



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI  
Fakulta přírodovědně-humanitní  
a pedagogická



# Poslání a cíle dopravní výchovy ve 4. ročníku základních škol v Mladé Boleslavi

## Diplomová práce

*Studijní program:* M7503 – Učitelství pro základní školy  
*Studijní obor:* 7503T047 – Učitelství pro 1. stupeň základní školy  
*Autor práce:* **Ladislav Šimánek**  
*Vedoucí práce:* PhDr. Milan Hrdina



## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ladislav Šimánek**  
Osobní číslo: **P11000660**  
Studijní program: **M7503 Učitelství pro základní školy**  
Studijní obor: **Učitelství pro 1. stupeň základní školy**  
Název tématu: **Poslání a cíle dopravní výchovy ve 4. ročníku základních škol  
v Mladé Boleslavi**  
Zadávací katedra: **Katedra primárního vzdělávání**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem diplomové práce je popsat současnou úroveň dopravní výchovy ve městě Mladá Boleslav u žáků 4. ročníků základních škol. Analýzou výsledků žáků zjistit účinnost zvolené formy dopravní výchovy a navrhnou případné změny v systému výuky pro zvýšení její efektivity.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

**HAVLÍK, K. Psychologie pro řidiče. 1. vydání, Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3**

**STOJAN, M. a kol. Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů. Brno: MSD, 2008. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4**

**STOJAN, M. a kol. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.**

**SKUTIL, M. Základy pedagogicko-psychologického výzkumu pro studenty učitelství. 1. Vydání, Praha: Portál, 2011, 254 s. ISBN 978-80-7367-778-7**

**MAREŠ, J. Pedagogická psychologie. 1. vydání, Praha: Portál, 2013, 702 s., ISBN 978-80-262-0174-8**

**PRŮCHA, J. Moderní pedagogika, 5. vydání, Praha: Portál, 2013, 483 s., ISBN 978-80-262-0456-5**

Vedoucí diplomové práce:

**PhDr. Milan Hrdina**

Katedra pedagogiky a psychologie

Datum zadání diplomové práce: **7. listopadu 2014**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2016**

doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.  
děkan

L.S.

doc. PaedDr. Jaroslav Perný, Ph.D.  
vedoucí katedry

dne

## Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum: 15. 4. 2016

Podpis:



## **Poděkování**

Na tomto místě bych chtěl poděkovat všem, kteří mi při zpracování diplomové práce pomohli. Panu PhDr., Ing. Milanovi Hrdinovi za jeho rady a ochotu během konzultací. Dále pak panu Adolfu Haincovi, provozovateli dětského dopravního hřiště v Mladé Boleslavi, za poskytnuté rady, materiály a za součinnost při prováděném testování žáků čtvrtých ročníků základních škol.

Ladislav Šimánek

## **Anotace**

Diplomová práce se zabývá formou dopravní výchovy, která je zvolena k realizaci cílů v této oblasti u žáků 4. ročníků na základních školách v Mladé Boleslavi. Popisuje její současnou úroveň a mapuje cíle a očekávané výstupy dopravní výchovy na jednotlivých základních školách ve městě.

Teoretická část vysvětluje základní pojmy, jako je výchova, vzdělávání, doprava a bezpečnost v dopravě. Zabývá se též evropskými strategickými dokumenty, prostřednictvím kterých se uplatňují cíle v oblasti bezpečnosti v dopravě i na národní úrovni. Dále obsahuje statistická data dokládající nezbytnost zařazení dopravní výchovy do vzdělávacího systému.

Cílem praktické části práce je provedení analýzy teoretických znalostí z oblasti pravidel pohybu na pozemních komunikacích u žáků 4. ročníků základních škol. Na základě zjištěných údajů je zhodnocena účinnost zvolené formy výuky dopravní výchovy a jsou navrženy změny ve výuce pro zvýšení její efektivity.

## **Klíčová slova**

vzdělávání, bezpečnost, dopravní výchova, silniční provoz, účinnost výuky

## **Summary**

This thesis deals with the form of traffic education, which is chosen to meet the goals in this area for fourth-grade students of elementary schools in Mladá Boleslav. It describes the current level of traffic education and maps objectives and expected outcomes of traffic education in the individual elementary schools in the city.

The theoretical part explains the basic concepts, such as education, training, traffic and traffic safety. It also deals with European strategic documents through which objectives of traffic safety are met at a national level. It also contains statistical data showing the need for the inclusion of traffic education into the educational system.

The aim of the practical part is an analysis of theoretical knowledge of the rules of movement on roads in fourth-grade students of elementary schools. Based on the data obtained, I review the effectiveness of the chosen form of traffic education and propose changes in teaching to increase its effectiveness.

## **Keywords**

education, safety, traffic education, traffic, effectiveness of teaching

## Obsah

Úvod.....	11
Teoretická část .....	13
1 Výchova a vzdělávání.....	13
1.1 Výchova .....	13
1.2 Vzdělávání.....	14
1.3 Edukace, edukační proces .....	14
2 Dopravní výchova.....	15
2.1 Z historie dopravní výchovy v ČR.....	15
2.2 Současný stav dopravní výchovy .....	16
2.3 Rámcový vzdělávací program.....	17
2.4 Dopravní výchova v RVP .....	19
2.5 Poslání a cíle dopravní výchovy ve 4. ročníku .....	21
3 Bezpečnost v dopravě .....	23
3.1 Evropské dokumenty bezpečnosti silničního provozu.....	23
3.1.1 Evropský akční program.....	23
3.1.2 Evropská charta bezpečnosti silničního provozu.....	23
3.2 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu .....	24
3.3 Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky v roce 2015 .....	25
3.4 Zákonné podmínky provozu cyklistů na pozemních komunikacích.....	27
4 Děti v dopravě.....	32
4.1 Statistika dopravních nehod dětí .....	34
5 Implementace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů základních škol v Mladé Boleslavi .....	38
5.1 1. základní škola Mladá Boleslav.....	38
5.2 2. základní škola Mladá Boleslav.....	39
5.3 3. základní škola Mladá Boleslav.....	40
5.4 4. základní škola Mladá Boleslav.....	40
5.5 5. základní škola Mladá Boleslav.....	41
5.6 6. základní škola Mladá Boleslav.....	42
5.7 7. základní škola Mladá Boleslav.....	42
5.8 8. základní škola Mladá Boleslav.....	43
5.9 9. základní škola Mladá Boleslav.....	44



5.10	Souhrnné informace z ŠVP .....	45
6	Forma realizace dopravní výchovy ve 4. ročnících ZŠ v Mladé Boleslavi .....	46
6.1	Obsahová náplň výuky a její průběh .....	47
6.1.1	Teoretická výuka.....	47
6.1.2	Praktický výcvik .....	50
6.1.3	Závěrečné přezkoušení praktického výcviku.....	52
6.1.4	Organizační postup u žáků, kteří neprospěli.....	52
6.1.5	Závěrečné hodnocení výuky a výcviku na DDH .....	52
7	Praktická část .....	54
7.1	Cíl práce .....	54
7.2	Výzkumný problém.....	54
7.3	Hypotéza .....	55
7.4	Metodologická východiska .....	55
7.5	Realizace šetření.....	56
7.5.1	Metoda získávání dat .....	56
7.5.2	Výzkumný soubor.....	57
8	Vyhodnocení testů .....	58
8.1	Použité statistické metody .....	58
8.2	Vyhodnocení jednotlivých otázek.....	58
8.3	Obtížnost jednotlivých otázek.....	69
8.4	Souhrnné porovnání výsledků testování .....	70
8.5	Celková úspěšnost.....	74
8.5.1	Úspěšnost žáků jednotlivých škol.....	75
8.6	Interpretace výsledků .....	76
8.6.1	Stanovení závěru k hypotéze .....	76
8.6.2	Řešení výzkumného problému.....	76
9	Evaluace dat získaných z testování.....	78
10	Splnění cíle práce a doporučení .....	81
11	Diskuse .....	82
	Závěr .....	84
	Seznam použitých zdrojů.....	85
	Seznam příloh .....	86

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Průkaz cyklisty .....	47
Obrázek 2: Plán dětského dopravního hřiště v Mladé Boleslavi .....	53

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet žáků 4. ročníků, kteří se účastnili závěrečného testování .....	57
Tabulka 2: Pořadí otázek podle jejich náročnosti .....	69
Tabulka 3: Souhrnné výsledky z testování žáků .....	72
Tabulka 4: Celková úspěšnost škol v posttestu .....	75

## Seznam grafů

Graf 1: Počet usmrcených dětí při dopravních nehodách na pozemních komunikacích v ČR v letech 2003–2015 .....	35
Graf 2: Počet usmrcených dětí při dopravních nehodách na pozemních komunikacích v ČR v letech 2003–2015, znázorňující roli dítěte v době nehody .....	35
Graf 3: Počet dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR v letech 2006–2015, u nichž bylo dítě v roli chodce viníkem nehody .....	36
Graf 4: Počet dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR v letech 2006–2015, u nichž bylo dítě v roli cyklisty viníkem nehody .....	36
Graf 5: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 1 .....	59
Graf 6: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 2 .....	59
Graf 7: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 3 .....	60
Graf 8: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 4 .....	60
Graf 9: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 5 .....	61
Graf 10: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 6 .....	61
Graf 11: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 7 .....	62
Graf 12: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 8 .....	62
Graf 13: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 9 .....	63
Graf 14: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 10 .....	63
Graf 15: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 11 .....	64

Graf 16: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 12 .....	64
Graf 17: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 13 .....	65
Graf 18: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 14 .....	65
Graf 19: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 15 .....	66
Graf 20: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 16 .....	66
Graf 21: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 17 .....	67
Graf 22: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 18 .....	67
Graf 23: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 19 .....	68
Graf 24: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 20 .....	69
Graf 25: Struktura odpovědí u jednotlivých otázek v pretestu .....	70
Graf 26: Struktura odpovědí u jednotlivých otázek v posttestu.....	70
Graf 27: Porovnání správných odpovědí u otázek č. 1 – 10 .....	71
Graf 28: Porovnání správných odpovědí u otázek č. 11 – 20 .....	71
Graf 29: Dosažené skóre v pretestu – absolutní četnost .....	73
Graf 30: Dosažené skóre v posttestu – absolutní četnost.....	73
Graf 31: Úspěšnost v pretestu .....	74
Graf 32: Úspěšnost v posttestu .....	74

## Seznam použitých zkratk

BESIP	bezpečnost silničního provozu (oddělení Ministerstva dopravy)
ČR	Česká republika
DDH	dětské dopravní hřiště
EU	Evropská unie
IZS	integrováný záchranný systém
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
RVP	rámcový vzdělávací program
RVP ZV	rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání
Sb.	sbírka zákonů
SPU	specifická porucha učení
ŠVP	školní vzdělávací program
TUL	Technická univerzita v Liberci
ZŠ	základní škola

# Úvod

Doprava je účelný pohyb, který má za cíl přemístit osoby nebo náklad z jednoho místa na druhé. Nejstarším druhem dopravy je chůze. Ta je však vhodná pouze na krátké vzdálenosti a vyžaduje od člověka dostatek fyzických sil. Zároveň je časově náročná a pomalá. Dalším způsobem dopravy je z historického hlediska použití zvířecí síly, která nahradila sílu lidskou. Prvotně sloužila k přemísťování nákladů s pomocí oslů a volů; k přepravě osob se pak využívalo rychlejších zvířat – koní. Obojí tehdy znamenalo významnou časovou úsporu. Pro velké vzdálenosti měla podstatný význam doprava lodní, založená zprvopočátku na energii lidské síly, později však už využívající jednoho ze zemských živlů – větru. Tato kombinace dopravy po vodě a po souši dala lidstvu neobyčejné nové možnosti. Díky ní mohly být realizovány obchody napříč zeměmi, přepravovány armády a hlavně objevovány nové „světy“. Lze tedy říci, že doprava měla zásadní vliv na utváření civilizace. Obrovský převrat v dopravě způsobila průmyslová revoluce v 19. století. Od té doby lidstvo může cestovat stále rychleji, efektivněji a ve větším množství prakticky po celé naší planetě a dokonce i mimo ni. Doprava je tak nezbytnou součástí dnešní vyspělé civilizace.

Nejrozšířenějším způsobem osobní dopravy je doprava silniční. I ta je stále vyspělejší, což přináší svá pozitiva i negativa. Možnost jednotlivce dostat se kdykoliv a téměř kamkoliv prostřednictvím osobních dopravních prostředků dává člověku velkou svobodu. Růst ekonomiky umožňuje stále většímu počtu lidí pořízení osobních motorových vozidel, což se však odráží na stále hustším silničním provozu, který se stává nebezpečnějším a méně přehledným, zejména pro děti, které ještě nemají dostatečně vyvinuté všechny smysly. Děti jsou tak jednou z nejohroženějších skupin v silniční dopravě. Jsou bezstarostné, spontánní, nemají zkušenosti a znalosti dospělých, mají špatný odhad a nepřiměřené reakce. Zároveň jsou ovlivňovány všudypřítomným negativním příkladem ze strany dospělých, a to i svých rodičů, kteří mají na výchovu dětí největší vliv.

Děti jsou účastníky silničního provozu prakticky již od narození. Účastní se ho jako spolujezdci, chodci, následně jako cyklisté a v poslední fázi i jako řidiči motorových vozidel. Vždyť do výcviku v řízení motorového vozidla skupiny „AM“<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> skupina řidičského oprávnění opravňující k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální konstrukční rychlostí 45 km.h<sup>-1</sup>

může dítě nastoupit již v průběhu 13. roku života. Dopravní výchova by tak měla být součástí celoživotního vzdělávání. V první fázi roli učitele zastávají rodiče, nejprve nevědomky svým vlastním příkladem, následně již cíleným vštěpováním základních pravidel, která se však omezují pouze na vlastní bezpečnost dítěte. V další fázi jde již o seznamování se s dopravní výchovou v mateřské a následně v základní škole. Dopravní výchova je dnes již povinnou součástí rámcového vzdělávacího programu základních škol. Každá škola tak přejímá do svých školních vzdělávacích programů i výchovu dopravní. Jakým způsobem, to je již na konkrétní škole. Tato práce si klade za cíl analýzu školních vzdělávacích programů základních škol ve vztahu k očekávaným výstupům žáků 4. ročníků v oblasti dopravní výchovy. Vzhledem k tomu, že jsem 5 let působil ve funkci hlavního zkušební komisaře ve městě Mladá Boleslav, mohl jsem se účastnit školních soutěží na dětském dopravním hřišti, kde jsem pozoroval znalosti a dovednosti dětí v této oblasti.

Cílem praktické části této práce je ověřit účinnost zvolené formy výuky dopravní výchovy na prvním stupni základních škol v Mladé Boleslavi u žáků 4. ročníků a na základě výsledků testování stanovit, zdali uvedená forma dostatečně prohlubuje teoretické znalosti dětí v oblasti dopravní výchovy.

# Teoretická část

## 1 Výchova a vzdělávání

### 1.1 Výchova

Výchova je činnost, která ve společnosti zajišťuje předávání postojů a hodnot z generace na generaci. Výchova probíhá od nejranějšího věku dítěte a má dvě formy. První formou je výchova jako nevědomý proces, ve kterém je výchova realizována zprostředkováním vzorců chování a komunikačních rituálů. Tento proces se uskutečňuje především prostřednictvím rodiny. Dítě si postupně osvojuje návyky, společenské vztahy a přejímá za své vzory chování svých nejbližších. Je proto důležité si vždy v přítomnosti dětí uvědomit, že právě my se v tento okamžik podílíme na výchově. Dítě může v budoucnu, bude-li vystaveno obdobné situaci, reagovat stejně, protože to bude považovat za správné a přiměřené.

Druhá forma výchovy se realizuje již vědomě. Probíhá totiž plánovitě a směřuje k tomu, aby dítě naplnilo nejprve své osobní a následně i společenské úkoly v příslušném sociokulturním prostředí, ve kterém vyrůstá. Jedná se o záměrné působení na člověka s cílem předat mu znalosti a dovednosti, které mu umožní zapojení do většinové společnosti. Výchova tedy směřuje k socializaci.

V pedagogickém slovníku je výchova definována jako: *„proces záměrného působení na osobnost člověka s cílem dosáhnout pozitivních změn v jejím vývoji. Různá pojetí výchovy byla ovlivněna sociokulturními podmínkami, odlišnými koncepcemi pojetí člověka, akcentací jednotlivých stránek výchovného procesu. Někteří autoři chápou výchovu jako plně řízený proces ovlivnění nehotového člověka pedagogem nebo institucí, naplněný snahou podřídít jej normám společnosti, ale i normám instituce. Jiní akcentují úlohu samotného vychovávaného jako subjektu vlastního formování a zvýrazňují podíl osobnosti na vlastním utváření. Z moderního hlediska je výchova především procesem záměrného a cílevědomého vytváření a ovlivňování podmínek umožňujících optimální rozvoj každého jedince v souladu s individuálními dispozicemi a stimulačními jeho vlastní snahou stát se autentickou, vnitřně integrovanou a socializovanou osobností. Výchova též vychází z interakce mezi pedagogem a žákem.“* (Průcha et al. 2001, s. 277, 278).

Výchova je celoživotní proces, jelikož vychovávaný se musí neustále přizpůsobovat měnícím se podmínkám ve společnosti.

## 1.2 Vzdělávání

Vzdělávání je procesem, ve kterém si vzdělávaný jedinec osvojuje znalosti a dovednosti. Jedná se vždy o záměrné a cílené působení na člověka s cílem tyto znalosti a dovednosti mu předat. Za vzdělávání můžeme považovat i proces směřující k dosažení určitých změn v oblasti postojů a hodnot. Vzdělávání je v našem prostředí nejčastěji realizováno prostřednictvím k tomu zřízených institucí – škol.

