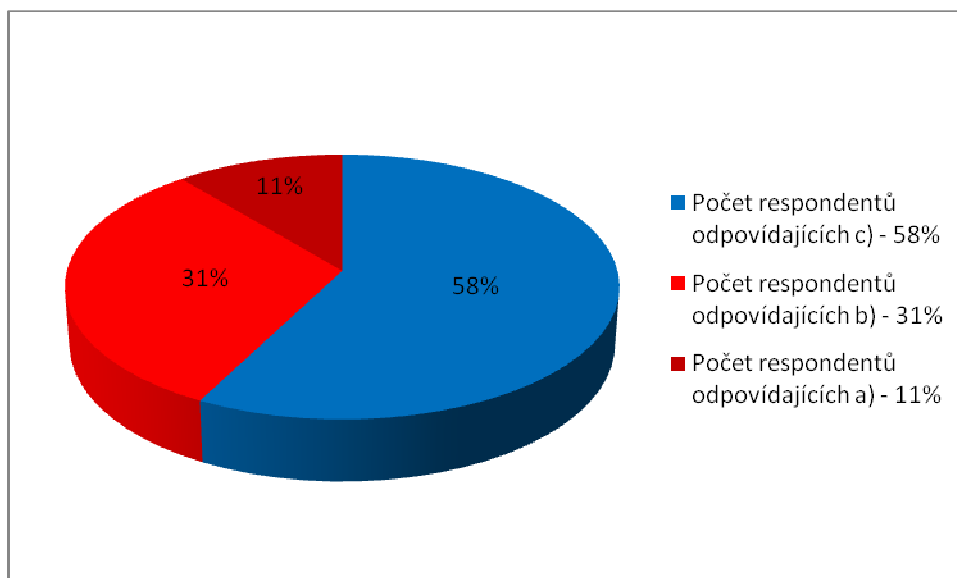
Graf 30 Závislost počtu respondentů z vesnice a z města, kteří odpověděli b)

**15. Na křižovatce, kde přednost v jízdě nevyplývá z dopravní značky „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“:**

| Odpověď   | Celkem |
|---|--------|
| a) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zleva          | 13     |
| b) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava i zleva | 37     |
| c) se dává přednost vozidlům přijíždějícím zprava         | 68     |

Tab. 25 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 15





*Graf 31 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 15*

Z tabulky a z grafu vyplývá, že 42 % z celkového počtu respondentů odpovědělo ŠPATNĚ! 31 % si myslí, že má dávat přednost vozidlům přijíždějícím zleva i zprava a 11 % si myslí, že má dávat přednost zleva! Tento výsledek je katastrofální.

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| a)      | 13     | 5    | 8    | 8       | 5     |
| b)      | 37     | 20   | 17   | 20      | 17    |
| c)      | 68     | 28   | 40   | 47      | 21    |

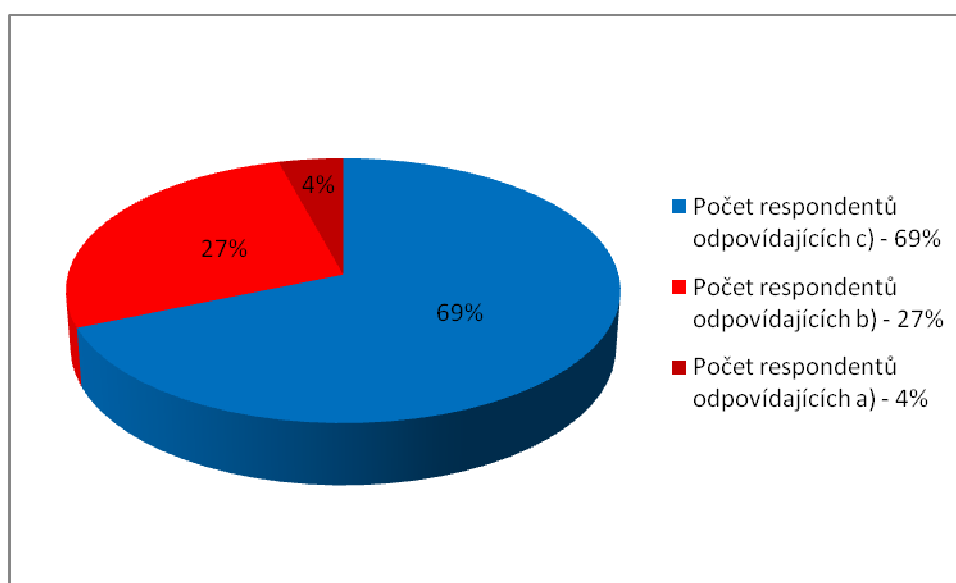
*Tab. 26 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 15*

Muži i ženy odpovídali nesprávně v otázce č. 15 ve stejném poměru. Asi 50 % ± 3 % mužů odpovědělo správně, zato u dívek odpovědělo správně až 65 %! Co se týče respondentů z vesnice a města, žáci z vesnice odpovídali o 14 % lépe než žáci z města. Můžeme se proto domnívat, že je to způsobeno tím, že žáci z vesnice jsou více v kontaktu s křižovatkami, kde přednost v jízdě nevyplývá z dopravních značek ani semaforů.

## 16. Musí být jízdní kolo vybaveno vepředu bílým světlem a vzadu červeným světlem?

| Odpověď                                    | Celkem |
|--|--------|
| a) ne                                      | 5      |
| b) pouze při jízdě za snížené viditelnosti | 32     |
| c) ano, a to vždy                          | 81     |

Tab. 27 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 16



Graf 32 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 16

Z grafu opět jasně vyplývá, že celých 31 % z celkového počtu respondentů si myslí, že jízdní kolo nemusí být vybaveno vepředu bílým a vzadu červeným světlem. Zajímavé je to, že 27 % by odrazky na jízdní kolo namontovalo jen za snížené viditelnosti.