## 1.3 Edukace, edukační proces

*„V obecné pedagogice a didaktice se výraz edukace používá jako synonymum termínu vzdělávání, resp. vzdělávací proces. Edukace se považuje za celkové a celoživotní rozvíjení osobnosti člověka působením formálních (školských) výchovných institucí i neformálních (rodina) prostředí.“ (Průcha et al. 2001, str. 53)*

Sám Průcha ve své další publikaci spojil oba dva pojmy – výchovu a vzdělávání právě do termínu „edukace“, který dle něj: *„označuje souhrnně tradiční pojem výchova a vzdělávání, který je z různých důvodů nešikovný. Především proto, že je dvouslovný, a tudíž méně operativní než jednoslovný termín. Dále proto, že vyděluje složku výchova a vzdělávání, ačkoliv se obě složky v reálném procesu vždy prolínají.“ (2013, s. 66)*

Dopravní výchova je tak edukačním procesem, neboť na dítě je v této oblasti působeno jak nepřímě ze strany rodičů a dalších osob v silničním provozu, tak i přímo prostřednictvím institucionálního vzdělávání. V rámci nepřímého působení však může dítě přejímat i negativní vzory chování, proto je tak důležité v oblasti dopravní výchovy ve školách tyto skryté hrozby, avšak pro dítě projevy „normálního a standardního“ chování, odhalit a přímým působením změnit. Do výchovy tak můžeme zařadit např. chování na ulici a v dopravních prostředcích, správné vyhodnocení krizových situací, nebo bezpečné a předvídatelné chování v silniční dopravě. Vzdělávání se naopak bude týkat veškeré teoretické znalosti např. dopravních značek, světelných signálů, pokynů policistů apod. Pro účely této práce však budeme i nadále pro celý edukační proces používat termín „dopravní výchova“.

## 2 Dopravní výchova

*„Na dopravní výchově se podílejí rodiče, celá veřejnost, sdělovací prostředky, ale jedinou zárukou systematické a odborně vedené dopravní výchovy dětí může být jediné škola, učitel. Dopravní výchova dětí je oborem, který si v základním školství těžko může vybojovat samostatný předmět. O to více je důležité, aby ve všech základních školských dokumentech bylo jasně a konkrétně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat. Nejenom proto, aby se vědělo, co musí děti určité věkové kategorie znát a umět, ale i proto, aby příslušní učitelé získali dostatečné odborné vzdělání, aby na tuto problematiku nezapomínali tvůrci standardů a autoři učebnic, metodických a didaktických materiálů.“ (Límanová 2006, str. 21)*

*„Dopravní výchova je teoreticky zpracována od předškolního věku dítěte a pokračuje kontinuálně do dospělosti. Vyučuje se ve školách mateřských, základních, speciálních a středních. Na těchto školách získává žák základní vědomosti, jak se chovat v silničním provozu. Látka je žákům podávána s přihlédnutím na jejich vývoj po stránce duševní a fyzické.“ (Stojan 2007, str. 111)*

Dopravní výchova je tedy souhrnem všech znalostí, dovedností a zkušeností, které umožňují jedinci bezpečný pohyb po pozemních komunikacích, nebo v jejich blízkosti. Jedná se o specifické kompetence, které získává v průběhu celého života. Systematicky se však této problematice věnují převážně vzdělávací instituce již od nejnižší úrovně.

### 2.1 Z historie dopravní výchovy v ČR

Dopravní výchova v českých zemích má dlouhou tradici. Už v roce 1935 spisovatel F. A. Elstner předvedl v rámci „Výstavy dopravní bezpečnosti“ tzv. hodinky bezpečnosti, kde byla poprvé použita terminologie „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. Dopravní výchova byla v České republice plně zapracována do osnov výuky napříč všemi ročníky základního školství.



V 60. letech 20. století započala výstavba dopravních hřišť, jejichž význam se omezoval v této době spíše na volnočasovou aktivitu, bez systematické metodiky výchovy a výuky.

Do učebních osnov základních škol byla dopravní výchova ustanovena až ve školním roce 1969/1970. Je to období, kdy se v tehdejším Československu začala hromadně budovat dopravní hřiště. V této době se stává známým jménem v oblasti metodiky dopravní výchovy Josef Votruba, autor mnoha metodik dopravní výchovy na 1. stupni základní školy a také metodik pro výuku a výcvik na dětském dopravním hřišti.

Dopravní výchova se stala nedílnou součástí výuky. Byla zařazena do témat v prvouce, vlastivědě, ale také námětu dopravní výchovy bylo též využíváno jako průřezového tématu v dalších předmětech na základní škole. Dopravní výchově byla věnována pozornost zvláště v měsíci dubnu – tzv. měsíci bezpečnosti silničního provozu, pouze však do roku 2004, kdy vstoupil v platnost Rámcový vzdělávací program (dále jen RVP) a Dopravní výchova se stala tématem, které z činností, explicitně jmenovaných v RVP, se již neobjevila a byla zahrnuta pod vzdělávací oblast Člověk a jeho svět. Zůstalo pak na aktivitě dané školy, zda si i dopravní výchovu zapracovala do svých školních vzdělávacích plánů, které jsou individuální aplikací RVP zaměřenou přímo na danou školu.<sup>2</sup>

## **2.2 Současný stav dopravní výchovy**

Vláda České republiky svým usnesením ze dne 10. srpna 2011 č. 599 v Národní strategii bezpečnosti ukládá realizaci opatření směřujícímu k preventivnímu působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích výchovnými a vzdělávacími aktivitami. Nařizuje tak zařazení dopravní výchovy do výuky v rámci revizí současných vzdělávacích plánů. Dopravní výchova se tak tímto opatřením, jako součást povinné výuky, vrátila do školních vzdělávacích plánů. 1. 9. 2013 vstoupil v účinnost revidovaný Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. Od školního roku 2013/2014 se tak dopravní výchova stala součástí výuky nejen na základních ale i na středních školách.

Dopravní výchova však není samostatným předmětem. Realizuje se prostřednictvím mezipředmětových vztahů, nejčastěji je na 1. stupni zařazena do předmětu prvouka. Uskutečňuje se též velmi často formou projektových dnů, na kterých

---

<sup>2</sup> <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-jako-celozivotni-proces/>

spolupracují se školami i další zainteresované složky jako je Policie ČR, městská policie, Červený kříž, oddělení BESIP při Ministerstvu dopravy, případně jiné místně působící neziskové organizace a spolky. Součástí výuky dopravní výchovy je i praktická část, zejména ve 4. ročnících, která je ve většině případů realizovaná formou výuky na dopravním hřišti.

*„Cílem dopravní výchovy je příprava dětí na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí. Nejúčinnější formou, jak naplnit tento cíl, by bylo zařazení samostatného předmětu „Dopravní výchova“ jako povinného pro základní školy nebo vyčerpávajícím způsobem zahrnout učivo do vybraných předmětů základních škol. Do koncepce Rámcového vzdělávacího programu však dopravní výchovu jako samostatný předmět zařadit nelze. Avšak velkým přínosem by bylo zařazení dopravní výchovy mezi průřezová témata.“ (Límanová 2006, str. 5)*

## 2.3 Rámcový vzdělávací program

Rámcový vzdělávací program (RVP) pro základní vzdělávání je státní kurikulární dokument<sup>3</sup>, který vymezuje část Národního programu vzdělávání. Z tohoto dokumentu čerpají Školní vzdělávací programy (ŠVP), jejichž zpracování je pro všechny školy povinné.

V rámcovém vzdělávacím programu se uplatňuje nová strategie vzdělávání a to prostřednictvím klíčových kompetencí.

*„Pojem klíčové kompetence vznikl původně při vzdělávání dospělých lidí, při vzdělávání zaměstnanců, kteří byli připravováni pro měnící se pracovní uplatnění. Stručně řečeno: místo znalostí a dovedností se kladl důraz na kompetence k jednání. Tato idea se začala uplatňovat i ve školství. Jejím základem je úvaha, co by měl absolvent určitého stupně školy umět, aby se úspěšně uplatnil v životě, aby se svým vzděláním obstál na trhu práce. Mluví se o vzdělávání pro konkurenceschopnost. Vzdělání je zde tedy chápáno jako prostředek, jako instrument pro úspěšné uplatnění se v práci a ve společnosti.“ (Mareš 2013, str. 305)*

Klíčové kompetence tudíž představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého člena ve společnosti. Jejich výběr a pojetí vychází z hodnot obecně přijímaných ve společnosti a z obecně sdílených představ o tom, které kompetence jedince přispívají k jeho vzdělávání,

---

<sup>3</sup> kurikulární dokument – pedagogický dokument, který vymezuje koncepci, cíle a obsah vzdělávání

spokojenému a úspěšnému životu a k posilování funkcí občanské společnosti.<sup>4</sup> V etapě základního vzdělávání jsou za klíčové považovány kompetence k učení, k řešení problémů, komunikativní, sociální a personální, občanské a pracovní.

Klíčovým kompetencím se však nelze naučit. Dítě si je musí osvojit a přijmout za své. Jedná se o dlouhodobý a složitý proces, který má svůj počátek již v předškolním vzdělávání, pokračuje přes všechny další stupně vzdělávacího systému a v neposlední řadě si je již dospělý člověk dotváří v dalším průběhu života. Klíčové kompetence se mezi sebou prolínají. Lze je tak získat vždy jen jako výsledek celkového procesu výchovy a vzdělávání. K jejich utváření a rozvíjení tak musí směřovat a přispívat veškerý vzdělávací obsah i aktivity a činnosti, které ve škole probíhají.

Významnou a nedílnou součástí základního vzdělávání jsou také okruhy, které reprezentují současné problémy světa. Tyto okruhy jsou označovány jako „průřezová témata“ a mají formovat zejména postoje a hodnoty žáků. Průřezová témata se prolínají do vzdělávacích oblastí a stávají se náměty pro tvorbu žáků. V etapě základního vzdělávání jsou definována následující průřezová témata: osobnostní a sociální výchova, výchova demokratického občana, výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech, multikulturní výchova, mediální výchova a výchova environmentální.

Vzdělávací obsah základního vzdělávání je v RVP ZV orientačně rozdělen do devíti vzdělávacích oblastí. Jednotlivé vzdělávací oblasti jsou tvořeny jedním vzdělávacím oborem nebo více obsahově blízkými vzdělávacími obory:

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

---

<sup>4</sup> Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (2013)

Vzdělávací obsah vzdělávacích oborů je tvořen očekávanými výstupy a učivem. V rámci 1. stupně je vzdělávací obsah dále členěn na 1. období (1. až 3. ročník) a 2. období (4. až 5. ročník). Toto rozdělení má školám usnadnit distribuci vzdělávacího obsahu do jednotlivých ročníků.

Očekávané výstupy mají činnostní povahu, jsou prakticky zaměřené, využitelné v běžném životě a ověřitelné. Vymezují předpokládanou způsobilost využívat osvojené učivo v praktických situacích a v běžném životě.

## 2.4 Dopravní výchova v RVP

Téma dopravní výchovy je v současném Rámcovém vzdělávacím programu pro 1. stupeň základní školy, tedy pro 1. a 2. etapu vzdělávání, zahrnuto ve vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět.

Tato vzdělávací oblast je jedinou z oblastí RVP ZV, která je koncipována pouze pro 1. stupeň základního vzdělávání. Tato komplexní oblast vymezuje vzdělávací obsah týkající se člověka, rodiny, společnosti, vlasti, přírody, kultury, techniky, zdraví, bezpečí a dalších témat. Uplatňuje pohled do historie i současnosti a směřuje k dovednostem pro praktický život. Svým široce pojatým syntetickým (integrovaným) obsahem spoluutváří povinné základní vzdělávání na 1. stupni. Vzdělávací oblast Člověk a jeho svět je rozčleněna do 5 tematických okruhů, z nichž Dopravní výchovy se dotýkají okruhy 2.

V tematickém okruhu „Místo, kde žijeme“ se žáci učí na základě poznávání nejbližšího okolí, vztahů a souvislostí v něm chápat organizaci života v rodině, ve škole, v obci, ve společnosti. Učí se do tohoto každodenního života vstupovat s vlastní aktivitou a představami, hledat nové i zajímavé věci a bezpečně se v tomto světě pohybovat. Důraz je kladen na praktické poznávání místních a regionálních skutečností a na utváření přímých zkušeností žáků (**např. v dopravní výchově**). Různé činnosti a úkoly by měly přirozeným způsobem probudit v žácích kladný vztah k místu jejich bydliště, postupně rozvíjet jejich národní cítění a vztah k naší zemi.

Očekávané výstupy – 1. období, žák:

- vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště a školy, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v nejbližším okolí.

Učivo:

- domov – prostředí domova, orientace v místě bydliště,
- škola – prostředí školy, činnosti ve škole, **okolí školy, bezpečná cesta do školy, riziková místa a situace,**
- obec (město), místní krajina – její části, poloha v krajině, minulost a současnost obce (města), význačné budovy, **dopravní síť**.

V tematickém okruhu „Člověk a jeho zdraví“ žáci poznávají především sebe na základě poznávání člověka jako živé bytosti, která má své biologické a fyziologické funkce a potřeby. Poznávají zdraví jako stav bio-psycho-sociální rovnováhy života. Žáci se seznamují s tím, jak se člověk vyvíjí a mění od narození do dospělosti, co je pro člověka vhodné a nevhodné z hlediska denního režimu, hygieny, výživy, mezilidských vztahů atd. Získávají základní poučení o zdraví a nemocech, o zdravotní prevenci a poskytování první pomoci. Osvojují si bezpečné chování a vzájemnou pomoc v různých životních situacích, včetně mimořádných událostí, které ohrožují zdraví jedinců i celých skupin obyvatel. Žáci si postupně uvědomují, jakou odpovědnost má každý člověk za své zdraví a bezpečnost i za zdraví jiných lidí. Žáci docházejí k poznání, že zdraví je důležitá hodnota v životě člověka.

Očekávané výstupy – 1. období, žák:

- rozezná nebezpečí různého charakteru, využívá bezpečná místa pro hru a trávení volného času, **uplatňuje základní pravidla bezpečného chování účastníka silničního provozu**, jedná tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných.

Očekávané výstupy – 2. období, žák:

- uplatňuje účelné způsoby chování v situacích ohrožujících zdraví a v modelových situacích simulujících mimořádné události, **vnímá dopravní situaci, správně ji vyhodnotí a vyvodí odpovídající závěry pro své chování jako chodec a cyklista.**

Učivo:

- osobní bezpečí, krizové situace – **vhodná a nevhodná místa pro hru**, bezpečné chování v rizikovém prostředí, označování nebezpečných látek, **bezpečné chování v silničním provozu, dopravní značky, předcházení rizikovým situacím v dopravě a v dopravních prostředcích (bezpečnostní prvky)**, šikana, týrání, sexuální a jiné zneužívání, brutalita a jiné formy násilí v médiích,

- přivolání pomoci v případě ohrožení fyzického a duševního zdraví – služby odborné pomoci, čísla tísňového volání, **správný způsob volání na tísňovou linku.**

## 2.5 Poslání a cíle dopravní výchovy ve 4. ročníku

Poslání dopravní výchovy lze chápat jako samotné vyjádření smyslu a účelu její existence. Posláním je tedy utváření a posilování klíčových kompetencí žáků v oblasti bezpečného chování v silničním provozu. V rámci poslání musíme především:

- pozitivně ovlivňovat chování dětí v silničním provozu a předcházet tak možným rizikovým situacím,
- utvářet v dětech povědomí a respekt k obecně platným pravidlům, které jsou dány především zákony,
- vštípit dětem do povědomí zásady bezpečného a správného jednání a chování na pozemních komunikacích. Děti si musí být vědomy případných důsledků a naučit se být odpovědné za své neuvážené jednání a chování.

Cíle dopravní výchovy můžeme naopak chápat již jako konkrétní znalosti a dovednosti, kterými musí být žák vybaven pro bezpečný pohyb na pozemních komunikacích.

*„Za hlavní cíle dopravní výchovy můžeme považovat: bezpečné chování dětí v silničním provozu, předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace, získat a utvářet návyky do budoucna, vážit si života a chránit jej a zvládnout základní teoretické znalosti a dovednosti týkající se dopravy.“ (Sunkovská, 2007)*

Límanová pak ve své publikaci uvádí již konkrétnější cíle, kterých má být dosaženo na 1. stupni základní školy a které lze aplikovat právě na žáky 4. ročníků:

*„Cílem dopravní výchovy na 1. stupni základní školy je naučit žáka:*

- *Prakticky uplatňovat obecné zásady účelného a bezpečného chování i jednání účastníka provozu na pozemních komunikacích – chodce a cyklisty.*
- *Uvědomovat si vlastní postavení a uplatňovat v praxi základní principy taktiky pohybu v provozu na pozemních komunikacích.*
- *Znát obecné příčiny nesprávného chování a jednání chodců, zvláště dětí, ale i řidičů a snažit se aktivně předcházet jejich důsledkům.*

- *Uvědomovat si odpovědnost za vlastní chování a jednání v dopravním provozu.*
- *Chápat význam dobrého technického stavu vozidla a jeho udržování (jízdní kolo).*
- *Uvědomovat si odlišné možnosti jízdy a zastavení na suché, mokré, zledovatělé nebo zasněžené vozovce.*
- *Projevovat uvědomělou kázeň a ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích.*
- *Umět přivolat pomoc při dopravní nehodě a znát zásady poskytování první pomoci v podmínkách, které odpovídají jeho schopnostem a možnostem.*
- *Uvědomovat si význam řízení provozu včetně činnosti dopravní policie a plně je respektovat.*

*Výsledkem musí být samostatný a bezpečný pohyb dítěte jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích. “(2006, str. 21, 22)*

Cíle výuky dopravní výchovy ve 4. ročníku<sup>5</sup>:

- být zodpovědný za svoje chování, uvědomovat si rizika a vztahy mezi všemi účastníky silničního provozu, hledat řešení krizových situací, zejména v roli cyklisty,
- vnímat všemi smysly, zhodnotit a zpracovat získané informace a vyvodit z nich správné závěry pro bezpečnou cestu.

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.

---

<sup>5</sup> <http://www.msmt.cz/file/31653/>

## 3 Bezpečnost v dopravě

V této kapitole jsou uvedeny základní strategie bezpečnosti silničního provozu v České republice a v Evropské unii. Věnovat se zde budeme i statistickým ukazatelům nehodovosti a zvláště pak nehodovosti dětí. Za dítě je v této práci považována osoba do 14 let věku včetně.

### 3.1 Evropské dokumenty bezpečnosti silničního provozu

#### 3.1.1 Evropský akční program<sup>6</sup>

V červnu 2003 zveřejnila Komise při EU Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu 2003–2010. Cílem tohoto, již třetího akčního programu, bylo do konce roku 2010 snížit celkový počet smrtelných nehod na silnicích v Unii o polovinu. Přestože tento cíl nebyl ve stanovené lhůtě splněn, došlo ke snížení počtu obětí nehod na silnicích. V nové bílé knize ze dne 28. března 2011 se cíl, který se týká snížení počtu smrtelných nehod na silnicích o polovinu, odkládá na období do roku 2020, a stanoví se cíl „vize nula“, v rámci něhož by Unie měla do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. Komise rovněž určila ve svých směrech politiky sedm cílů a doporučila, aby za účelem jejich splnění byla přijímána opatření na vnitrostátní a evropské úrovni.