Tento výsledek mě nijak nezaskočil, ba naopak jsem se domníval, že špatně odpoví více chlapců a dívek. Dle mého názoru za tento názor u žáků mohou především prodejci kol. Jen na několika málo modelech kol, které prodejci vystavují na prodejnách, naleznete přední bílou a zadní červenou odrazku. Také dnešní trendy u horských, silničních a trekkingových kol nasvědčují tomu, že odrazky z kol za nějaký čas úplně zmizí. Někomu jde o váhu a někomu zase o vzhled.

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| a)      | 5      | 3    | 2    | 2       | 3     |
| b)      | 32     | 15   | 17   | 21      | 11    |
| c)      | 81     | 35   | 46   | 52      | 29    |

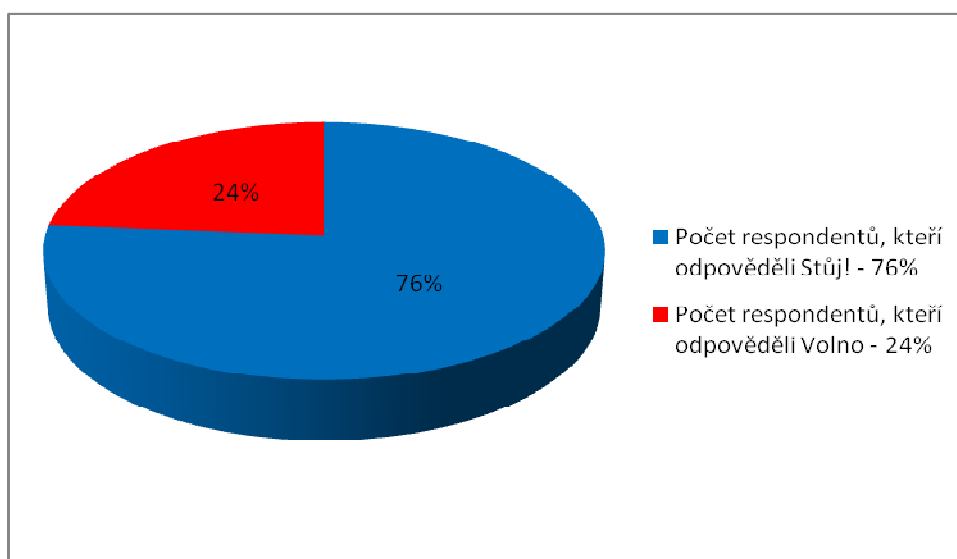
Tab. 28 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 16

Jak muži, tak i ženy odpověděli v  $68 \% \pm 3 \%$ , že odrazky na kole být nemusí. Obdobný je názor u respondentů z vesnice a města. Také  $68 \% \pm 1\%$ .

**17. Zakroužkuj, jaký pokyn ti dává policista, stojí-li na křižovatce k tobě, jako cyklistovi, čelem s rukama rozpaženýma?**

| Odpověď  | Celkem |
|----------|--------|
| a) stůj! | 90     |
| b) volno | 28     |

Tab. 29 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 17



Graf 33 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 17

Z grafu vyplývá, že  $76 \%$  z celkového počtu respondentů odpovědělo SPRÁVNĚ a  $24 \%$  ŠPATNĚ. Dle mého názoru by počet respondentů, kteří odpověděli SPRÁVNĚ, měl být

o hodně vyšší. Se situací, kdy dopravní provoz řídí policista, se žáci mohou na pozemní komunikaci setkat běžně a obzvlášť žáci z města. Proto by bylo třeba, aby byli žáci v odpovědi jistější.

| a) Stůj!       | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|----------------|--------|------|------|---------|-------|
| <b>SPRÁVNĚ</b> | 90     | 42   | 48   | 57      | 33    |
| <b>ŠPATNĚ</b>  | 28     | 11   | 17   | 18      | 10    |

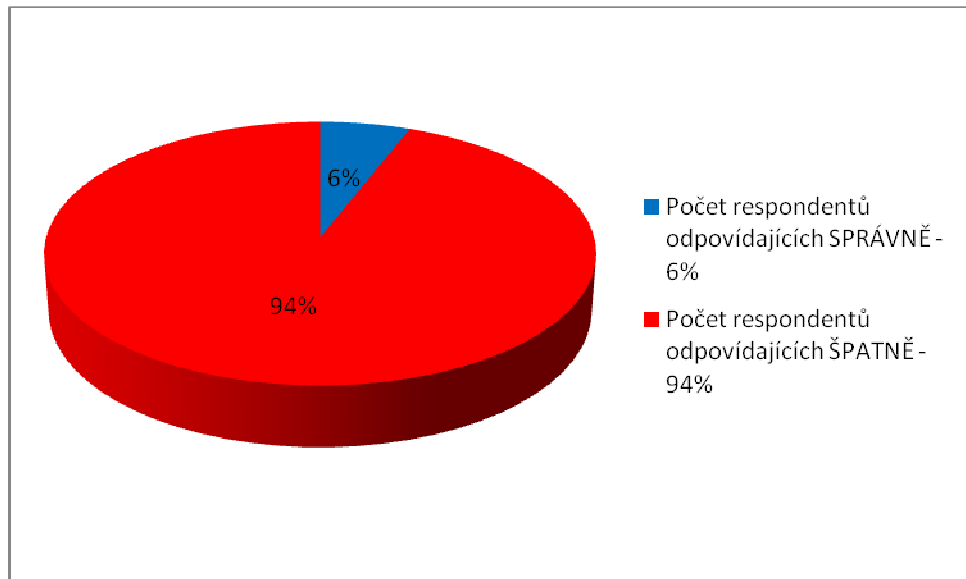
*Tab. 30 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 17*

Rozdíl mezi odpověďmi mužů a žen nebyl nijak zásadně odlišný. Počet respondentů se jak u mužů, tak u žen pohyboval kolem 76 %  $\pm$  3 %. To, zda respondent bydlí na vesnici nebo ve městě, také k mému překvapení nemělo takřka žádný vliv na odpověď (opět 77 %  $\pm$  1 %). Byl jsem toho názoru, že děti z města se s policistou na křižovatce mohou setkat častěji, a proto budou odpovídat lépe. Avšak je vidět, že i děti z vesnice mají v tomto směru dobré znalosti, protože se podle mého názoru na křižovatce s policistou setkají méně.

**18. Zakroužkuj, které logo organizace BESIP podle tebe nyní platí.**

| Odpověď            | Celkem |
|--------------------|--------|
| <b>varianta a)</b> | 7      |
| <b>varianta b)</b> | 111    |

*Tab. 31 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 18*



*Graf 34 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 18*

Z tabulky i grafu jasně vyplývá, že 94 % z celkového počtu respondentů odpovědělo ŠPATNĚ a pouze 6 % SPRÁVNĚ. Tento výsledek mě nijak nezarazil. „Nové“ logo organizace BESIP je v provozu teprve něco málo přes rok, a tak je děti neměly ani možnost poznat. Na všech dostupných výukových a propagačních materiálech je vyobrazeno „staré“ logo, protože vydávat a měnit publikace a výukové materiály by bylo značně nákladné.

| varianta a) | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|-------------|--------|------|------|---------|-------|
| SPRÁVNĚ     | 7      | 3    | 4    | 5       | 2     |
| ŠPATNĚ      | 111    | 50   | 61   | 70      | 41    |

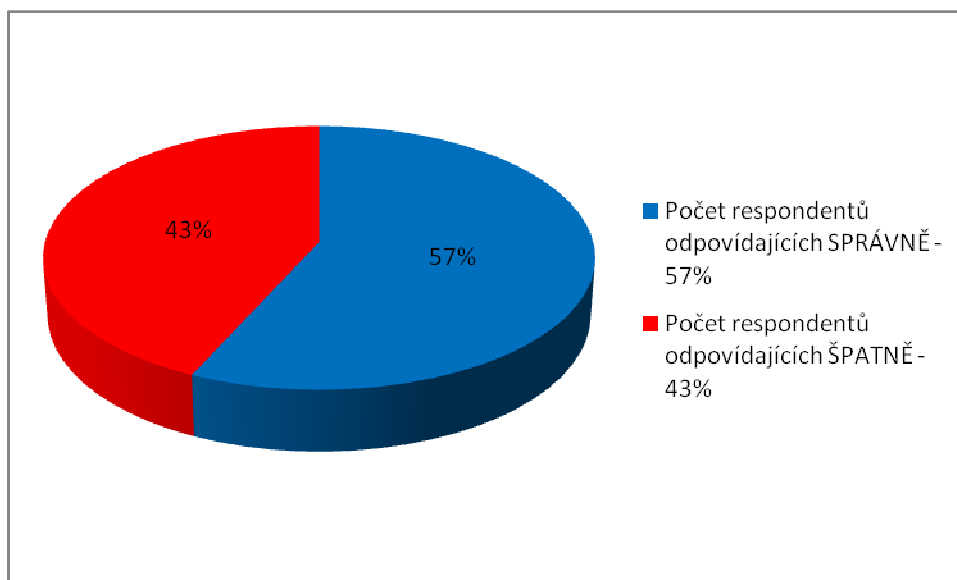
*Tab. 32 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 18*

Z tabulky na první pohled vidíme, že to, zda je respondent muž či žena, z vesnice nebo z města, nemá žádný vliv na odpověď. SPRÁVNÁ odpověď se ve všech případech pohybuje okolo 6 % ± 1 %.

### 19. Zakroužkuj, co patří do povinné výbavy jízdního kola.

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| SPRÁVNĚ | 67     | 31   | 36   | 41      | 26    |
| ŠPATNĚ  | 51     | 22   | 29   | 34      | 17    |

Tab. 33 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 19



Graf 35 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 19

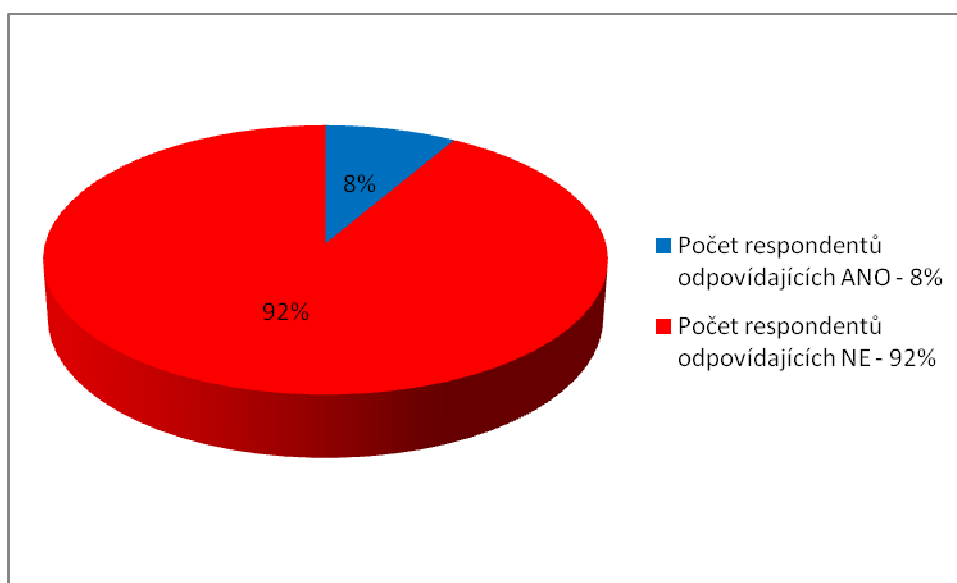
Z tabulky a grafu jasně vyplývá, že celých 43 % z celkového počtu respondentů NEVÍ, co patří do povinné výbavy jízdního kola. Podle mého názoru je to špatný výsledek. Po bližším prozkoumání dat jsem zjistil, že nejčastější chybou bylo to, že žáci mezi povinnou výbavu jízdního kola zařazovali i blatníky.