Jeden z cílů stanovuje: dosáhnout zlepšení v oblasti vzdělávání a školení účastníků silničního provozu a v oblasti kontroly dodržování právních předpisů týkajících se bezpečnosti silničního provozu; zajistit větší bezpečnost silničních infrastruktur i vozidel; podporovat zavádění inteligentních dopravních systémů, například palubního systému tísňového volání „eCall“; zlepšit pohotovostní služby a zajištění péče o raněné osoby; chránit zranitelné účastníky silničního provozu, například chodce a cyklisty.

#### 3.1.2 Evropská charta bezpečnosti silničního provozu<sup>7</sup>

Evropská charta bezpečnosti silničního provozu, kterou vede Evropská komise, je největší platformou občanské společnosti, pokud jde o bezpečnost silničního provozu.

---

<sup>6</sup> [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.5.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html)

<sup>7</sup> <http://www.erscharter.eu/cs/about>



Ke konci roku 2015 se k chartě zavázalo více než 2 300 veřejných i soukromých subjektů, které podnikají akce zaměřené na bezpečnost silničního provozu a iniciativy zaměřené na své členy, zaměstnance a zbytek občanské společnosti.

Tyto akce posilují v celé Evropě kulturu bezpečnosti silničního provozu, zlepšují obecné vědomosti o příčinách dopravních nehod a pomáhají vytvářet preventivní opatření a řešení. Rozmanitou komunitu členů charty tvoří společnosti, sdružení, místní orgány veřejné správy, výzkumné instituce, univerzity a školy. Všem subjektům, které se k chartě zavázaly, se dostává skutečného uznání a jejich akce jsou viditelně zveřejňovány na naší internetové stránce, což ostatním přináší poučení a inspiraci.

Cílem charty je konkrétně:

- povzbuzovat a podporovat evropská sdružení, školy, univerzity, společnosti všech typů a velikostí a místní orgány, aby podnikaly akce v zájmu bezpečnosti silničního provozu v Evropě,
- oceňovat přínos, který má pro bezpečnost silničního provozu občanská společnost,
- usnadňovat složkám občanské společnosti získávání a sdílení vědomostí o otázkách bezpečnosti silničního provozu v Evropské unii,
- usnadňovat skutečný dialog v zájmu přenosu zkušeností a postupů z oblasti bezpečnosti silničního provozu na všech úrovních veřejné správy v Evropské unii.

Posláním Evropské charty bezpečnosti silničního provozu je podporovat a rozšiřovat komunitu signatářů charty, a to s konečným cílem snížit do roku 2020 počet úmrtí v důsledku dopravních nehod.

### **3.2 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu<sup>8</sup>**

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599. Tvoří jej samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.

V roce 2014 nebylo dosaženo stanoveného cíle NSBSP 2020 ve snížení počtu usmrcených v obou sledovaných kategoriích do 24 h. i do 30 dnů. Jejich počet se

---

<sup>8</sup> <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

dokonce oproti roku 2013 významně zvýšil – o 7,9 % (do 24 h.), respektive o 5,2 % (do 30 dnů). Pokud se týká počtu těžce zraněných, došlo jen k nepatrnému zlepšení (o 0,7 %).

Oproti tomu byly stanovené strategické cíle v roce 2013 splněny. Počet usmrcených do 24 hodin byl nižší o 13 osob oproti předpokladu, což znamená naplnění průběžného cíle tento rok. Počet těžce zraněných byl dokonce nižší o 155 osob, což znamená rovněž splnění průběžného cíle. Pouze v ukazateli usmrcených do 30 dnů, užívaným pro mezinárodní srovnávání, došlo k překročení předpokládané hodnoty o 8 osob. V tomto případě tedy cíl splněn nebyl, ale i tak existuje předpoklad jeho dosažení pod hodnoty stanovené v NSBSP 2020.

K tomu, aby se tato strategie stala skutečně efektivním nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je třeba účinným způsobem zapojit nejen veškeré zainteresované subjekty, ale i všechny další účastníky silničního provozu.

Garantem plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je Ministerstvo dopravy České republiky oddělení BESIP.

### **3.3 Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky v roce 2015<sup>9</sup>**

Policie ČR v roce 2015 šetřila 93 067 nehod, při kterých bylo 660 osob usmrceno, těžce zraněno bylo 2 540 osob a 24 426 osob bylo lehce zraněno. Odhadnutá hmotná škoda policií na místě nehody je 5 439 mil. Kč. Porovnání hodnot základních ukazatelů s rokem 2014 je následující:

#### **Nárůst zaznamenáváme v kategorii:**

počet nehod	o	7 208 nehod	tj. o 8,4 %
počet usmrcených	o	31 osob	tj. o 4,9 %
počet lehce zraněných	o	771 osob	tj. o 3,3 %
odhad hmotné škody	o	505,9 mil. Kč	tj. o 10,3 %.

#### **Pokles zaznamenáváme v kategorii:**

počet těžce zraněných	o	222 osob,	tj. o 8 %
-----------------------	---	-----------	-----------

<sup>9</sup> <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

**Počet nehod** šetřených Policií ČR v roce 2015 je od roku 1990 sedmý nejnižší (nejméně bylo v roce 2009 – 74 815 nehod a nejvíce v roce 1999 – 225 690 nehod). Při porovnávání počtu nehod v tomto období je však nutné brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR.

**Počet usmrcených osob** v roce 2015 je od roku 1990 třetí nejnižší (nejméně usmrcených bylo v roce 2013 – 583 osob a nejvíce usmrcených bylo v roce 1994 – 1 473 osob).

**Počet těžce zraněných osob** v roce 2015 je nejnižší od roku 1990 (nejvíce těžce zraněných osob bylo v roce 1997 – 6 632 osob).

**Počet lehce zraněných osob** je v porovnání od roku 1990 osmý nejnižší (nejméně lehce zraněných bylo v roce 2010 – 21 610 osob a nejvíce lehce zraněných osob bylo v roce 1996 – 31 296).

Z porovnání jednotlivých období roku 2015 vyplývá, že počet usmrcených osob byl v porovnání s rokem 2014 nižší pouze ve druhém čtvrtletí, v ostatních čtvrtletích zaznamenáváme nárůst usmrcených, nejvyšší nárůst pak evidujeme ve třetím čtvrtletí a sice o 18 usmrcených osob.

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 255 nehod, bylo usmrceno 1,8 osoby, necelých 74 osob bylo zraněno. Na každý den pak připadá 14.901.712,- Kč odhadu hmotných škod. Znamená to také, že každých 5,6 minut šetřila policie nehodu, každých 13,3 hodin došlo na našich komunikacích k usmrcení osoby, každých 19,5 minuty byl zraněn účastník silničního provozu a na každou hodinu pak připadá hmotná škoda ve výši 620.905,- Kč. Průměrná škoda při jedné nehodě je 58.443,- Kč.

### **Viníci nehod**

Nejvíce nehod zavinili řidiči motorových vozidel – 84 % z celkového počtu nehod, největší relativní zvýšení počtu nehod (o 22,8 %) zaznamenáváme u nehod zaviněných lesní zvěří a domácími zvířaty. Více nehod zavinili řidiči osobních automobilů (o 3 406 nehod, tj. o 7,4 %), nákladních automobilů sólo (o 540 nehod, tj. o 8,4 %), nákladních automobilů s návěsem (o 326 nehod, tj. o 13,5 %), autobusů (o 162 nehod, tj. o 16,4 %) atd. Ke snížení počtu došlo u nehod zaviněných řidiči tramvají (o 38 nehod, tj. o 27,7 %), cyklisty (o 78 nehod, tj. o 3 %) atd.

Pozitivně lze hodnotit pokles nehodovosti dětí chodců a cyklistů. Na nehodách chodců se děti podílejí 436 nehodami (o 5 nehod méně), při nichž byla 1 osoba usmrcena (stejně jako v roce 2014) a 421 osob zraněno (o 16 osob méně). Děti cyklisté

zavinily 211 nehod (o 53 nehod méně), tyto nehody si nevyžádaly žádnou usmrcenou osobu (pokles o 1 osobu), 195 osob při nich bylo zraněno (o 43 osob méně).

### **Příčiny nehod**

Nejčastější hlavní příčinou nehod řidičů motorových vozidel zůstává i nadále nesprávný způsob jízdy (63,7 % z počtu těchto nehod), na který připadá i nejvyšší počet usmrcených osob. Dalšími nejčastějšími příčinami dopravních nehod je nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem a nesprávné otáčení nebo couvání. V porovnání s rokem 2014 došlo ve všech kategoriích k nárůstu počtu nehod. Nejvyšší zvýšení evidujeme v kategorii nesprávný způsob jízdy (o 4 017 nehod), o 27 osob je vyšší i počet usmrcených osob z této příčiny. Snížení počtu usmrcených zaznamenáváme u nesprávného předjíždění (o 12 usmrcených) a nepřiměřené rychlosti (o 6 osob).

### **Druhy nehod**

Nejčastěji docházelo k nehodám při srážce jedoucích vozidel (35,9 % z celkového počtu nehod) či srážce s pevnou překážkou (21,3 %). Srážkou s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným skončilo 19,8 % nehod, srážkou s lesní zvěří 9,9 % a havárií – nehodou jednoho vozidla skončilo 5,7 % nehod.

Nejvíce úmrtí bylo zaznamenáno při nehodách končících vzájemnou srážkou jedoucích vozidel (43,5 % z celkového počtu usmrcených osob). Přes 25 % z celkového počtu usmrcených si vyžádaly nehody končící srážkou s pevnou překážkou, přičemž nejtragičtější bilanci mají kolize se stromem (102 usmrcených). Je nutné ještě připomenout nehody končící srážkou s chodcem (19,5 % z počtu usmrcených), byť se na celkovém počtu nehod podílejí jen 3,8 %. Největší nárůst usmrcených byl u nehod končících srážkou jedoucích vozidel (o 23 usmrcených) a havárií (o 13 osob).

Všechny uvedené údaje o usmrcených a zraněných osobách zachycují stav do 24 hodin po nehodě.

## **3.4 Zákonné podmínky provozu cyklistů na pozemních komunikacích**

Abychom měli v dopravní výchově děti co učit, nestačí nám pouze odkázat se na RVP ZV, ve kterém se stanoví jako hlavní očekávaný výstup: znalost a respektování pravidel silničního provozu. Již z pojmu „pravidla“ je jasné, že ta musí být někde ukotvena. V právním státě se tak děje prostřednictvím zákonů. V oblasti pravidel silničního provozu je nejdůležitějším zákonem zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na

pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon nabyl své účinnosti dne 1. 1. 2001. Od této doby prošel mnoha změnami. Je to dáno tím, že tento zákon zasahuje do života všech občanů České republiky, ale i cizích státních příslušníků, kteří se na pozemních komunikacích v ČR pohybují. Do současné doby, (únor 2016) byl tento zákon ovlivněn již 43 změnami.

Z uvedeného je patrné, že osoby, které se podílejí na výuce dopravní výchovy, musí neustále sledovat aktuální vývoj v této oblasti.

Dopravní výchova je u žáků 4. ročníků základních škol primárně zaměřena na děti v rolích cyklistů. Tento stav je dán především převzetím cílů z RVP ZV, ten se však při svém vzniku opíral právě i o zákon o silničním provozu.

V následujícím textu rozeberu jednotlivé části zákona, abychom zjistili, proč tomu tak je.

## *§ 2 Vymezení základních pojmů<sup>10</sup>*

*Pro účely tohoto zákona*

*a) účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*

Z uvedeného vyplývá, že každá osoba, která vkročí ze soukromého pozemku na veřejně přístupnou komunikaci nebo chodník, stává se ihned ve smyslu tohoto zákona účastníkem provozu. Jedná se tedy i o nejmenší děti, které jsou vedeny za ruku svými rodiči např. do mateřské školy.

*d) řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti,*

Z tohoto písmene zákona můžeme odvodit, že cyklista, tj. řidič nemotorového vozidla, je též přímým účastníkem provozu na pozemních komunikacích.

## *§ 3 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích*

*(1) Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila*

---

<sup>10</sup> zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (silniční zákon)

*taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.*

Věta první tohoto odstavce může mít velice subjektivní výklad, nikde není určeno, jaký je dostatečný věk pro účast dítěte v provozu na pozemních komunikacích. Věta druhá tak stanovuje, že je nutné učinit příslušná opatření k zabránění ohrožení bezpečnosti. V případě chodce se tak jedná např. o doprovod, v případě cyklisty např. o spojení dětského kola pevným rámem k jízdnímu kolu jiné osoby.

*(2) Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.*

Ve vztahu k cyklistům se jedná o nutnost zvládnout vše potřebné k ovládnutí jízdního kola, znalost tohoto zákona, ale i dalších předpisů o provozu na pozemních komunikacích. V tomto případě by se např. jednalo o vyhlášku č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích, tedy konkrétně spíše Přílohy č. 12, části C, ve které jsou stanoveny technické požadavky na výbavu jízdních kol.

#### *§ 4 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích*

*Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen*

*a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,*

Zde zákonodárce spíše apeluje na „zdravý rozum“ všech účastníků silničního provozu. Přeceňování vlastních schopností a podcenění povětrnostních vlivů může mít (např. pro cyklistu při jízdě na namrzlé vozovce) fatální následky.

*b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,*

K tomu, aby se cyklista mohl řídit pravidly silničního provozu, musí je nejprve dobře znát, a proto má dopravní výchova na základních školách své opodstatnění. Je tudíž nutné dětem vhodnou formou podat nejdůležitější pasáže tohoto zákona a to jim srozumitelnou formou.

*c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.*

Tento návyk by měly děti mít již z předchozích období, dopravní značky a světelné signály jsou předmětem výuky dopravní výchovy od 1. do 3. ročníku ZŠ. V ročníku čtvrtém pouze rozšiřují znalost dopravních značek.

*§ 39a Provoz v obytné, pěší a cyklistické zóně*

*(1) Cyklistická zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Zóna pro cyklisty“ a konec je označen dopravní značkou „Konec zóny pro cyklisty“.*

Nutná znalost příslušných dopravních značek, které by měly být předmětem výuky dopravní výchovy ve 4. ročníku.

*(2) V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 57 odst. 2 a 3.*

Cyklisté mohou jet i vedle sebe a to i středem komunikace.

*(3) Jiným vozidlům než jízdním kolům je vjezd do cyklistické zóny povolen jen tehdy, jsou-li vyznačena ve spodní části dopravní značky podle odstavce 1.*

Opět je zde nutná znalost příslušných dopravních značek. Děti musí mít na paměti, že provoz jiných vozidel je i zde možný a musí k tomu přizpůsobit své chování a jednání.

*(4) V cyklistické zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h<sup>-1</sup>. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči cyklistům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.*

Tento odstavec je primárně určen řidičům motorových vozidel, kteří se v zóně pohybují. Děti však musí vědět, že takovéto vozidlo je může při své jízdě omezit. Termíny „ohrozit“ a „omezit“ je nutné dětem vhodnou formou vysvětlit, jsou totiž těžko pochopitelné i pro dospělé účastníky silničního provozu. Není nutné znát jejich definice,

ale umět rozlišit kdy jen „překážím“ a kdy už mohu svým jednáním způsobit někomu zranění.

*(5) V cyklistické zóně musí cyklisté umožnit motorovým vozidlům jízdu.*

Jasně nařizení cyklistům, že i přes určité výhody, které pro ně plynou z výše uvedených ustanovení zákona, nesmí záměrně znemožňovat jiným vozidlům jízdu.

#### *§ 58 Jízda na jízdním kole*

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

Ustanovení, které jasně nařizuje použití cyklistické přilby pro všechny děti bez výjimky.

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

Pro děti 4. ročníků asi nejdůležitější odstavec zákona. Je zde stanoveno, že do dovršení 10. roku věku musí jet po pozemní komunikaci na jízdním kole pouze v doprovodu osoby starší 15 let. Z uvedeného odstavce tak vyplývá, i když to zde není explicitně vymezeno, že po dovršení věku 10 let, již může cyklista vyrazit na jízdním kole do silničního provozu bez tohoto doprovodu.



## 4 Děti v dopravě

Děti jsou společně se seniory nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu. Dítě se od svého narození velmi rychle vyvíjí a v každé etapě svého vývoje čelí různorodým překážkám, které ho v silničním provozu potkávají.

*„Dítě disponuje osobitým viděním, slyšením, vnímáním, myšlením, reagováním a nikdy neprožívá situaci stejně jako dospělý člověk. Dítě není jeho zmenšenou kopií. Rozpoznání nebezpečí se zakládá na odlišných představách. Dítě poznává život kolem sebe především smyslovými vjemy vázanými na stupeň jeho zralosti.“* (Havlík 2005, str. 127)

V následujícím přehledu jsou děti rozděleny do 4 věkových skupin s určením hlavních rizikových faktorů k danému věku.

### Děti ve věku 0–3 let<sup>11</sup>

Účast dětí v dopravě v nejtětlejším věku spočívá výhradně v tom, že jsou dospělými osobami přepravovány z jednoho místa na druhé a jimi musí být rovněž chráněny. Má-li být zajištěna bezpečnost dítěte ve všech druzích dopravy, přejímá toto zabezpečení výhradně dospělá osoba dítě doprovázející. Dospělá osoba, zvláště pak rodič, musí jít i v tomto ohledu příkladem. Nehodě mnohdy zabránit nelze, ale vhodnými opatřeními před započatím jízdy lze její následky výrazně eliminovat.

Doporučená opatření k eliminaci možných rizik:

- používání vhodného zádržného systému ve vozidle – autosedačky,
- při přecházení vozovky s dítětem v kočárku udržovat kočárek v dostatečné vzdálenosti od okraje komunikace – nepředsouvat jej při rozhlížení,
- při jízdě dítěte na odstrkovadle najít vhodnou plochu mimo blízkost vozovky,
- při přepravě dítěte na jízdním kole volit vhodnou sedačku chránící nohy, dítě připoutat a vybavit helmou.

### Děti ve věku 4–6 let

Dítě si začíná uvědomovat svět kolem sebe – předměty, situace a možná nebezpečí. Je potřeba ho správně vést, naučit ho opatrnosti, seznámit se základními

---

<sup>11</sup> [http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci\\_ditete\\_v\\_doprave.pdf](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf)

pravidly (poslouchání dospělých, zastavení před silnicí, rozhlížení se, barvy semaforu atd.)