56 %  $\pm$  2 % žen i mužů odpovídalo správně, podobně to vypadalo z pohledu respondentů z vesnice a města. Zajímavé je, že o 22 % lépe odpovídali žáci z vesnice než z města a o 34 % více žáků z vesnice než z města odpovědělo na otázku špatně.

## 20. Uvítal/a bys nějakou změnu v systému dopravní výchovy na základních školách?

| Odpověď | Celkem | Muži | Ženy | Vesnice | Město |
|---------|--------|------|------|---------|-------|
| NE      | 108    | 47   | 61   | 73      | 35    |
| ANO     | 10     | 6    | 4    | 2       | 8     |

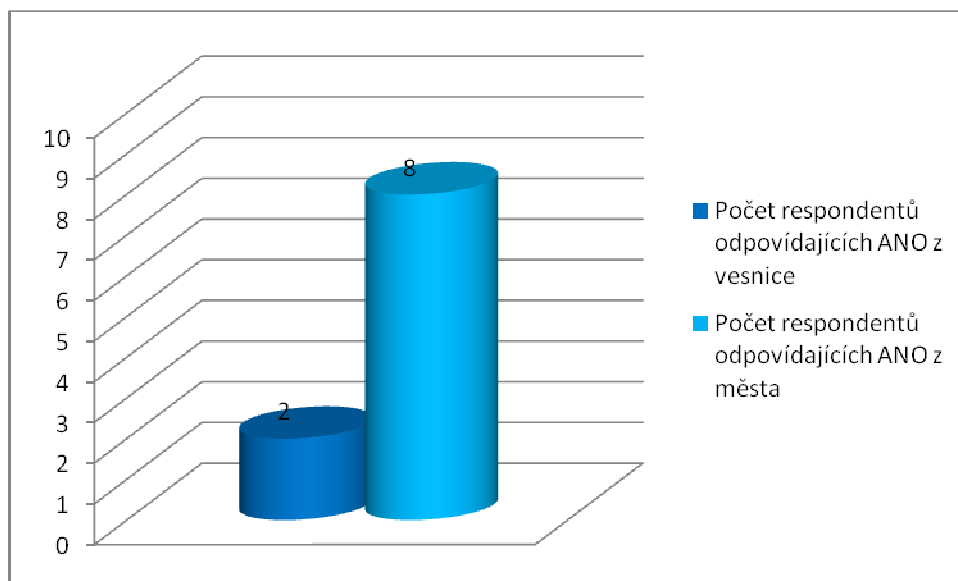
Tab. 34 Tabulka znázorňující počty respondentů odpovídajících na otázku č. 20



Graf 36 Procentuální zastoupení respondentů odpovídajících na otázku č. 20

Z tabulky i z grafu je jasně patrné, že žáci nijak nechtějí měnit systém dopravní výchovy na ZŠ. Pro změnu je pouze 8 % z celkového počtu respondentů. Skutečnost, zde je respondent muž či žena, neměla na odpověď takřka žádný vliv. Dle mého názoru je ovšem zapotřebí dopravní výchovu více zařazovat do ostatních předmětů, aby s ní žáci byli neustále v konfrontaci. Několik návrhů jsem uvedl v teoretické části této diplomové práce.

Zajímavostí je to, že pro změnu v systému jsou více respondenti z města než z vesnice. Když měli žáci uvést v podotázce, jakou změnu by uvítali, jednoznačně se shodli. Chtějí se s dopravní výchovou setkávat častěji.



*Graf 37 Závislost počtu respondentů z vesnice a města, kteří odpověděli ANO*

## 9.8. Shrnutí výsledků průzkumu

V dotazníku, který jsem vypracoval, jsem pohlížel na to, aby uvedené otázky byly pro žáky jednoduché a srozumitelné. Protože byl dotazník určen pro žáky 7. ročníku, volil jsem převážně uzavřené otázky s odpověďmi typu ANO – NE. Avšak u některých otázek jsem také dával na výběr z více možností, a abych pronikl ještě více do hloubky v oblasti žákových postojů, poskytl jsem žákovi v některých otázkách možnost projevit svůj názor.

Dotazníky jsem ve všech školách, na kterých průzkum probíhal, distribuoval osobně. Téměř vždy jsem se setkal s ochotou žáků i pedagogů. Pouze na jedné škole jsem měl malý problém s tím, že jsem žákům dotazník nemohl předložit bez písemného souhlasu rodičů, a to i přesto, že byl zcela anonymní. Po zvážení situace jsem se nakonec rozhodl, že tuto školu do průzkumu nezařadím a vybral jsem místo ní jinou. Na žádné škole jsem s žáky dotazník nevyplňoval osobně. Vždy jsem ho po domluvě s ředitelem nebo zástupcem ředitele, kterému jsem vysvětlil, o co se jedná, předal vedení školy. To jej pak dále předalo kompetentnímu vyučujícímu i s mými informacemi. Po vyplnění jsem si dotazníky vždy osobně vyzvednul. Podle dostupných informací vyplňování netrvalo žádnému 7. ročníku déle než 15 minut. Všechny dotazníky se mi vrátily vyplněny správně bez závažných formálních chyb.