Doporučená opatření k eliminaci možných rizik:

- dbát na připoutání dítěte v autosedačce a to i na krátkých vzdálenostech,
- pozor na velikost – děti mohou být přehlédnuty při couvání, kdy nejsou přes zadní okno automobilu vidět; nebezpečnými místy jsou např. velká parkoviště u supermarketů,
- při zastavení vozidla u krajnice by mělo dítě vystupovat vždy vpravo, aby neočekávaně neotevřelo dveře vozidla, nebo nevstoupilo přímo do vozovky,
- při chůzi po chodníku vést dítě na straně odvrácené od vozovky,
- dbát zvýšené opatrnosti, pokud si v blízkosti vozovky hrají děti např. s míčem.

### **Děti ve věku 7–9 let**

Začátek povinné školní docházky je první zásadní změnou v životě dítěte. Jednou z jeho prvních povinností je samostatný pohyb v dopravě. Nejdříve nacvičenou cestou z domova do školy a zpět, postupně do různých zájmových kroužků, na sportoviště, za kamarády nebo na nákupy do centra města.

Doporučená opatření k eliminaci možných rizik:

- volit pestrobarevné oblečení nejlépe s reflexními prvky,
- přecházení vozovky – i na přechodu raději počkat až vozidla zastaví, teprve poté vkročit do vozovky,
- jízda na kole po silnici – vždy pod dohledem osoby starší 15 let a s přilbou.

### **Děti ve věku 10–14 let**

Po desátém roce věku dítěte dochází k rychlému rozvoji jeho samostatnosti téměř ve všech oblastech jeho činností, pohyb v dopravě nevyjímaje. Děti začínají získávat jistou nezávislost, mohou jezdit samy na kole po silnici bez doprovodu, mají více volnosti a volný čas tráví s kamarády. Pohybují se tedy běžně v dopravě a převážnou míru své bezpečnosti si zajišťují samy. Měly by si být dostatečně vědomy rizik, umět se za sebe správně rozhodovat a nenechat se strhnout k nezodpovědnému, riskantnímu jednání. Mnohdy právě předvádění se před partou, napodobování nestandardního chování a zbrklost vedou ke vzniku tragických dopravních nehod.

Doporučená opatření k eliminaci možných rizik:

- přeprava dítěte v automobilu – stále nutný podsedák a správně nastavená opěrka hlavy,
- chůze po chodníku se sluchátky na uších,
- pohyb po chodníku a na silnici na kolečkových bruslích,
- jízda skupiny cyklistů po komunikaci – dodržování rozestupů.

Děti v každém věku jsou neustále v pohybu a svoji pozornost spíše věnují podnětům zajímavým, v dané dopravní situaci však nepodstatným. Chybí jim schopnosti a zkušenosti, které by je vedly k předvídání rizikových situací. Mají špatný odhad vzdálenosti a rychlosti, omezené periferní vidění a nedokáží věnovat pozornost většímu množství podnětů najednou. Zároveň jsou omezeny svou výškou, což jim znemožňuje náležitý rozhled a zároveň nejsou dobře vidět z pohledu příjíždějících řidičů. To vše tvoří samo o sobě hlavní rizikový faktor dětí v silniční dopravě. Je dán psychickým a senzomotorickým vývojem jedince, je proto nutné s tímto faktorem při provozu na pozemních komunikacích počítat.

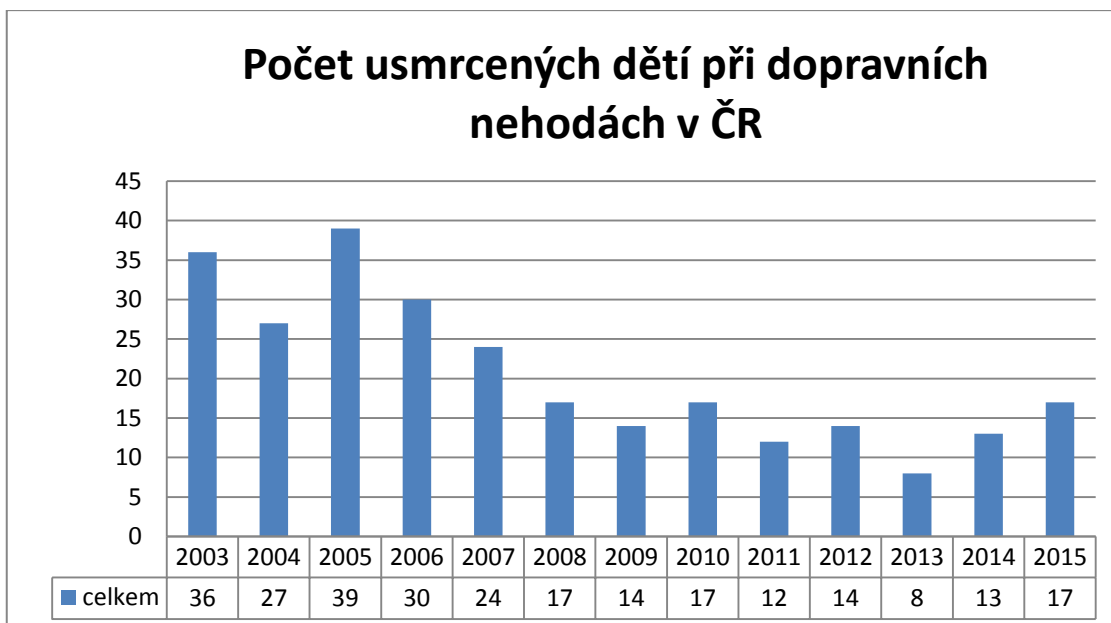
Z uvedeného vyplývá, že s učením zásad bezpečného pohybu po pozemních komunikacích by měli začít rodiče již v předškolním věku dítěte a nespoléhat na to, že hlavní roli v dopravní výchově bude mít škola. Rodiče by se měli chovat tak, aby byli svým dětem vzorem.

Nezbytnou součástí zvýšení bezpečnosti dětí na pozemních komunikacích jsou kromě výuky dopravní výchovy i vhodné stavebně-technické úpravy dopravního prostředí tam, kde se předpokládá zvýšený pohyb dětí (např. okolí škol, sportovišť apod.).

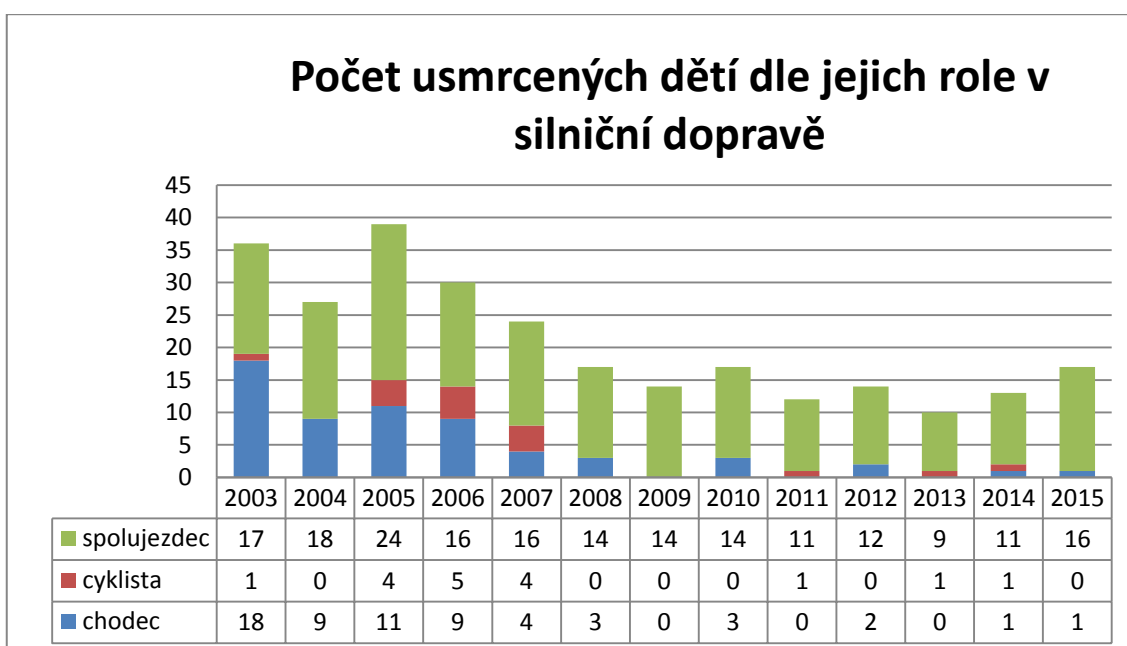
## **4.1 Statistika dopravních nehod dětí**

Zdrojem statistických údajů této práce jsou dokumenty Ministerstva dopravy ČR – oddělení BESIP i statistiky dopravní nehodovosti a jejich následků Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

Z pohledu následků dopravní nehodovosti je tento dokument zaměřen na usmrcené ve věkové kategorii 0–14 let (děti).

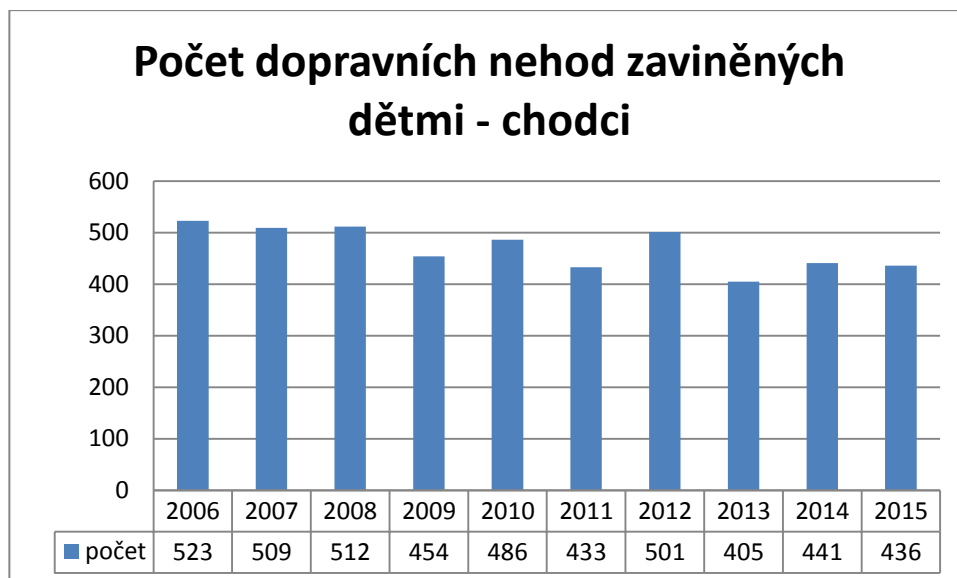


**Graf 1: Počet usmrcených dětí při dopravních nehodách na pozemních komunikacích v ČR v letech 2003–2015**



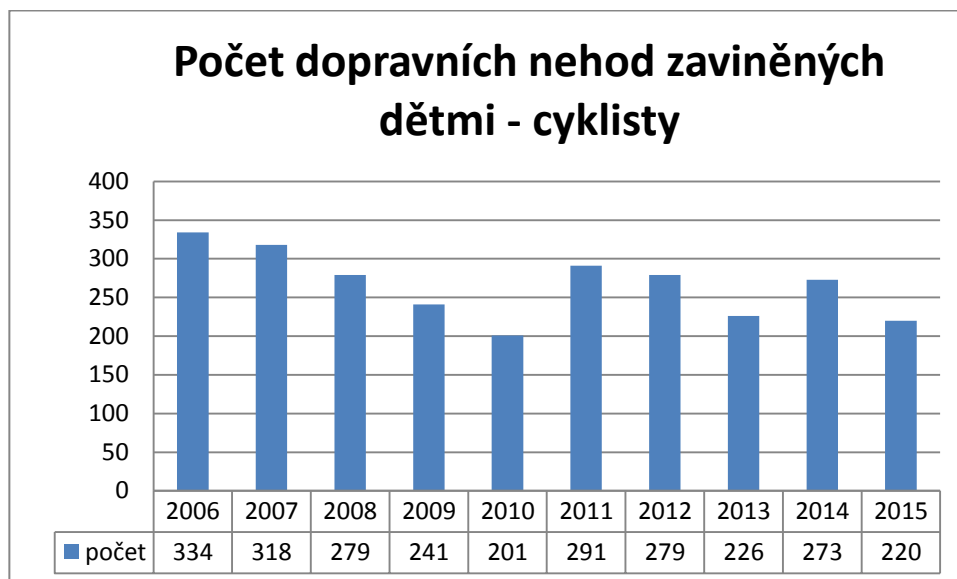
**Graf 2: Počet usmrcených dětí při dopravních nehodách na pozemních komunikacích v ČR v letech 2003–2015, znázorňující roli dítěte v době nehody**

Jak je patrné z grafu č. 1, celkový počet usmrcených dětí při dopravních nehodách od roku 2013 každoročně stoupl. Na grafu č. 2 však můžeme vidět, že se jedná o nárůst úmrtí dítěte v roli spolujezdce, což dítě samotné, jako pasivní účastník, nemůže ovlivnit.



**Graf 3: Počet dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR v letech 2006–2015, u nichž bylo dítě v roli chodce viníkem nehody**

V roce 2015 bylo dítě v roli chodce účastníkem 868 dopravních nehod. Ze strany dětí tak došlo k zavinění 50,23 % všech nehod, u kterých bylo dítě v roli chodce jejím účastníkem.



**Graf 4: Počet dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR v letech 2006–2015, u nichž bylo dítě v roli cyklisty viníkem nehody**

V roce 2015 bylo dítě v roli cyklisty účastníkem 371 dopravních nehod. Ze strany dětí tak došlo k zavinění 59,3 % všech nehod, u kterých bylo dítě v roli cyklisty jejím účastníkem.

Základní poznatky statistických ukazatelů dětí:

- od vzniku samostatné České republiky do konce roku 2015 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 749 dětí,
- nejtragičtější, z pohledu dětí, byl rok 1994, kdy bylo usmrceno 75 osob, naopak nejméně usmrcených dětí bylo v roce 2013 (8 dětí),
- od roku 2013 však opět každoročně dochází k nárůstu počtu usmrcených dětí při dopravních nehodách, v roce 2014 o 5 a v roce 2015 o 9 ve vztahu k roku 2013,
- v roce 2015 bylo 6 366 dětí účastníkem dopravní nehody, 17 dětí následkem nehody zemřelo.

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod dětí v rolích chodců a cyklistů patří:

- náhlý vstup do vozovky – např. zpoza zaparkovaných vozidel,
- přecházení vozovky bez rozhlédnutí a mimo vyznačené přechody pro chodce,
- hra dětí na vozovce nebo v její blízkosti,
- nerespektování pravidel silničního provozu při jízdě na kole, jako např. náhlé odbočení bez udání změny směru jízdy, jízda vedle sebe apod.

## **5 Implementace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů základních škol v Mladé Boleslavi**

Mladá Boleslav je statutárním městem na severu Středočeského kraje. V současné době v něm žije 38 226 obyvatel<sup>12</sup>. Město je zřizovatelem všech 9 základních škol, které se nacházejí na jeho území. Město je zároveň největším centrem automobilového průmyslu v České republice, což velice zatěžuje dopravní síť jak města samotného, tak i bezprostředního okolí. Základní školy ve městě jsou zároveň i spádovými školami blízkých obcí. Dopravní výchova je tak důležitou součástí všech úrovní vzdělávání ve městě. Město investuje do systému vzdělávání finanční prostředky, za které bylo např. v roce 2014 zcela zrekonstruováno dopravní hřiště, na kterém probíhá praktická část dopravní výchovy dětí 4. ročníků ZŠ. Finančně přispívá i automobilka Škoda Auto a.s., která pořádá programy a akce zaměřené právě na bezpečnost v silniční dopravě.

Dopravní výchova 4. ročníků základních škol je v souladu s očekávanými výstupy pro 2. období vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět (RVP ZV) primárně zaměřena na dítě v roli cyklisty. V následujícím textu jsou uvedeny očekávané výstupy z oblasti dopravní výchovy u žáků 4. ročníků tak, jak jsou stanoveny v jednotlivých školních vzdělávacích programech.

Školní vzdělávací program je kutikulární dokument, který si každá škola vytváří sama, aby jeho prostřednictvím realizovala požadavky rámcového vzdělávacího programu. Jde tedy o druhou úroveň kurikula, jehož vytvoření je legislativně zakotveno v zákoně č. 561/2004 Sb. (školský zákon).

### **5.1 1. základní škola Mladá Boleslav**

Základní škola Komenského je městská škola, která poskytuje vzdělání cca 370 žákům v 1. až 9. postupném ročníku. Výuka probíhá na 1. stupni v jedné až třech (na 2. stupni ve třech až pěti) paralelních třídách ročníku. Na 1. stupni jsou první třídy specializované na žáky s vadami řeči a od 3. ročníku 1. stupně pak na žáky se specifickými poruchami učení. Těmto žákům, s ohledem na rozsah speciálních vzdělávacích potřeb, náleží podpůrná opatření, tzn. využití speciálních metod, postupů, forem a prostředků vzdělávání, didaktických materiálů nebo jiných opatření zohledňujících jejich vzdělávací potřeby.

---

<sup>12</sup> dle evidence obyvatel Magistrátu města Mladá Boleslav, údaj je platný ke dni 23. 2. 2016

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět
Vyučovací předmět:	Vlastivěda a přírodověda
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	osobní bezpečí – bezpečné chování v silničním provozu v roli chodce a cyklisty; pravidla silničního provozu
Metody, formy, pomůcky, materiály:	dopravní výchova, zkušební testy, soubor dopravních značek a křižovatek; pravidelné návštěvy dětského dopravního hřiště zakončené závěrečnou zkouškou písemnou i praktickou
Očekávaný výstup:	uplatňuje bezpečné způsoby chování v silničním provozu v roli chodce a cyklisty; splňuje požadavky pro získání průkazu cyklisty

## 5.2 2. základní škola Mladá Boleslav

Základní škola Komenského náměstí 91, Mladá Boleslav je středně velká městská škola, založená koncem 90. let 19. století. Je úplnou základní školou, která poskytuje základní vzdělání cca 650 dětem v 1. až 9. postupném ročníku, přičemž téměř v každém ročníku jsou 3 paralelní třídy. Na 2. stupni vytváří ve třídách standardní a jazykové skupiny. Výuka na 1. stupni probíhá především v budově č. p. 94, na 2. stupni v budově č. p. 91. Součástí školy jsou školní družina a školní jídelna.

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět; člověk a jeho zdraví
Vyučovací předmět:	Přírodověda
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	osobní bezpečí – bezpečné chování v rizikovém prostředí; bezpečné chování v silničním provozu v roli chodce a cyklisty; dopravní výchova
Očekávaný výstup:	zná zásady bezpečného chování chodce; dodržuje pravidla silničního provozu cyklisty; rozumí významu dopravních značek v blízkém okolí



### 5.3 3. základní škola Mladá Boleslav

Základní škola Dr. Edvarda Beneše je plně organizovaná škola s vymezenou spádovou oblastí v centru města. Díky svému umístění je škola velmi dobře dopravně dostupná. Kapacita školy je 610 žáků, v každém z prvního až devátého ročníku je zpravidla po dvou paralelních třídách. Na škole jsou zřízeny sportovní třídy se zaměřením na lední hokej od 1. do 9. ročníku. Škola má dlouholeté zkušenosti s integrací žáků se zdravotním postižením, s integrací žáků se specifickými poruchami učení a s výukou cizinců.

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět
Vyučovací předmět:	Přírodověda
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	dopravní situace, dopravní značky, předcházení rizikovým situacím v dopravě a dopravních prostředcích; chování v krizových situacích, vhodná místa pro hru
Očekávaný výstup:	vnímá dopravní situace, správně je vyhodnotí, vyvodí odpovídající závěry pro své chování jako chodec a cyklista; zná zásady bezpečného chování v různém prostředí – škola, domov, styk s cizími osobami, silniční provoz a řídí se jimi

### 5.4 4. základní škola Mladá Boleslav

Škola stojí na okraji města v blízkosti lesoparku Štěpánka v klidném prostředí, avšak nedaleko od centra. Kapacita školy činí 310 žáků. Svému účelu slouží od roku 1927. Škola sdružuje základní školu, mateřskou školu a školní jídelnu. Tato integrace umožňuje poskytovat komplexní nabídku dětem i rodičům v rámci předškolní a povinné školní docházky. Zvláště se osvědčila při přípravě žáků na vstup do školy a při pořádání společných akcí pro děti. Mimo plnění školních vzdělávacích programů se škola zaměřuje na výchovu a vzdělávání dětí s poruchami učení. Speciální pedagogickou péči provádějí na škole pedagogové s potřebnou kvalifikací, vzděláním a praxí.

Škola do svého současného vzdělávacího programu dosud neimplementovala prvky dopravní výchovy. Školní vzdělávací program pochází z roku 2007 a nereflektuje tak poslední požadavky RVP ZV 2013.

Škola však spolupracuje s provozovatelem dětského dopravního hřiště žáci 4. ročníku každoročně absolvují výukový program „dopravní výchova“. Ani tato skutečnost však není zaznamenána v ŠVP školy.

## 5.5 5. základní škola Mladá Boleslav

Základní škola Dukelská 1112 v Mladé Boleslavi se nachází v okrajové části Mladé Boleslavi nedaleko lesoparku Štěpánka. Je to úplná škola s devíti postupnými ročníky. V ideálním případě je v každém ročníku po dvou paralelních třídách. Maximální kapacita školy je 490 žáků. Na tento počet byla navýšena v době, kdy školu z důvodu povinné spádovosti navštěvovaly děti ze sídliště na opačné straně města. Po zrušení povinných obvodů škola zaznamenala úbytek žáků, který se podařilo vyřešit zaměřením svého ŠVP na pohyb, zdravý životní styl, partnerské prostředí a přístup.

Školu navštěvují také žáci jiných národností, jejichž rodiče našli v Mladé Boleslavi práci. V současné době většina žáků bydlí v okolí školy, část žáků dojíždí ze sídliště Severní město, část žáků bydlí v okolních obcích a musí tedy dojíždět. Tomu je přizpůsoben i začátek vyučování, který je posunut na 8.10 hod. Díky neustálému vzdělávání sboru v oblasti didakticko-metodické a psychologické, zájmu o alternativní formy výuky (např. Montessori) a snaze o naplňování základních principů zdravé školy oslovují školu zájemci z širšího regionu.

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět
Vyučovací předmět:	Vlastivěda
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	dopravní výchova
Očekávaný výstup:	vnímá dopravní situaci, správně ji vyhodnotí, vyvodí odpovídající závěry pro své chování jako chodec a cyklista

## 5.6 6. základní škola Mladá Boleslav

Základní škola a Mateřská škola Mladá Boleslav, Jilemnického 1152 je úplnou základní školou s kapacitou 550 žáků s kompletním zabezpečením, včetně školní jídelny a školní družiny, které sídlí v jedné budově. Součástí školy je od 1. září 2010 také mateřská škola vybudovaná přestavbou jednoho z pavilonů. Důraz v ŠVP je kladen zejména na tělesnou a sportovní činnost, na vědomosti a dovednosti v přírodovědných předmětech včetně matematiky, a také na jazykovou vybavenost žáků. Již v předchozím ŠVP byl zaveden od sedmé třídy povinný druhý cizí jazyk. Po zkušenostech z minulého období a díky možnostem školy je nabízen jak německý, tak ruský jazyk. Program je cíleně orientován na žáka, respektuje jeho osobní maximum a individuální potřeby. Umožňuje efektivní profesionální a promyšlenou práci učitele. Cílem programu je vytvořit zázemí, které rozvíjí iniciativu žáků a jejich tvořivost. Současně zohledňuje i jejich možnosti. Musí je vybavit vším potřebným pro úspěšný a radostný život.

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět; člověk a jeho zdraví
Vyučovací předmět:	Přírodověda
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	bezpečnost v dopravě
Očekávaný výstup:	vyhodnotí nebezpečná místa v modelových dopravních situacích; vnímá dopravní situaci a dokáže ji vyhodnotit jako chodec i cyklista; charakterizuje bezpečné chování v dopravních prostředcích

## 5.7 7. základní škola Mladá Boleslav

Základní škola Mladá Boleslav, Václavkova 1082 je největším zařízením ze ZŠ zřizovaných Magistrátem města Mladá Boleslav. Školní budova má charakter pavilónové školní budovy, do provozu byla uvedena ve školním roce 1978/1979. Ve školní budově je 49 učeben, z toho 17 jich slouží jako odborné pracovny a 18 je vybaveno interaktivními tabulemi s multimediálním programovým vybavením. Ve škole je 7 oddělení školní družiny s kapacitou 210 žáků. Celková koncepce školy se

zaměřuje na maximální individualizaci přístupů k výchovně vzdělávací práci s ohledem na schopnosti a možnosti každého žáka.

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět; člověk a jeho zdraví
Vyučovací předmět:	Přírodověda
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	dopravní výchova
Očekávaný výstup:	zná zásady bezpečného chování v silničním provozu

## 5.8 8. základní škola Mladá Boleslav

Základní škola a Mateřská škola Mladá Boleslav, Václavkova 1040 je úplnou školou s 1. až 9. postupným ročníkem nacházející se na sídlišti Severní město v Mladé Boleslavi, odkud také pochází většina žáků. Škola vzdělává 320 žáků, průměrná naplněnost tříd je 22 žáků. Výuka probíhá v jedné až dvou paralelních třídách.

Škola poskytuje úplné základní vzdělání žákům z Mladé Boleslavi a okolí. Vzdělávací program nabízí jako „nadstavbu“ také volitelné a nepovinné předměty, jejichž zaměření směřuje k rozšíření kompetencí v oblasti přírodovědných a technických oborů. Dále žákům nabízí rozšířenou výuku v oblasti TV a sportu, konkrétně tenisu.

Od školního roku 2013/2014 se škola více orientuje na podporu technického vzdělání, a to jak po stránce přípravy na střední odborné školy nebo gymnázia (v předmětu Cvičení z přírodních věd), tak i po stránce přípravy na budoucí povolání v technických výučních oborech (v předmětu Svět práce).

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět
Vyučovací předmět:	samostatný projekt
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	dopravní výchova

8. základní škola je jedna ze dvou mladoboleslavských škol, která neimplementovala dopravní výchovu do výukových předmětů. Dopravní výchova je začleněna do prvouky pouze pro žáky 1. až 3. ročníků. Pro žáky z vyšších ročníků je dopravní výchova ve škole řešena jako každoročně se opakující samostatný projekt. Tato skutečnost je dána tím, že dopravní hřiště se nachází právě na pozemcích školy a ta jej tak má neustále k dispozici. Z toho vyplývají i formy užší spolupráce s vedením dopravního hřiště. Žáci nejen toto hřiště navštěvují v rámci výuky, ale také pomáhají při organizaci dopravních soutěží. Do těchto soutěží se škola zapojuje v rámci účasti soutěžních družstev, ale hlavně také jako poskytovatel prostor a zázemí pro jejich zdárný průběh. Projekt „dopravní výchova“ je uveden v ŠVP.

## 5.9 9. základní škola Mladá Boleslav

Základní škola a Mateřská škola Mladá Boleslav, 17. listopadu 1325, příspěvková organizace je úplná škola s devíti postupnými ročníky. Počínaje školním rokem 2006/2007 se otevírá od prvního ročníku vždy jedna třída s rozšířenou výukou tělesné výchovy. Kapacita školy je 530 žáků, kapacita školní družiny 150 žáků.

Budova základní školy je situována v oblasti sídliště s dobrou dostupností městské hromadné dopravy. Jedná se o nejnovější budovu školy v Mladé Boleslavi. Je plně bezbariérová a umožňuje bezproblémový pohyb i vozíčkářům. V budově je současně umístěna Základní umělecká škola Mladá Boleslav, pobočka Městské knihovny Mladá Boleslav a školní kuchyně s jídelnou. Veřejnosti slouží také hvězdárna, která je součástí budovy. Určený školský obvod tvoří nejbližší okolí.

Způsob implementace dopravní výchovy do ŠVP:

Vzdělávací oblast:	Člověk a jeho svět
Vyučovací předmět:	Přírodověda – projekt
Ročník:	4.
Učivo – obsah:	dopravní hřiště
Očekávaný výstup:	utváření přímých zkušeností v dopravě

9. základní škola má ve svém ŠVP zařazen pro žáky 4. ročníků každoročně se opakující projekt „Dopravní hřiště“, který je zaměřen na výuku dopravní výchovy. Pro tyto účely je projektu vyčleněno 10 vyučovacích hodin.

## 5.10 Souhrnné informace z ŠVP

Z údajů uvedených ve školních vzdělávacích programech základních škol v Mladé Boleslavi vyplývá, že většina škol (6 z 9) implementovala očekávané výstupy u žáků 4. ročníků z oblasti dopravní výchovy do svých školních vzdělávacích programů prostřednictvím začlenění do konkrétních předmětů. Dopravní výchova je tak začleněna do předmětů vlastivěda, nebo přírodověda. Dvě školy mají dopravní výchovu ve svých školních vzdělávacích programech začleněnou jako samostatný projekt. Jedna škola prvky dopravní výchovy dosud do svého školního vzdělávacího programu neimplementovala.

Nejčastější očekávané výstupy u žáků, kteří se podrobili výuce dopravní výchovy ve 4. ročnících základních škol v Mladé Boleslavi jsou:

- vnímá dopravní situaci, správně ji vyhodnotí, vyvodí odpovídající závěry pro své chování jako chodec a cyklista,
- dodržuje pravidla silničního provozu cyklisty,
- zná a uplatňuje bezpečné způsoby chování v silničním provozu v roli chodce a cyklisty,
- rozumí významu dopravních značek v blízkém okolí.

## **6 Forma realizace dopravní výchovy ve 4. ročnících ZŠ v Mladé Boleslavi**

Dopravní výchova je u 4. ročníků základních škol v Mladé Boleslavi realizována prostřednictvím výuky a výcviku na dětském dopravním hřišti. Tato činnost je zabezpečována prostřednictvím lektora dopravní výchovy a pedagogického dozoru konkrétní třídy. Činnost dopravního hřiště je hrazena z prostředků Ministerstva dopravy ČR – oddělení BESIP. BESIP tuto formu výuky dopravní výchovy realizuje u více než 4.000 škol v celé České republice.

BESIP (bezpečnost silničního provozu) je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR. Je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Působí na všech úrovních metodiky a vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Svou činnost realizuje především prostřednictvím celostátních kampaní, které upozorňují na aktuální témata z oblasti bezpečnosti silničního provozu, nebo měnící se legislativy. V oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu působí BESIP již více než 45 let. Jeho hlavní preventivní činnost je zaměřena právě na realizaci dopravní výchovy ve všech úrovních institucionálního vzdělávání. Prostřednictvím více než 150 dětských dopravních hřišť zabezpečuje i program zaměřený na výchovu mladých cyklistů. Tento program je určen žákům 4. ročníků základních škol.

Tematický plán dopravní výchovy podle tohoto programu systematicky nastiňuje teoretickou, a následně i praktickou výuku mladých cyklistů na dopravních hřištích.

Výuka a výcvik dopravní výchovy realizované dle tohoto tematického plánu se skládají ze dvou částí. V první části jde o pět hodin teoretické výuky, kterou děti absolvují s lektorem dopravní výchovy v učebně, která je k tomuto účelu přímo zřízena. Nachází se v budově 8. základní školy, na jejímž pozemku se nachází i dětské dopravní hřiště. Součástí této první části je i praktický výcvik na jízdách kolech, aby nebyly děti zatěžovány pouze teorií. Tato část výuky a výcviku probíhá v 1. pololetí. Ve 2. pololetí, v jarních měsících, následuje druhá část. Pět hodin věnovaných praktickému výcviku na dětském dopravním hřišti. Tato část výcviku je zakončena zkouškou, přičemž ti žáci, kteří uspějí v závěrečném testu a v praktické jízdě po dopravním hřišti, získají tzv. „Průkaz cyklisty“.

Získání Průkazu cyklisty má u dětí hlavně motivační charakter. Děti, které u závěrečné zkoušky testem neprospějí, mají proto možnost si jej opravit. Třídní

učitelka daného žáka průkaz obdrží společně s dalším testem, který mu může předložit v rámci vyučování ve škole. Cílem je, aby si děti z dopravní výchovy uchovaly pouze pozitivní dojmy a zážitky.



Obrázek 1: Průkaz cyklisty

## 6.1 Obsahová náplň výuky a její průběh

Výuka dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti, která se v Mladé Boleslavi realizuje, vychází z Tematického plánu dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol<sup>13</sup>, který vydalo Ministerstvo dopravy – BESIP v roce 2006. Jeho obsahem je teoretická výuka, praktický výcvik a závěrečné přezkoušení praktického výcviku s možností získání „Průkazu cyklisty“.

### 6.1.1 Teoretická výuka

Teoretická výuka dopravní výchovy na Dětském dopravním hřišti má rozsah 5 hodin. K výuce se používá 15 obrazů „Neboj se silnice“, které jsou svým obsahem zaměřené na děti v rolích cyklistů v silničním provozu.

#### **Obraz č. 1: Vybavení jízdního kola a jízda na jízdním kole**

Obraz je rozdělen na povinnou výbavu, výbavu pro jízdu za snížené viditelnosti a doporučené vybavení jízdního kola; dále je dětem zdůrazněno nutné používání ochranné přilby a další zákonem dané podmínky k jízdě.

<sup>13</sup> <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/hriste/Tematicky-plan.pdf>



### **Obraz č. 2: Kam nesmí cyklista vjíždět**

Obraz seznamuje s dopravními značkami, za které je cyklistům vjezd zakázán; zároveň jsou znázorněny i některé modelové situace z dopravy.

### **Obraz č. 3: Vjíždění na pozemní komunikace, znamení o změně směru jízdy**

Modelové situace na obraze znázorňují správné chování cyklisty, který vjíždí na pozemní komunikaci nebo se rozjíždí se od okraje vozovky. Zdůrazňuje nutnost a způsob dávání znamení o změně směru jízdy.

### **Obraz č. 4: Jízda na kole**

Obraz se zabývá správným způsobem jízdy na pozemní komunikaci, bezpečnými rozestupy, chůzí po chodníku s vedením jízdního kola a s dopravními značkami, které vymezují prostor pro jízdu na kole.

### **Obraz č. 5: Zastavení a stání**

Modelová situace na obraze ukazuje správné chování cyklisty při zastavení a stání. Nutné je v tomto případě děti upozornit na místa, kde je zastavení, nebo stání nebezpečné, nebo zakázané. Obraz dále znázorňuje dopravní značky k dané problematice.

### **Obraz č. 6: Objíždění překážky**

Dopravní značky upozorňující na překážku na vozovce, případně na směr objíždění jsou předmětem uvedeného obrazu. Je zde znázorněna i situace s popisem správného chování cyklisty při objíždění překážky. Uvedené chování pak lze aplikovat i na předjíždění.

### **Obraz č. 7: Řazení před křižovatkou**

Obraz řeší způsob řazení cyklisty v křižovatce při odbočování a řazení do jízdních pruhů při jízdě křižovatkou.

### **Obraz č. 8: Odbočování**

Obraz seznamuje s metodickým postupem při odbočování a správným chováním cyklisty při tomto jízdním úkonu. Dále jsou zde znázorněny dopravní značky zakazující odbočení, případně příkazující pokračování jízdy v určitém směru.

### **Obraz č. 9: Křižovatky hlavní a vedlejší pozemní komunikace**

V tomto obraze již žáci řeší dopravní situace při průjezdu křižovatkou, konkrétně pořadí průjezdu křižovatkou na základě dopravních značek určujících přednost.

Tyto značky jsou i samostatně znázorněny nad dopravními situacemi. Je třeba upozornit na chování řidičů, zejména ve vztahu k dopravní značce „Stůj, dej přednost v jízdě“.

#### **Obraz č. 10: Křižovatky nerozlišených pozemních komunikací**

Obdobně jako na předchozím obraze, jsou i zde znázorněny situace průjezdu křižovatkou. Tentokrát se však jedná o křižovatky nerozlišené dopravními značkami upravujícími přednost. Je nutné naučit tzv. „pravidlo pravé ruky“.

#### **Obraz č. 11: Kruhový objezd**

Jedná se také o křižovátku, což je nutné dětem zdůraznit. Je třeba děti také upozornit na nutnost řídit se dopravními značkami umístěnými před vjezdem na kruhový objezd a na povinnost dávat znamení o změně směru jízdy při vyjíždění z něj.

#### **Obraz č. 12: Otáčení**

Na obraze je znázorněno otáčení způsobem odbočování vlevo. Tento způsob je však pro mladé cyklisty velmi nebezpečný. Proto je bezpečnější volit způsob otáčení za použití celé šíře vozovky ze zastavení.