Po pečlivé sumarizaci dat z dotazníků jak z hlediska celkového počtu respondentů, tak i toho, zda je respondent muž či žena a z vesnice nebo z města, jsem došel k následujícím zjištěním.

Z průzkumu vyplývá, že určité znalosti žáci v oblasti dopravní výchovy mají. Všechny školy navštěvují v rámci výuky na 1. stupni ZŠ (konkrétně ve 4. ročníku) dětská dopravní hřiště (dále DDH). Po rozhovoru s vedením škol jsem se dozvěděl, že na některých základních školách jsou



realizovány i zájmové kroužky, které se problematikou dopravní výchovy zabývají. Avšak 55 % žáků se s touto problematikou jinde než na DDH nesetkává. Velmi závažným zjištěním je to, že celých 30 % z celkového počtu respondentů NENOSÍ na jízdním kole ochrannou přilbu. To je podle mého názoru velice alarmující výsledek. Každý večer slyšíme ve zprávách, že se stala závažná dopravní nehoda. V letních měsících je účastníkem nejméně jedné dopravní nehody i cyklista. Zeptejme se, kolik úrazů je zaviněno nepřítomností přilby při jízdě na kole?

Katastrofální je také neznalost dopravních značek. Velké mezery mají žáci i u tak stěžejních značek, jako je například dopravní značka „Hlavní silnice“, „Stežka pro chodce a pro cyklisty“ „Dej přednost v jízdě“ nebo „Zákaz vjezdu“. Neznalost dopravních předpisů může mít v silničním provozu katastrofální následky. Naopak potěšující je to, že respondenti vědí, kam volat v případě dopravní nehody. Asi 98 % žáků je si v této oblasti jistých.

Špatné zjištění je i to, že 86 % respondentů se s dopravní výchovou nesetkává v rámci jiného vyučovacího předmětu. Podle mého názoru by bylo vhodné zařadit například do předmětu Praktické činnosti třeba jednoduchou údržbu jízdního kola, která se ještě za mých školních let v rámci tohoto předmětu v omezené míře vyučovala. Myslím, že by tato problematika byla pro všechny žáky velice přínosná.

Dalším hrozivým zjištěním je skutečnost, že celých 15 % z celkového počtu respondentů se při jízdě automobilem NEPŘIPOUTÁVÁ! Tento výsledek mluví sám za sebe a podle mě je zapotřebí s ním něco udělat.

Je zapotřebí také zmínit to, že žáci mají velké mezery v dopravních předpisech. 28 % žáků neví, do kolika let je povinné nosit cyklistickou přilbu, celých 42 % žáků by na křižovatce, kde přednost v jízdě nevyplývá ze žádné dopravní značky, dávalo přednost zleva nebo zleva i zprava, 43 % žáků neví, co patří do povinné výbavy jízdního kola a 24 % žáků neví, co dělat na křižovatce, kterou řídí dopravní policista.

Do dotazníku jsem se rozhodl zařadit i otázku, u které jsem se domníval, že velké procento žáků odpoví špatně. Moje domněnka se potvrdila. Nové logo organizace BESIP, které je v provozu něco málo přes rok, 94 % z celkového počtu respondentů vůbec nezná. Důvody neinformovanosti jsem uvedl již výše u zhodnocení této otázky.

Zajímavé je to, že i přes veškeré katastrofální výsledky, by 92 % žáků v systému vzdělávání v oblasti dopravní výchovy nic neměnilo. S ohledem na výsledky je podle mého názoru v této oblasti ještě hodně co zlepšovat.

To, zda je respondent muž či žena, z vesnice nebo z města a z rodinného domku či z bytu, nemělo, až na výjimky, na odpovědi zásadní vliv.

## 9.9. Návrh řešení pro praxi

### 9.9.1. Projekt ve výuce

Protože dopravní výchova není součástí Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání a žádnou svou částí nespadá ani do obsahu žádného průřezového tématu, nelze tento projekt z oblasti dopravní výchovy do Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání nikam zařadit.

**Název projektu:** Na kole jen bezpečně!

**Cíl projektu:** Cílem projektu je uvědomělé a bezpečné chování žáků v silničním provozu na jednoposlepém dopravním prostředku - jízdním kole.

**Kompetence:**

**Kompetence sociální a personální:**

Žák účinně pracuje ve skupině.

Žák přispívá k diskusi v malé skupině i k debatě celé třídy.

Žák chápe potřebu efektivně spolupracovat s druhými při řešení daného problému.

**Kompetence k učení:**

Žák operuje s obecně užívanými termíny, znaky a symboly z oblasti dopravní výchovy.

Žák propojuje poznatky z oblasti dopravní výchovy do širších celků.

Žák si vytváří pozitivní vztah k dopravní výchově.

**Kompetence k řešení problémů:**

Žák samostatně řeší problémy z oblasti dopravní výchovy, volí vhodné způsoby řešení.

Žák kriticky myslí, činí uvážlivá rozhodnutí a je schopen je obhájit.

Žák vnímá nejruznější problémové dopravní situace v místě bydliště i mimo něj.

**Kompetence komunikativní:**

Žák formuluje a vyjadřuje své myšlenky a názory v logickém sledu.

Žák využívá informační a komunikační prostředky a technologie pro kvalitní a účinnou komunikaci s okolním světem.