#### **Obraz č. 13: Světelné signály**

Význam světelných signálů by děti již měly znát z výuky dopravní výchovy předchozích let. Je třeba především zdůraznit funkci doplňkového zeleného světla a signálu pro opuštění křižovatky. Dále je nutné upozornit na respektování signalizačního zařízení před železničním přejezdem a na správné chování při jeho přejíždění.

#### **Obraz č. 14: Vodorovné dopravní značky**

Obraz seznamuje děti s funkcí vodorovného dopravního značení a upozorňuje i na přechodné změny prováděné žlutou barvou.

#### **Obraz č. 15: Řízení provozu pokyny policisty**

Pro děti jsou z tohoto obrazu důležité pokyny „Stůj“, „pozor“ a „volno“. Tzv. třístranná uzávěra je složitě pochopitelná i pro dospělé řidiče, proto stačí zmínit se o ní pouze informativně. Její znalost není vyžadována.

## 6.1.2 Praktický výcvik

*„Výcvik dětí na dopravním hřišti je nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy. Výcviku se využívá zejména v té části, která se zabývá pravidly provozu na pozemních komunikacích“ (Límanová 2006, str. 23)*

Praktický výcvik dopravní výchovy na Dětském dopravním hřišti trvá v rozsahu 5 hodin. V této časové dotaci je zahrnuto i závěrečné přezkoušení dovedností, zejména v ovládnutí jízdního kola a v praktickém dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Praktický výcvik je rozdělen do čtyř samostatných částí.

**Část 1:** V úvodní části seznamuje všechny žáky s prostorovým uspořádáním dětského dopravního hřiště, s jednotlivými svislými i vodorovnými dopravními značkami, se zdůrazněním na jejich význam a požadavek na jejich důsledné dodržování. Zároveň jsou všechny děti upozorněny na nutnost používání ochranné přilby.

**Část 2:** Praktická ukázka, kterou provede vyučující za pomoci pedagogického doprovodu. Součástí ukázky je především:

- seznámení s typem jízdních kol používaných k výcviku,
- způsob brzdění a vybavení jízdního kola,
- postup při vyjíždění od okraje vozovky, okraje chodníku,
- jízda vpravo, při pravém okraji vozovky,
- postup při zastavení u okraje vozovky, chodníku,
- postup při objíždění překážky,
- postup při předjíždění cyklisty,
- postup cyklisty při odbočování vpravo,
- postup cyklisty při odbočování vlevo,
- řazení do jízdních pruhů podle dopravních značek „Řadící pruhy“ a „Směrové šipky“,
- projíždění jednotlivými křižovatkami při důsledném dodržování přednosti v jízdě a povinnosti cyklisty u značky Stůj, dej přednost v jízdě.

**Část 3:** Praktický výcvik žáků, který je prováděn po skupinách. První skupina dětí provádí výcvik, druhá skupina pomáhá na kontrolních stanovištích. Doporučená doba na střídání je 15 minut. Při výuce se klade důraz především na:

- sledování provozu na pozemní komunikaci (*vědět včas kam chci jet, jak budu postupovat, jaký mám přehled o ostatních účastnících provozu apod.*),
- správné ohlédnutí se před dáním znamení o změně směru jízdy při vyjíždění od okraje vozovky, dále před odbočováním vlevo, objížděním či předjížděním,
- správné, včasné a zřetelné dávání znamení o změně směru jízdy (*dlaň kolmo k pozemní komunikaci*),
- jízdu po pravé straně vozovky, zejména v zatáčkách,
- důsledné dodržování pravidel provozu, respektování dopravního značení, zejména pak přednosti v jízdě,
- zákazy vjezdu, příkázané směry jízdy, zákazy odbočování, jednosměrný provoz apod.,
- včasné a postupné brzdění při zastavování, dávání přednosti (*nepřipustit blokování kol*),
- držení jízdní stopy při pomalé jízdě a řízení kola jednou rukou.

**Část 4:** Jízda zručnosti slouží jako zábavná část výcviku, zároveň určena i pro zkvalitnění techniky jízdy. Jízda zručnosti je zaměřena zejména na:

- přímou jízdu složeným koridorem,
- slalom mezi kuželi,
- soutěž o nejpomalejší jízdu na určitou vzdálenost.

*„Prostřednictvím výcviku na dětském dopravním hřišti děti postupně přivykají dopravnímu ruchu, přizpůsobují své chování a jednání požadavkům na plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Děti tak získávají potřebnou jistotu pro samostatný pohyb ve skutečném provozu. Je však třeba zabránit tomu, aby nenabýly pocitu suverenity.“ (Límanová 2006, str. 23)*

### **6.1.3 Závěrečné přezkoušení praktického výcviku**

Závěrečné přezkoušení praktického výcviku se skládá ze dvou částí:

- a) Písemného přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, které se provádí pomocí testů. Každý obsahuje 20 otázek, z toho 10 otázek je ze všeobecné části zákona v rozsahu cyklisty, 7 otázek ze znalosti dopravních značek a 3 otázky ze znalosti řešení křižovatek. Při zpracování testů byl vzat v úvahu věk žáků 10 let a jsou tedy určeny pouze pro tuto věkovou kategorii. Podmínka úspěšnosti pro hodnocení „prospěl“ je stanovena na minimální získání 16 bodů. Úspěšnost testu tak musí činit minimálně 80 %.
  
- b) Závěrečné přezkoušení z praktické jízdy na jízdním kole v délce trvání asi 10 až 15 minut. Žáci obdrží tři žetony, které jim jsou za závažné dopravní přestupky odebrány ve formě „tzv. pokuty“. Vyučující předem určí, které přestupky považuje za závažné. Žák, který v průběhu praktického přezkoušení „utratil“ všechny žetony nesplnil podmínky pro získání „Průkazu cyklisty“, a to i přesto, že splnil podmínky testového přezkoušení z pravidel provozu na pozemních komunikacích.

### **6.1.4 Organizační postup u žáků, kteří neprospěli**

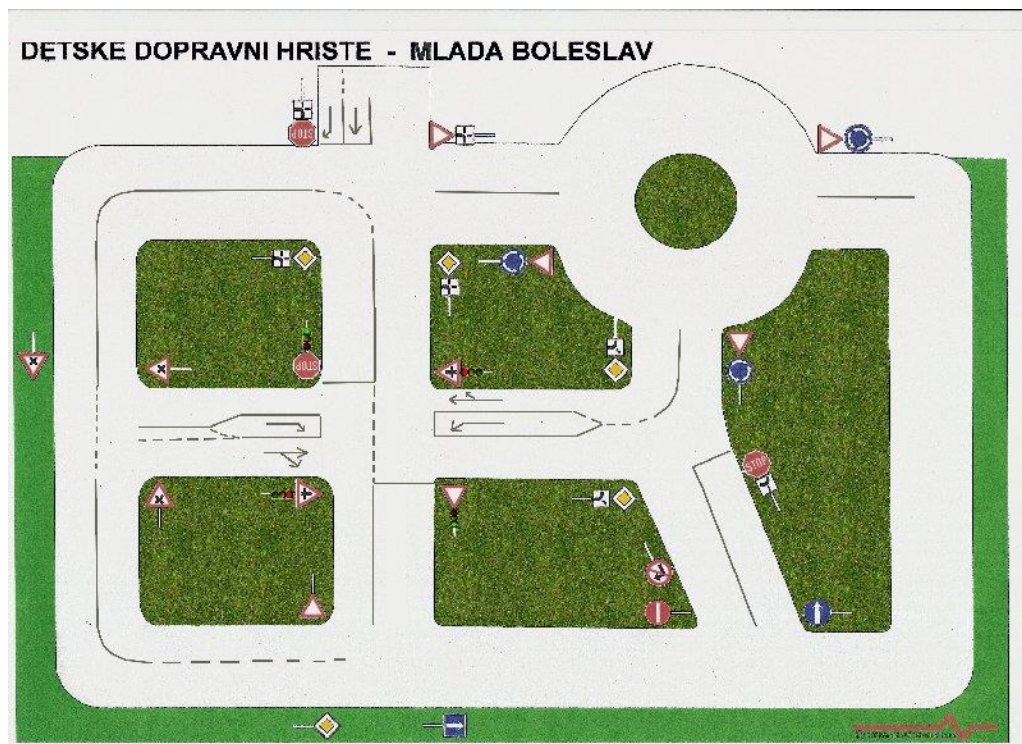
Pedagogický doprovod vyplní „Průkaz cyklisty“ podle přítomných žáků. Žáci, kteří nesplnili podmínky testového přezkoušení nebo podmínky praktického přezkoušení, potvrzený průkaz nedostávají. V takovém případě vyplněné, neorazítkované a nepodepsané průkazky dostane pedagogický doprovod (zpravidla s testem), který tak má možnost žáky ve škole doučit, přezkoušet a po případném splnění podmínek průkaz podepsat a opatřit razítkem školy.

### **6.1.5 Závěrečné hodnocení výuky a výcviku na DDH**

Na závěr je provedeno vyhodnocení celého cyklu dopravní výchovy ve 4. ročníku s předáním „Průkazu cyklisty“ pro žáky, kteří splnili podmínky pro jeho získání. Žáky je třeba upozornit, že nácvikem některých prvků jízdy zručnosti si zdokonalili technické ovládání jízdního kola a nacvičili si některé úkony, které mohou být (vzhledem k věku a fyzické kondici) v silničním provozu pro ně nebezpečné. Jedná se především o udržení rovné stopy, zejména pak při jízdě do kopce, při rozjíždění, zrychlení a při

jízdě po nerovném povrchu, kdy je nutné vynaložit hodně síly. Dále pak jde například o řízení jízdního kola jednou rukou.

Vzhledem k věku dětí (10 let) je třeba dávat přednost kladnému hodnocení, chválit děti za zlepšení, jehož dosáhly v průběhu výuky a výcviku na DDH v oblasti dopravní výchovy. Získání a upevnění nových vědomostí a dovedností je tak spojeno s přáním, aby jim „první řidičák“ v životě přinesl radost z bezpečné jízdy a štěstí v silničním provozu.



Obrázek 2: Plán dětského dopravního hřiště v Mladé Boleslavi

## 7 Praktická část

### 7.1 Cíl práce

Práce má za cíl ověřit současné znalosti žáků 4. ročníků základních škol v Mladé Boleslavi v oblasti dopravní výchovy, zejména teoretické znalosti pravidel silničního provozu, které jsou nezbytné pro bezpečný pohyb těchto dětí na pozemních komunikacích. Provedenou analýzou výsledků žáků v didaktických testech pak zjistit účinnost zvolené formy výuky dopravní výchovy a navrhnout změny v systému této výuky pro zvýšení její efektivity.

### 7.2 Výzkumný problém

V teoretické části práce bylo uvedeno, jakým způsobem je dopravní výchova zakotvena v jednotlivých školních vzdělávacích programech na základních školách v Mladé Boleslavi. Zároveň byla popsána i forma, jakou všechny školy realizují naplňování svých cílů v oblasti dopravní výchovy u žáků čtvrtých ročníků.

Výzkumným problémem, který má tato práce za úkol vyřešit, je zjistit, zdali je uvedená forma výuky dopravní výchovy účinná. Za tímto účelem byla stanovena 4 hodnotící kritéria.

- 1) Dosažení lepších výsledků, tj. vyšší četnosti správných odpovědí na jednotlivé otázky, v závěrečném testování žáků 4. ročníků.
- 2) Zvýšení počtu žáků, kteří dosáhnou vyššího bodového hodnocení v testu.
- 3) Zvýšení počtu žáků, kteří budou v závěrečném testu hodnoceni stupněm „prospěl“.
- 4) Zvýšení průměrného počtu bodů v závěrečném testu, dosažených v rámci celého testovaného souboru.

Výsledky uvedených kritérií budou porovnávány mezi dvěma skupinami žáků. První testovanou skupinou budou žáci 4. ročníků, kteří se v rámci dopravní výchovy podrobili výuce a výcviku dané problematiky. Porovnána bude s druhou skupinou žáků ze 3. ročníků, tj. žáků, kteří výuku dopravní výchovy doposud neabsolvovali.

## 7.3 Hypotéza

Hypotéza tvoří základ kvantitativně orientovaného výzkumu. Jde o určitý podmíněný výrok, nebo tvrzení, na které nám poskytne odpověď v jednoduchém vztahu „platí – neplatí“ výsledek analýzy z provedeného testování.

Pro účel této práce tak byla stanovena tato hypotéza:

H: Žáci 4. ročníků základních škol v Mladé Boleslavi mají po absolvování dopravní výchovy výrazně větší teoretické znalosti dopravních předpisů než žáci, kteří dosud výukou dopravní výchovy neprošli.

Za výrazně větší teoretické znalosti bude považováno, pokud žáci 4. ročníků dosáhnou alespoň u 80 % otázek v závěrečném testu cyklisty vyšší míry správných odpovědí než žáci 3. ročníků. Míra správných odpovědí bude hodnocena ve vztahu k relativní četnosti správných odpovědí vyjádřených v procentech.

## 7.4 Metodologická východiska

K ověření účinnosti zvolené formy výuky dopravní výchovy u žáků 4. ročníků základních škol v Mladé Boleslavi, byla jako metoda sběru dat použit test. Test je formou kvantitativně orientovaného výzkumu.

*„Kvantitativní výzkum je označení pro přístup, jehož zdrojem má být pouze objektivní a co možná nepřesnější zkoumání edukační reality.“* (Skutil 2011, str. 59)

*„Test lze definovat jako zkoušku, úkol identický pro všechny zkoumané osoby s přesně vymezenými způsoby hodnocení výsledků a jejich číselného vyjadřování. Test tedy není jakákoli zkouška, nýbrž zkouška, na kterou jsou kladeny určité nároky.“*

*Testy lze třídit podle různých kritérií. V pedagogických výzkumech se velmi často používají testy výkonu, které měří výkonnost jedince v určitých oblastech. Nejznámější a nejdůležitější z testů výkonu jsou testy didaktické. Tyto testy jsou orientovány na objektivní zjišťování úrovně zvládnutí učiva určité skupiny osob. Didaktický test je navrhován, ověřován, hodnocen a interpretován podle určitých, předem dohodnutých, pravidel.“* (Chráška 2007, str. 184)

Žáci, kteří se účastní výuky dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti, podstupují na konci závěrečnou zkoušku, jejíž součástí je i test k ověření znalosti



pravidel silničního provozu. Tento test je sestaven oddělením BESIP Ministerstva dopravy ČR. Jedná se tak o standardizovaný didaktický test.

*„Standardizovaný didaktický test je připravován profesionálně, je důkladně ověřen, takže jsou známy jeho základní vlastnosti. Tyto testy vydávají většinou specializované instituce. K dispozici bývá také tzv. testová norma, tedy určitý standard pro hodnocení dosažených výsledků.“ (Chráška 2007, str. 185)*

## **7.5 Realizace šetření**

Šetření bylo realizováno na základních školách v Mladé Boleslavi ve školním roce 2014/2015. Samotné závěrečné testování žáků 4. ročníků proběhlo v průběhu měsíce dubna a května v roce 2015 v učebně dětského dopravního hřiště v Mladé Boleslavi. Paralelně s tímto testováním probíhalo na základních školách též testování žáků 3. ročníků, kteří se podrobili testování prostřednictvím stejného testu.

### **7.5.1 Metoda získávání dat**

Jako vstupní data k provedenému ověřování výsledků žáků jsou použity výsledky závěrečného testování. K tomu, aby bylo možné relevantně porovnat mezi sebou výsledky všech žáků, bylo třeba zajistit, aby při testování obdrželi všichni stejný test. K tomuto účelu byl vybrán jeden ze standardizovaných didaktických testů BESIP. Konkrétně se jednalo o test č. 3 – Zkouška cyklisty.

*„Didaktický test je sestaven z jednotlivých testových úloh. Testovou úlohou rozumíme otázku, úkol, nebo problém obsažený v testu.“ (Chráška 2007, str. 188)*

Závěrečné testy k ověření znalostí pravidel silničního provozu, kterým se žáci po výuce dopravní výchovy podrobili, jsou sestaveny z 20 testových úloh. 10 otázek je zaměřeno na všeobecnou znalost části zákona v rozsahu cyklisty, 7 otázek na znalost dopravních značek a ve 3 otázkách žák řeší konkrétní dopravní situaci v křižovatce. Všechny testové úlohy jsou ohodnoceny shodně 1 bodem. Aby žák v testu uspěl, musí dosáhnout minimálně 80% úspěšnosti, tzn., že musí odpovědět správně alespoň na 16 otázek. Testové úlohy jsou koncipovány jako úlohy typu „jedna správná odpověď“ – u tohoto typu úloh testovaná osoba vybírá pouze jednu správnou odpověď z několika jí nabízených alternativ. V tomto případě má žák na výběr ze 3 možných odpovědí. Body se počítají pouze za správně zodpovězenou otázku. Pokud žák neodpoví vůbec, nebo

odpoví špatně, obdrží za testovou úlohu 0 bodů. Ve vyhodnocení testu tak není zohledněn problém „hádání“ správných odpovědí.

Analýza je zaměřena jak na ověření úspěšnosti odpovědí na jednotlivé otázky, tak i na porovnání výsledků těchto odpovědí se skupinou žáků 3 ročníků, kteří se doposud dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti neúčastnili.

Pro účely provedení porovnání výsledků mezi žáky jednotlivých ročníků jsou výsledky jejich testů označeny v této práci takto:

- testy žáků 3. ročníků jsou označeny jako PRETEST (žáci, kteří se doposud neúčastnili výuky dopravní výchovy),
- testy žáků 4. ročníků jsou označeny jako POSTTEST (žáci, kteří již absolvovali výuku dopravní výchovy).

## 7.5.2 Výzkumný soubor

Výzkumný soubor byl složen z žáků 4. ročníků základních škol v Mladé Boleslavi. Byl vybrán metodou totálního výběru, tzn., že se do testování zapojili všichni žáci 4. ročníků ze všech základních škol ve městě.