**Kompetence pracovní:**

Žák používá bezpečně a účinně materiály, nástroje a vybavení.

Žák využívá znalostí a zkušeností získaných v jednotlivých vzdělávacích oblastech.

Žák se orientuje v základních aktivitách potřebných k uskutečnění záměru.

## **Typ projektové výuky:** Skupinová

**Úvodní motivace:** Žáky bude bavit získávat nové poznatky, dovednosti a schopnosti z oblasti dopravní výchovy a dále pracovat s interaktivní multimediální příručkou Rizika silniční a železniční dopravy. Bude je také bavit tvořivá práce se dřevem a papírem, a v neposlední řadě kreativní myšlení při vytváření vizuální podoby výrobků. Velkou motivací pro žáky bude také návštěva dětského dopravního hřiště, kde si své poznatky ověří v praxi.

**Obsah projektu:** Po krátkém seznámení s problematikou dopravní výchovy budou žáci prostřednictvím mezipředmětových vztahů seznámeni s dalšími informacemi týkající se této problematiky. V rámci jednotlivých předmětů se žáci pokusí splnit zadané úkoly.

V dějepise se nejdříve krátce seznámí s historií jízdního kola jako dopravního prostředku a cyklistikou, která je s touto oblastí úzce spojena. Poté se v informatice začnou hravou formou zabývat dopravními předpisy prostřednictvím interaktivní multimediální příručky Rizika silniční a železniční dopravy, která je k využití zdarma na webových stránkách asociace Záchranný kruh. Zde budou pracovat jak samostatně na PC, tak společně u interaktivní tabule. V rámci tohoto předmětu se ještě pokusí samostatně vytvořit v programu Zoner Callisto grafický návrh vlastního dopravního hřiště. V matematice se dále naučí počítat obvody a obsahy rovinných útvarů, které se používají pro vytváření dopravního značení. V rámci tohoto předmětu se také seznámí s pojmem měřítko. Prostřednictvím praktických činností si žáci vyrobí dřevěné makety dopravních značek v předem daném měřítku, ve výtvarné výchově pak ze starých papírových obalů dopravního prostředku a značky, ze kterých se následně v malých skupinách pokusí vytvořit nějakou dopravní situaci nebo své vlastní dopravní hřiště. V poslední části projektu bude následovat seznámení s jednoduchou údržbou jízdního kola, a to prostřednictvím předmětu praktické činnosti. Na úplný závěr žáci navštíví dětské dopravní hřiště, kde budou moci své znalosti, schopnosti a dovednosti uplatnit v praxi.

Učitel působí hlavně jako poradce a kontroluje žáky při jejich činnosti. Poskytuje rady a klade připomínky. Většina práce je zaměřena na činnost žáků.

Projekt i výrobky budou v elektronické podobě zavěšeny na webové stránky ZŠ. Samotné výrobky pak budou prezentovány formou výstavy v areálu školy. Při nejbližších třídních schůzkách budou práce žáků představeny rodičům.

**Forma výstupu projektu:** Výstupem projektu budou výsledné práce žáků realizované v jednotlivých předmětech. Na závěr projektu využijeme ještě diskuze žáků s učitelem. Žáci

budou mluvit o tom, co si obecně myslí o dopravní výchově. Jaký k ní mají vztah, zda má smysl atd. Pokusí se říci, čím je projekt obohatil a jaké nové poznatky jim přinesl.

#### **Mezipředmětové vztahy:**

##### ***Informační a komunikační technologie - Zpracování a využití informací***

**Informatika:** Žáci budou pracovat s interaktivní multimediální příručkou Rizika silniční a železniční dopravy. Dále si v programu Zoner Callisto vytvoří návrh vlastního dětského dopravního hřiště.

##### ***Svět práce – Práce s technickými materiály, Design a konstruování***

**Praktické činnosti:** Žáci budou vyrábět dřevěné makety dopravního značení v předem daném měřítku a dále se seznámí s jednoduchou údržbou jízdního kola.

##### ***Umění a kultura – Rozvíjení smyslové citlivosti***

**Výtvarná výchova:** Žáci budou vyrábět papírové makety dopravních prostředků a značek, ze kterých následně vytvoří své dětské dopravní hřiště či nějakou dopravní situaci.

##### ***Člověk a společnost – Modernizace společnosti***

**Dějepis:** Žáci budou seznámeni s historickým vývojem jízdního kola jako dopravního prostředku a vývojem cyklistiky.

##### ***Matematika a její aplikace – Geometrie v rovině a v prostoru***

**Matematika:** Žáci budou početně řešit obvody a obsahy vybraných rovinných geometrických útvarů, které znázorňují dopravní značky.

**Délka trvání projektu:** 15 vyučovacích hodin + celodenní exkurze (DDH)

**Organizace projektu:** Hlavním organizátorem bude Bc. Radomír Šín, který zajistí veškeré potřebné náležitosti k bezproblémovému chodu projektu. Mezi pomocné organizátory budou patřit ostatní učitelé předmětů informatika, matematika, výtvarná výchova, praktické činnosti a dějepis.

**Vazby mimo školu:** Na závěr projektu žáci navštíví dětské dopravní hřiště, pod které daná škola patří. Zde si získané vědomosti, dovednosti a postoje ověří v praxi.

**Způsob kontroly a hodnocení výsledků:** Hodnocení žáků bude probíhat jednak na základě vytvořených výrobků v jednotlivých předmětech, ale také na základě aktivní účasti a přístupu při řešení daných problémů. Výsledné hodnocení bude dáno objektivním úsudkem učitele.

**Časový harmonogram projektu:**

- úvodní seznámení s projektem a problematikou dopravní výchovy – 1 hodina
- seznámení s historií jízdního kola jako dopravního prostředku a cyklistikou – 1 hodina
- práce s interaktivní multimediální příručkou – 2 hodiny
- obvody a obsahy rovinných útvarů, pojem měřítko – 1 hodina
- výroba dřevěných maket dopravního značení – 3 hodiny
- výroba papírových dopravních prostředků a značek – 2 hodiny
- grafický návrh dětského dopravního hřiště v programu Zoner Callisto – 2 hodiny
- výroba modelu dopravní situace či dětského dopravního hřiště z vyrobených papírových dopravních prostředků a značek – 2 hodiny
- seznámení s jednoduchou údržbou jízdního kola – 1 hodina
- návštěva dětského dopravního hřiště – 1 den

## 10. Závěr

Cílem diplomové práce je zjistit, jaká je úroveň znalostí žáků v oblasti dopravní výchovy a jaká je případná úroveň samotného vzdělávání žáků v tomto směru na vybraných školách okresu Blansko. Po dokončení diplomové práce mohu říci, že je toto téma velice rozsáhlé, rozmanité a především velmi aktuální.

Podle mého názoru je stav dopravní výchovy na našich školách v současné době velice závislý na osobách pedagogů, kteří tuto problematiku vyučují a především také na vedení škol, které zodpovídá za úroveň Školních vzdělávacích programů. V současné době není dopravní výchova součástí Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání. Je to velká škoda a je proto pouze na vyučujících, zda prvky dopravní výchovy do svých předmětů zařadí či nezařadí. Podle mě by měla být dopravní výchova alespoň průřezovým tématem, protože dopravní situace na pozemních komunikacích je neustále složitější a problematičtější.

Znalosti žáků v této oblasti jsou podle mého názoru špatné. Celkově zhodnoceno jsem nabyt dojmu, že v oblasti dopravní výchovy je na našich školách ještě hodně prostoru pro inovaci a uplatňování nových prvků, které mohou úroveň dopravní výchovy zlepšit. V závěru této práce jsem se jednu z mnoha inovativních cest pokusil nastínit.

Musím říci, že mě psaní této diplomové práce motivovalo k většímu zájmu o dopravní výchovu na našich školách. V budoucnu bych se ve své učitelské praxi chtěl tímto tématem zabývat. Myslím si, že v dnešním světě, který je bezohledný, je zapotřebí děti chránit a nejlépe je ochráníme tak, že je naučíme v tomto světě žít, orientovat se a předcházet nebezpečným situacím, které na děti číhají na každém rohu.

## 11. Seznam použité literatury

1. KOTÁSEK, J. *Národní program rozvoje vzdělávání v České republice: bílá kniha*. Praha : Tauris, 2001. 98 p. ISBN 80-211-0372-8.
2. Informační portál iDNES.cz [online]. [cit. 2011-12-7]. Dostupný z URL: <[http://zpravy.idnes.cz/besip-po-44-letech-zmenil-logo-soferum-pripomene-ze-jde-o-zivot-puu-/domaci.aspx?c=A110110\\_132341\\_domaci\\_hv](http://zpravy.idnes.cz/besip-po-44-letech-zmenil-logo-soferum-pripomene-ze-jde-o-zivot-puu-/domaci.aspx?c=A110110_132341_domaci_hv)>.
3. BESIP [online]. [cit. 2011-11-22]. Dostupný z URL: <<http://www.ibesip.cz>>.
4. www.google.com [online]. [cit. 2011-12-06]. Dostupný z URL: <<http://images.google.cz/imghp?hl=cs&tab=wi>>.
5. STOJAN, M. a kol. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno : MSD, 2009. 128 p. ISBN 978-80-7392-123-1.
6. Portál AbsoluteAstronomy.com [online]. [cit. 2011-12-7]. Dostupný z URL: <[http://www.absoluteastronomy.com/topics/Nicolas-Joseph\\_Cugnot](http://www.absoluteastronomy.com/topics/Nicolas-Joseph_Cugnot)>.
7. Informační portál Blesk.cz [online]. [cit. 2011-12-7]. Dostupný z URL: <<http://www.blesk.cz/clanek/zpravy-udalosti-zajimavosti/77509/semafor-slavi-80-narozeny.html>>.
8. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní soutěž mladých cyklistů: propozice a pokyny k organizaci*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2010. 31 p. ISBN 978-80-7373-106-9.
9. Portál Centra služeb pro silniční dopravu [online]. [cit. 2011-12-9]. Dostupný z URL: <[http://www.cspsd.cz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=78:european-traffic-education-contest&catid=10:besip-aktuality](http://www.cspsd.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=78:european-traffic-education-contest&catid=10:besip-aktuality)>.
10. STOJAN, M. a kol. *Dopravní výchova v RVP pro 2. Stupeň ZŠ, Část 2.: Využití učiva 2. stupně ZŠ pro dopravní výchovu*. Brno : MSD, 2008. 75 p. ISBN 978-80-7392-081-4.
11. www.mapy.cz [online]. [cit. 2011-10-20]. Dostupný z URL: <<http://www.mapy.cz>>.