Do výzkumu tak bylo zapojeno 435 žáků čtvrtých ročníků. Aby bylo možné ověřit účinnost zvolené formy realizace dopravní výchovy, zejména pak ověření teoretických znalostí žáků prostřednictvím závěrečného testování, bylo paralelně provedeno shodné testování i u žáků 3. ročníků. Zde tvořilo výzkumný (ověřovací) soubor 278 žáků napříč základními školami v Mladé Boleslavi. Výsledky obou skupin žáků jsou dále (v kapitole 8 Vyhodnocení testů) mezi sebou porovnávány za účelem ověření účinnosti zvolené formy výuky dopravní výchovy.

základní škola č.	1	2	3	4	5
počet zúčastněných žáků	29	70	24	29	40
základní škola č.	6	7	8	9	celkem
počet zúčastněných žáků	49	109	38	47	435

Tabulka 1: Počet žáků 4. ročníků, kteří se účastnili závěrečného testování

## 8 Vyhodnocení testů

### 8.1 Použité statistické metody

Pro ověření hypotézy a jednotlivých stanovených kritérií účinnosti výuky dopravní výchovy byly použity tyto statistické metody:

- 1) Relativní četnost (v procentech) správných odpovědí u jednotlivých otázek pro ověření kritéria č. 1 a k ověření stanovené hypotézy.
- 2) Relativní četnost (v procentech) žáků, kteří dosáhli určitého množství bodů v testu, pro ověření kritéria č. 2.
- 3) Relativní četnost (v procentech) žáků, kteří dosáhli v závěrečném testu na hodnocení „prospěl“, pro ověření kritéria č. 3.
- 4) Pro ověření kritéria č. 4 – vážený aritmetický průměr bodového hodnocení obou skupin vypočítaný dle vzorce:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^k x_i \quad (\text{pro PRETEST}) \quad \text{a} \quad \bar{y} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^k y_i \quad (\text{pro POSTTEST}),$$

kde  $x$  je hodnota dosažených bodů v pretestu,  $y$  je hodnota dosažených bodů v posttestu a  $n$  je absolutní četnost žáků, kteří konkrétního bodového hodnocení dosáhli.

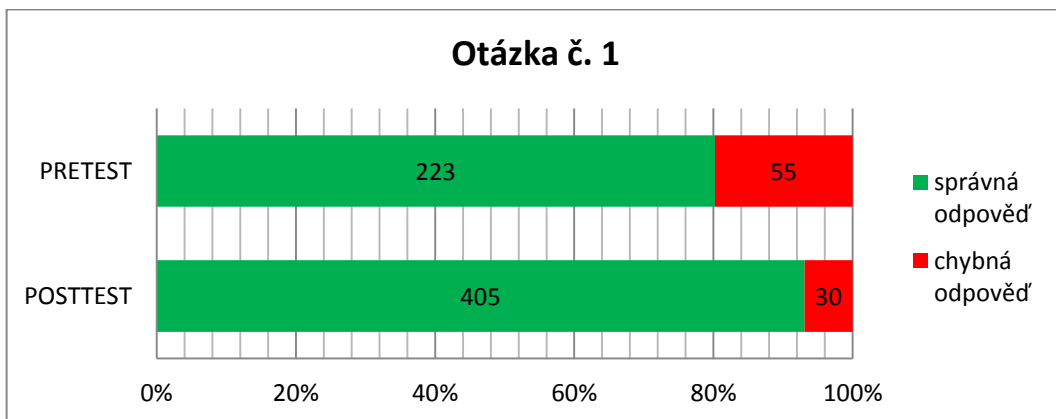
### 8.2 Vyhodnocení jednotlivých otázek

V následující kapitole jsou uvedeny výsledky závěrečného testování žáků. Pro porovnání rozdílů mezi skupinami je použito grafického znázornění relativních četností a to z toho důvodu, že absolutní četnosti obou skupin nebyly totožné. Z grafů je tak možné určit, zda se významně liší struktura odpovědí na jednotlivé otázky mezi skupinou žáků, kteří doposud neabsolvovali teoretickou výuku dopravní výchovy (PRETEST) a skupinou žáků, kteří již absolvovali teoretickou výuku pravidel provozu na pozemních komunikacích na dětském dopravním hřišti v rámci výuky a výcviku dopravní výchovy (POSTTEST).

Rozdíl relativních četností správných odpovědí u jednotlivých otázek v testu, mezi jednotlivými skupinami žáků, je tak prvním z hodnotících kritérií pro zjištění účinnosti zvolené formy výuky dopravní výchovy na základních školách v Mladé Boleslavi.

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

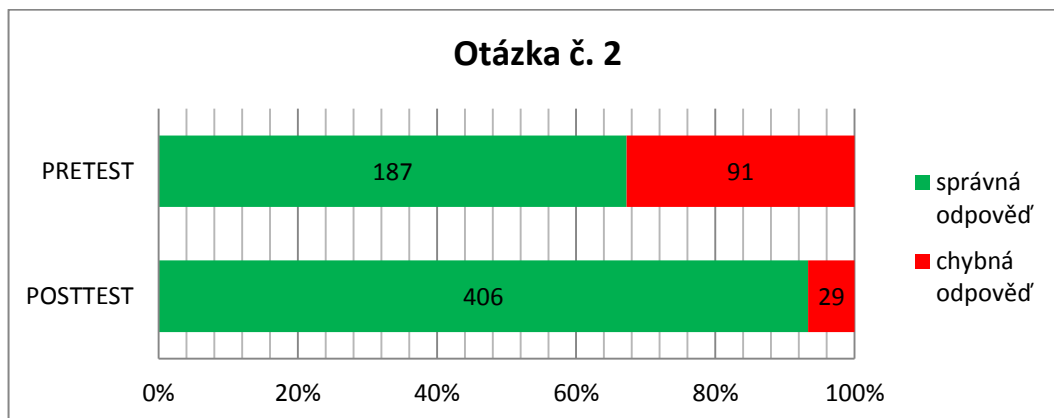
- a) jet vpravo a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti jet při pravém okraji vozovky; –  
správná odpověď
- b) jet při kterékoliv straně vozovky, vpravo musí jet pouze motorová vozidla;
- c) jet středem vozovky, aby byl vždy dobře viditelný.



Graf 5: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 1

## 2. Znamení o změně směru jízdy dává cyklista

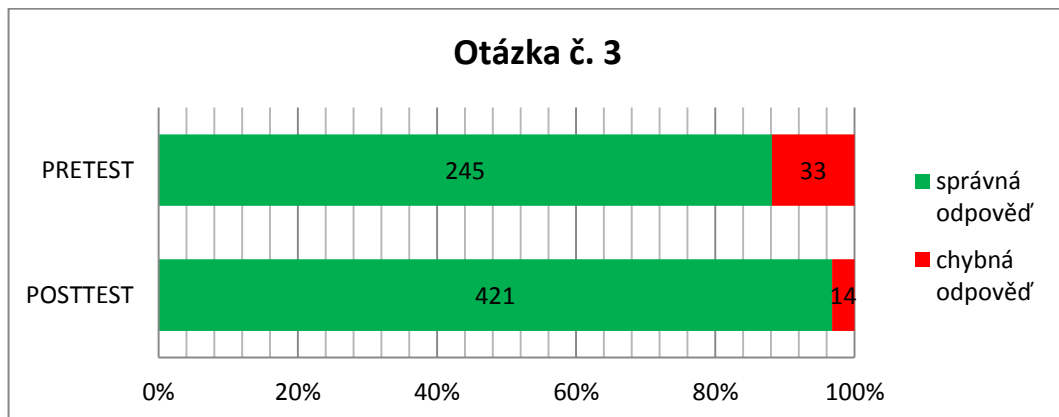
- a) máváním paží;
- b) vztyčením paže;
- c) zřetelným upažením. –  
správná odpověď



Graf 6: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 2

**3. Cyklista při objíždění překážky, vybočuje-li ze směru své jízdy dává znamení o změně směru jízdy upažením vlevo. Než tento úkon provede**

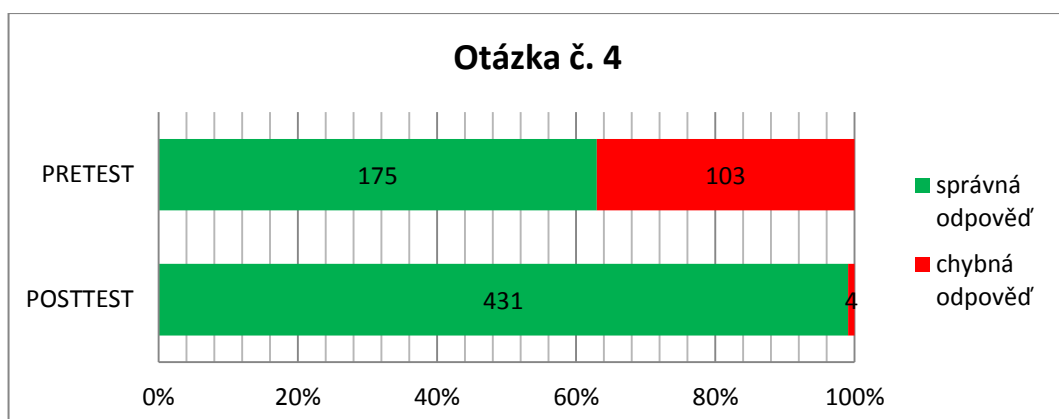
- a) není povinen sledovat provoz za sebou;
- b) musí se ohlédnout vlevo, zda neohrozí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích; – **správná odpověď**
- c) nemusí se ohlédnout, stačí že rychle ukáže změnu směru jízdy.



Graf 7: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 3

**4. Cyklisté mladší 10 let smějí v provozu (po silnici), kromě chodníku, cyklistické stezky a obytné a pěší zóny, jezdit jen pod dohledem osoby starší**

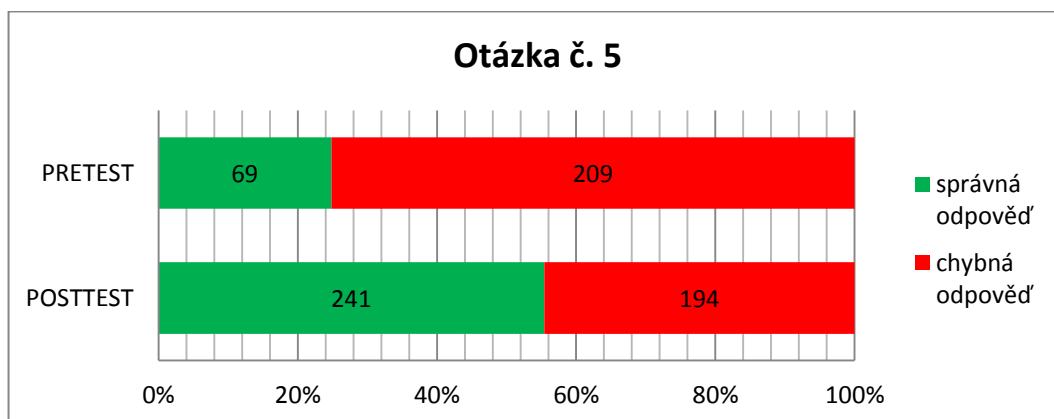
- a) 12 let;
- b) 14 let;
- c) 15 let. – **správná odpověď**



Graf 8: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 4

## 5. Při odbočování nesmí cyklista

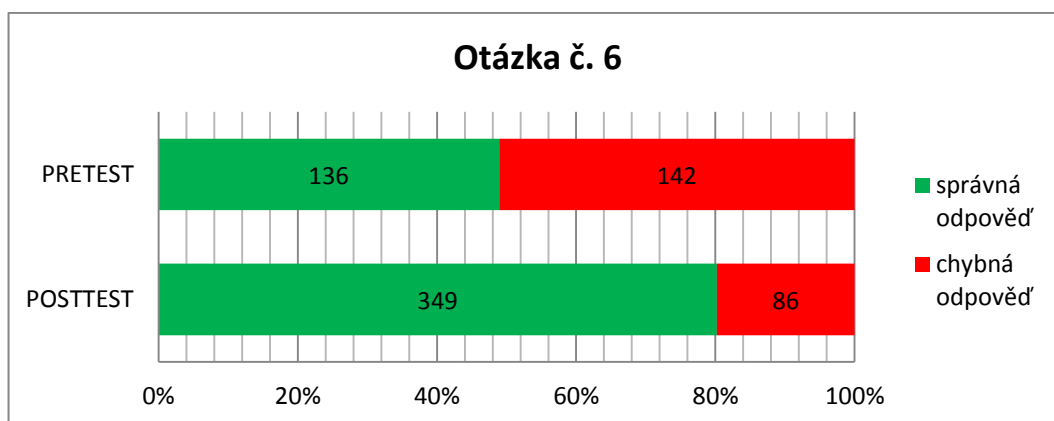
- a) ohrozit ty chodce, kteří přecházejí křižovatku po přechodu pro chodce
- b) ohrozit chodce, kteří přecházejí pozemní komunikaci, na kterou cyklista odbočuje – **správná odpověď**
- c) omezit všechny chodce



Graf 9: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 5

## 6. Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci (silnici) na pozemní komunikaci (na silnici) je cyklista povinen

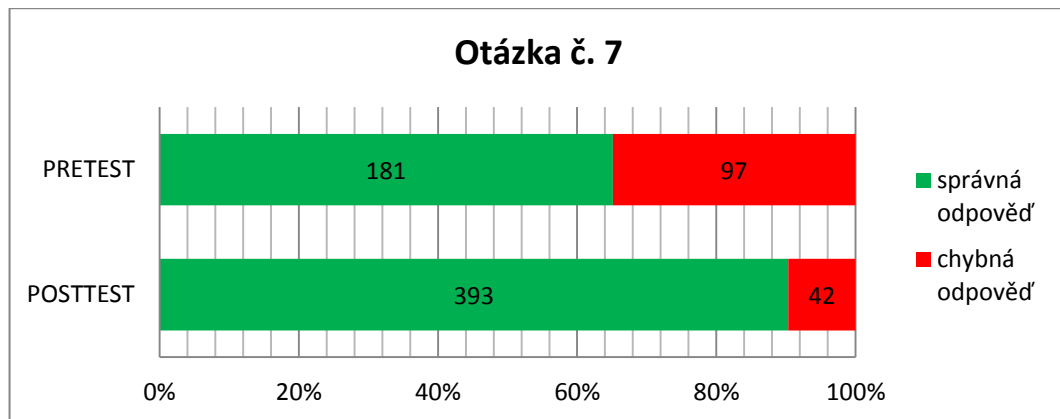
- a) dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci (silnici); – **správná odpověď**
- b) dát přednost jen vozidlům a jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava;
- c) dát přednost jen motorovým vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci (silnici).



Graf 10: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 6

## 7. Je-li cyklista předjížděn

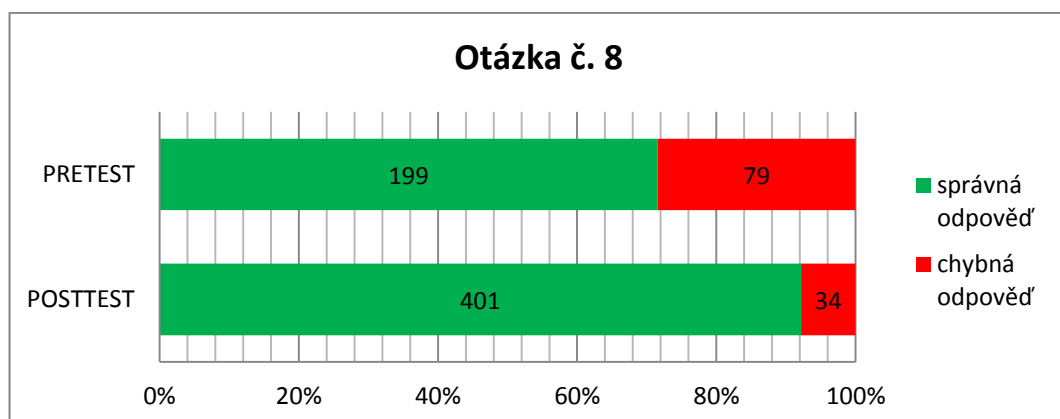
- a) musí vždy zpomalit;
- b) musí vždy zastavit na krajnici;
- c) nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit v předjíždění. – **správná odpověď**



Graf 11: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 7

## 8. Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“

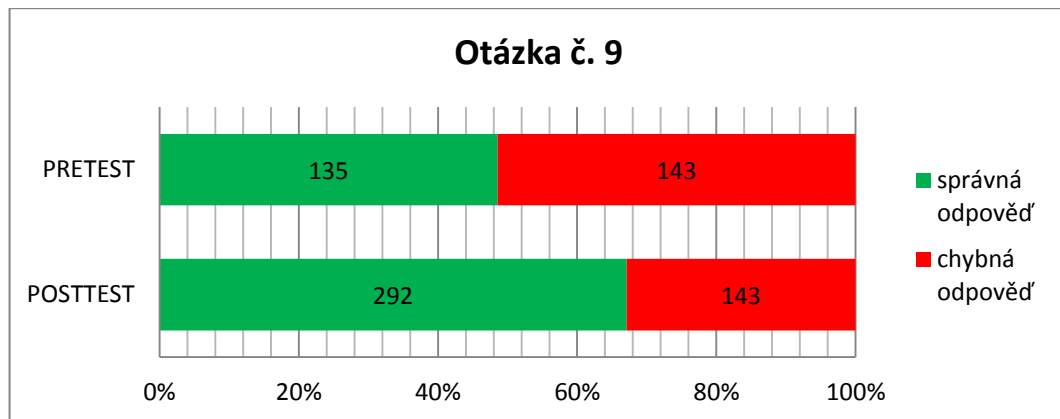
- a) smí cyklista přejíždět kdykoliv, vodorovná dopravní značka platí jen pro řidiče motorových vozidel;
- b) smí cyklista přejíždět jen při předjíždění
- c) nesmí cyklista přejíždět, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění z takového místa na pozemní komunikaci. – **správná odpověď**



Graf 12: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 8

### 9. Před odbočováním vlevo se musí cyklista zařadit

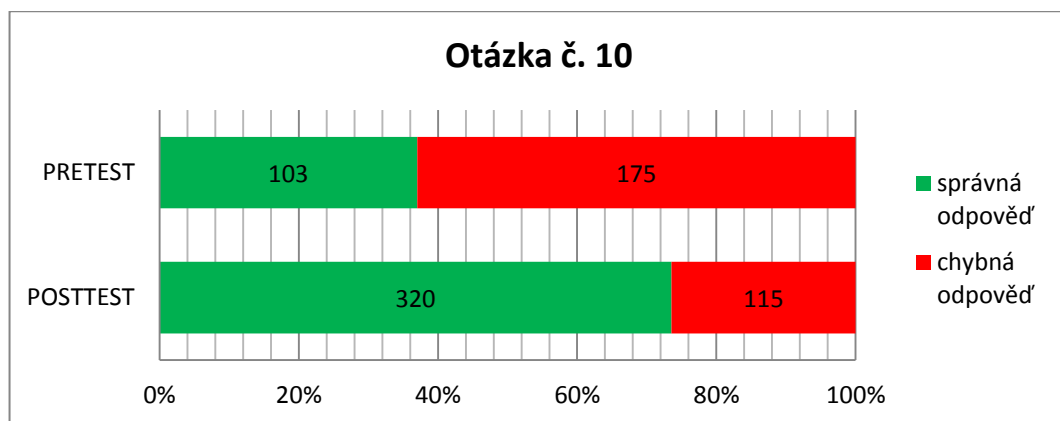
- a) vpravo nebo vlevo, podle hustoty provozu;
- b) co nejbliže k pravému okraji vozovky
- c) co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy. – **správná odpověď**



Graf 13: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 9

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

- a) vlevo; – **správná odpověď**
- b) vpravo
- c) vpravo nebo vlevo, podle svého uvážení.