12. Stránky Asociace Záchranný kruh [online]. [cit. 2011-11-17]. Dostupný z URL: <[http://www.zachranny-kruh.cz/dopravni\\_vychova\\_3.html](http://www.zachranny-kruh.cz/dopravni_vychova_3.html)>.
13. CHRÁSKA, O. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2006. 168 p. ISBN 80-244-1367-1.
14. CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 1.vyd. Praha : Grada, 2007. 256 p. ISBN 978-80-247-1369-4.
15. Osobní stránky Prof. PhDr. Rudolfa Kohoutka, CSc. [online]. [cit. 2011-11-23]. Dostupný z URL: <<http://rudolfkohoutek.blog.cz/>>.
16. [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz) [online]. [cit. 2011-10-20]. Dostupný z URL: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD\\_h%C5%99i%C5%A1t%C4%9B](http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_h%C5%99i%C5%A1t%C4%9B)>.
17. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání [online]. [cit. 2011-11-17]. Dostupný z URL: <<http://rvp.cz/informace/dokumenty-rvp/rvp-zv>>.
18. STOJAN, M. a kol. *Dopravní výchova v RVP pro 2. Stupeň ZŠ, Část 1.: Obecná analýza s příklady implementace*. Brno : MSD, 2008. 120 p. ISBN 978-80-7392-080-7.
19. MIZEROVÁ, B. *Dávej pozor na auta*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství Fragment, 2006. 32 p. ISBN 80-7200-418-2.
20. HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy: [projekt pro dopravní výchovu dětí]*. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 2006. 76 p. ISBN 80-86502-32-5.
21. HOSKOVEC J., ŠTIKAR J. *Přehled dopravní psychologie: historie, teorie, aplikace*. Praha : Karolinum, 1995. ISBN 80-7066-981-0.
22. LÍMOVÁ L. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 82 p. ISBN 80-246-1157-0.
23. KALHOUST, Z., OBST O. a kol. *Školní didaktika*. 1. vyd. Praha : Portál, 2002. 447 p. ISBN 80-7178-253.
24. MAŇÁK, J. a kol. *Kapitoly z metodologie pedagogiky*. Brno, 1994. ISBN 80-210-1031-2.



25. SKALKOVÁ, J. *Obecná didaktika*. Praha : ISV nakladatelství, 1999. 299 p. ISBN 80-85866-33-1.
26. VOTRUBA, J. *Cyklista potřebuje pomoc*. Praha : Fortuna, 1996. ISBN 80-7168-295-0.
27. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Praha : Fortuna, 2002. ISBN 80-7168-790-1.
28. VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy*. Praha : Fortuna, 1996. ISBN 80-7168-392-2.
29. CHRASTINA, P. *Autoškola od A do Z*. Frýdek-Místek : Alpress, 2011. 212 p. ISBN 978-80-7362-966-3.
30. ADAMOVSÁ, M. *Děti v dopravním provozu aneb o klukovi z počítače*. Praha : ROTAG, 2005. 41 p. ISBN 80-903175-3-7.
31. SOMR, M. *Úvod do metodologie a metod výzkumu*. 1. vyd. České Budějovice : Somr, 2006. 87 p. ISBN 80-239-8227-3.
32. GAVORA, P. *Úvod do pedagogického výzkumu*. 2. vyd. Brno : Paido, 2010. 261 p. ISBN 978-80-7315-185-0.
33. OLECKÁ, I. *Metodologie vědecko – výzkumné činnosti*. 1. vyd. Olomouc : Moravská vysoká škola Olomouc, 2010. 44 p. ISBN 978-80-87240-33-5.
34. CARSTENS, B. *Dopravní předpisy: hádanky a cvičení*. 1. vyd. Praha : Svojtka & Co., 2010. 24 p. ISBN 978-80-256-0011-5.
35. MIZEROVÁ, B. *Dopravní výchova pro 1. - 2. třídu*. 2. vyd. Praha : Fragment, 2011. 32 p. ISBN 978-80-253-1263-6.
36. MIZEROVÁ, B. *Dopravní výchova pro 3. - 4. třídu*. 2. vyd. Praha : Fragment, 2011. 32 p. ISBN 978-80-253-1264-3.
37. LOWIS, D. *Šupito: bezpečně v silničním provozu: pěšky, na kole nebo na kolečkových bruslích: dopravní výchova*. Praha : Mutabene, 2009. 25 p. ISBN 978-80-86745-48-0.

## 12. Anotace

|                          |                                |
|--------------------------|--------------------------------|
| <b>Jméno a příjmení:</b> | Bc. Radomír Šín                |
| <b>Katedra:</b>          | Technické a informační výchovy |
| <b>Vedoucí práce:</b>    | RNDr. Miroslav Janu, Ph.D.     |
| <b>Rok obhajoby:</b>     | 2012                           |

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <b>Název práce:</b>                | <b>Vzdělávání žáků v oblasti dopravní výchovy na základních školách okresu Blansko</b>   |
| <b>Název v angličtině:</b>         | <b>Education of pupils in the area of traffic education in primary schools of the district Blansko</b>   |
| <b>Anotace práce:</b>              | Cílem diplomové práce je zjistit, jaká je úroveň znalostí žáků v oblasti dopravní výchovy a jaká je případná úroveň samotného vzdělání žáků v tomto směru. Záměrně se věnuji pouze okresu Blansko. V závěrečné části diplomové práce je poukázáno na to, jak využít získaných poznatků v procesu vzdělávání.                             |
| <b>Klíčová slova:</b>              | Dopravní výchova, dětské dopravní hřiště, soutěž mladých cyklistů, základní vzdělávání, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.  |
| <b>Anotace v angličtině:</b>       | The aim of this thesis is to ascertain the knowledge level of students in the field of traffic education and the possible level of education students alone in this regard. Deliberately focus only on the district Blansko. In the final part of the thesis is pointed out how to use the knowledge gained in the process of education. |
| <b>Klíčová slova v angličtině:</b> | Traffic education, children's playground, competition for young cyclists, basic education, safety on roads.  |
| <b>Rozsah práce:</b>               | 90 stran   |
| <b>Jazyk práce:</b>                | český  |