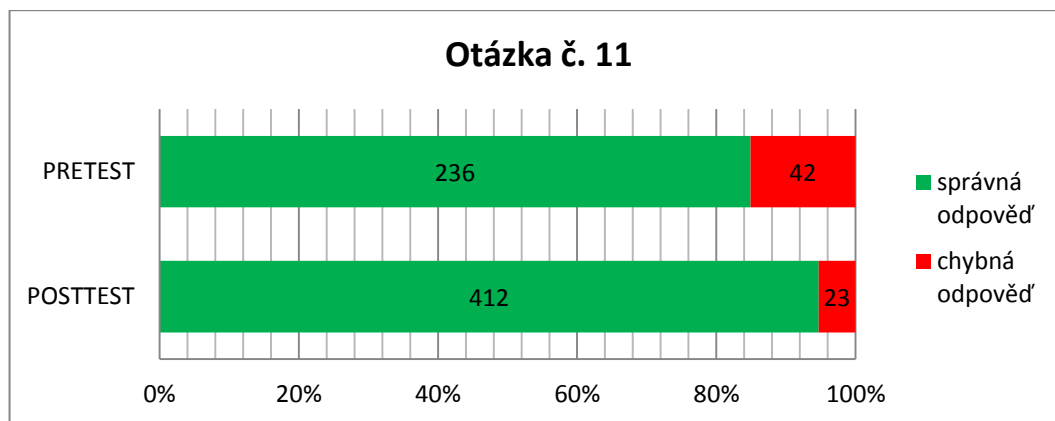


Graf 14: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 10



### 11. Tato dopravní značka

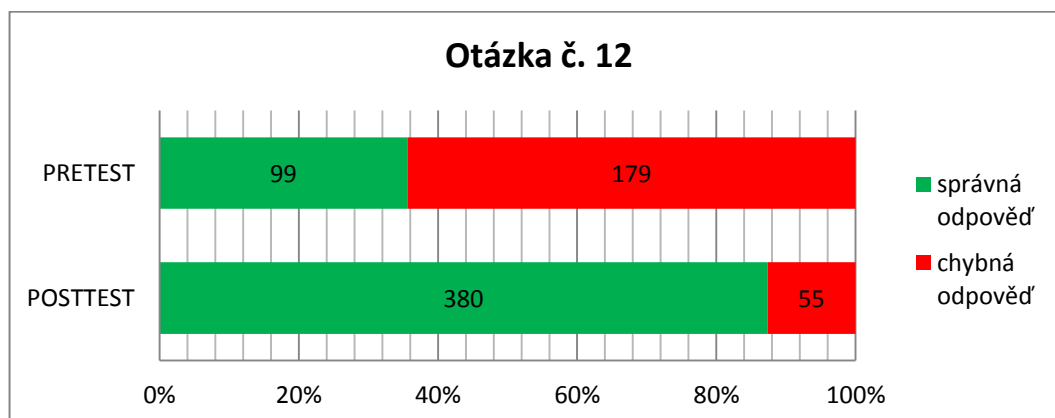
- a) zakazuje vjezd jízdních kol; – **správná odpověď**
- b) nařizuje vjezd cyklistům;
- c) informuje o opravě jízdních kol.



Graf 15: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 11

### 12. Při jízdě křižovatkou na příkaz této dopravní značky upravující přednost je cyklista povinen

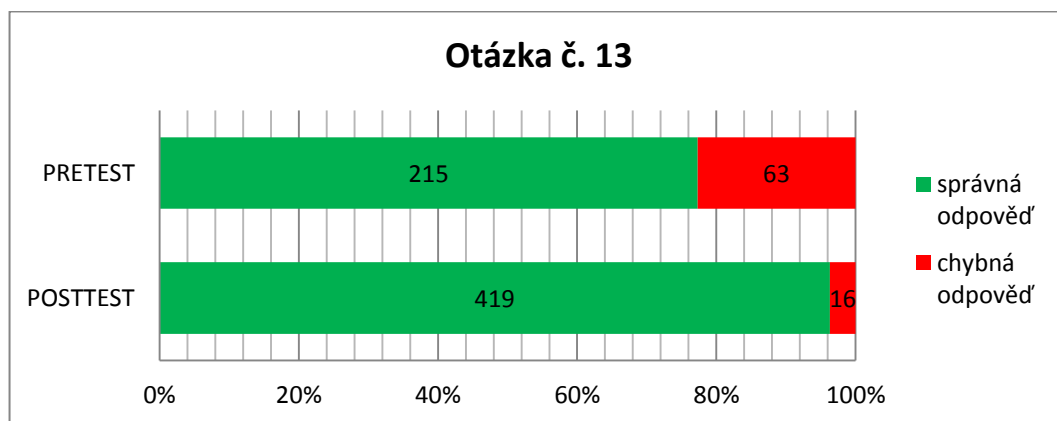
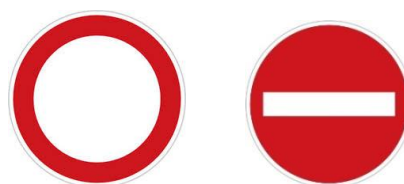
- a) dát přednost, zastavovat ale nemusí
- b) zastavit vedle dopravní značky
- c) zastavit vždy na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled. – **správná odpověď**



Graf 16: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 12

**13. Do míst a úseků, které jsou označeny některou z těchto dopravních značek, je zakázán**

- a) vjezd všem vozidlům; **správná odpověď**
- b) vjezd pouze motorovým vozidlům
- c) vjezd pouze cyklistům.



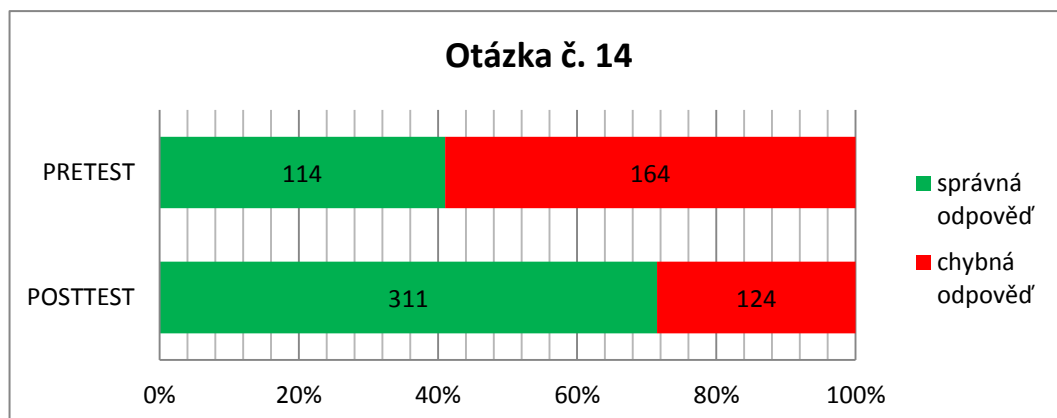
**Graf 17: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 13**

**14. Na křižovatce označené touto dopravní značkou je cyklista povinen**

- a) dát přednost v jízdě všem vozidlům přijíždějícím zleva;
- b) dát přednost v jízdě pouze motorovým vozidlům přijíždějícím zprava;
- c) dát přednost v jízdě všem vozidlům, jezdcům na zvířeti a pochodujícím útvarům přijíždějícím nebo přicházejícím zprava.



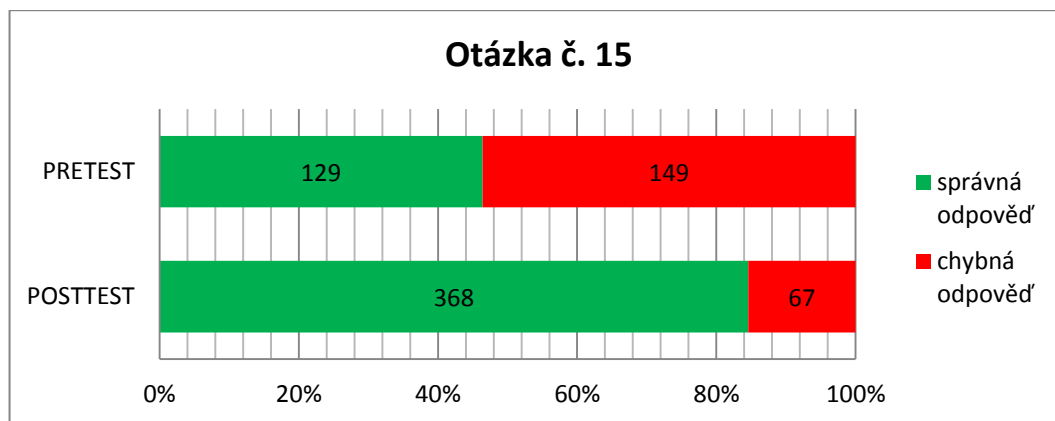
**správná odpověď**



**Graf 18: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 14**

**15. Tato dopravní značka znamená:**

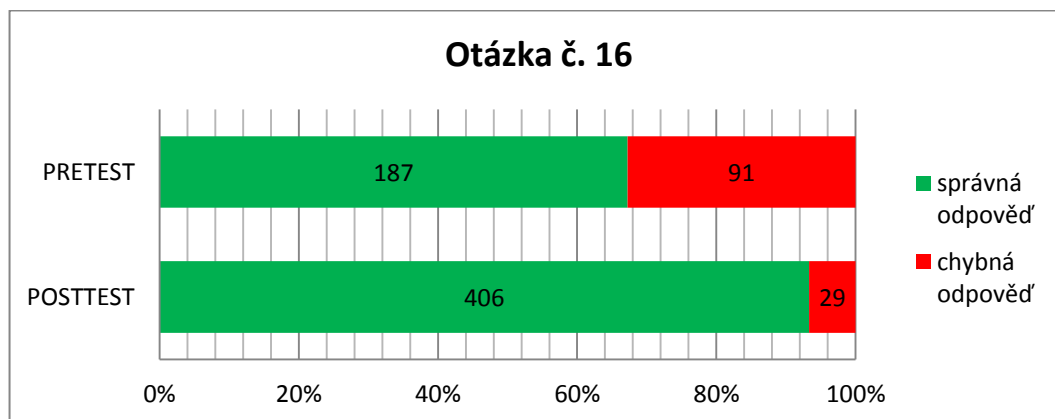
- a) jednosměrný provoz; **správná odpověď**
- b) příkázaný směr jízdy;
- c) přednost před protijedoucími vozidly.



**Graf 19: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 15**

**16. Tato dopravní značka přikazuje cyklistovi:**

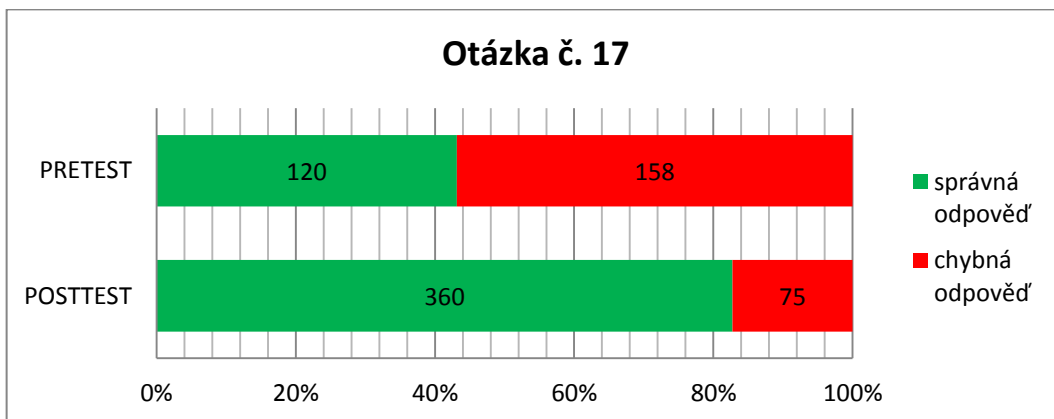
- a) jízdu po křižovatce s kruhovým objezdem  
ve směru šipek; **správná odpověď**
- b) směr otáčení;
- c) užít vyznačené objížděky.



**Graf 20: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 16**

**17. Tato dopravní značka s dodatkovou tabulkou označuje:**

- a) hlavní pozemní komunikaci, skutečný tvar křižovatky a průběh hlavní a vedlejší pozemní komunikace;  
*správná odpověď*
- b) křižovatku s příkazem odbočit vpravo;
- c) křižovatku, na kterou řidič přijíždí po vedlejší silnici.

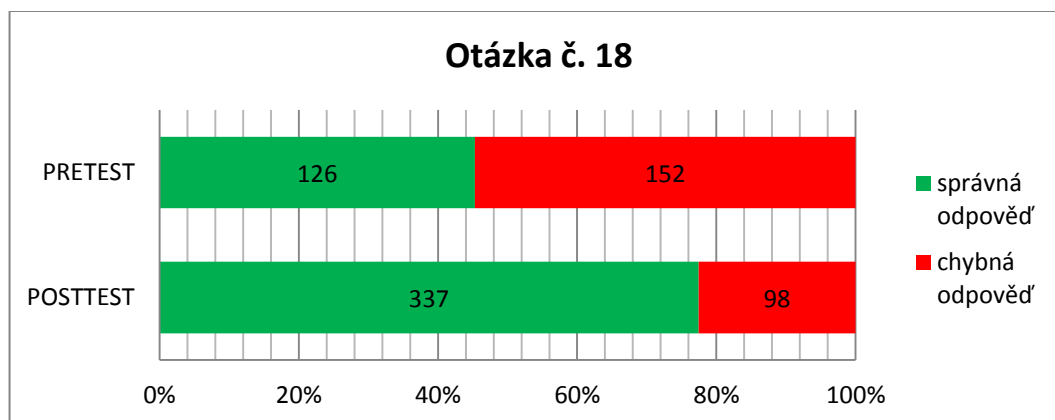
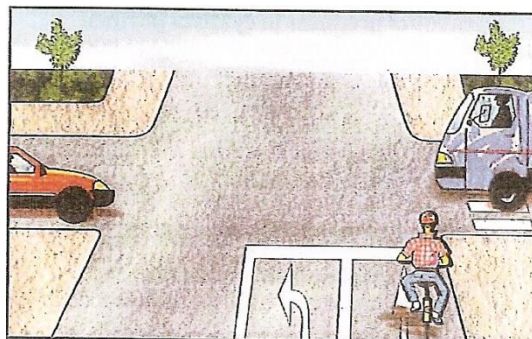


Graf 21: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 17

**18. Na křižovatce, která není rozlišena dopravními značkami, platí přednost vozidel přijíždějících zprava.**

**Jako první projede křižovatkou**

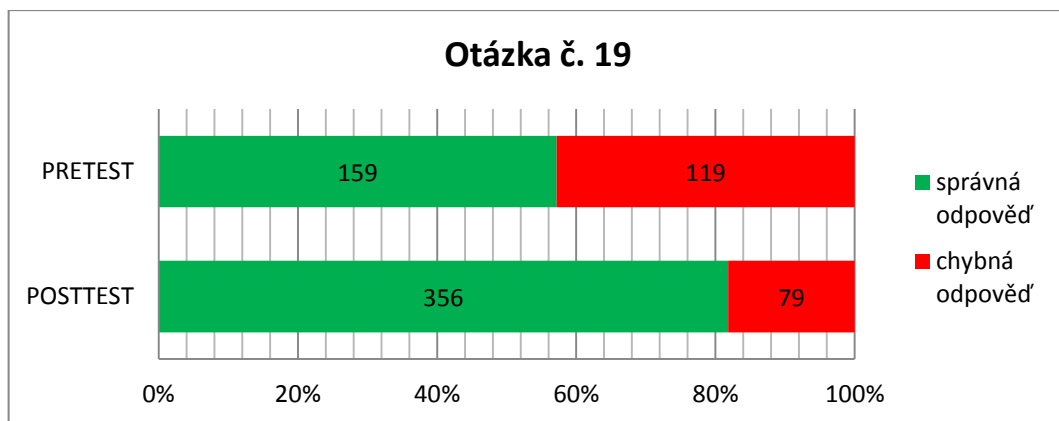
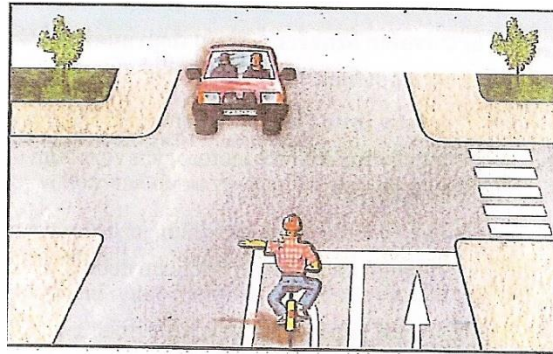
- a) osobní automobil;
- b) cyklista;
- c) nákladní automobil. *správná odpověď*



Graf 22: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 18

## 19. Cyklista odbočující vlevo, projede křižovatkou

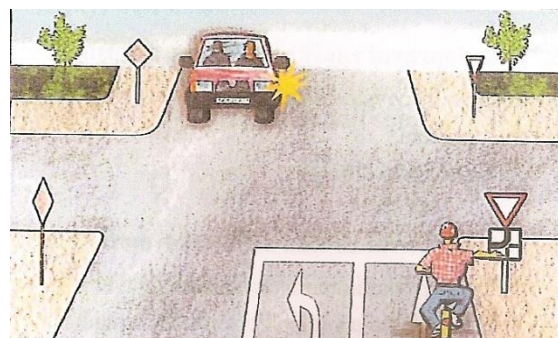
- a) jako druhý, protože při odbočování vlevo musí dát přednost protijedoucím vozidlům; **správná odpověď**
- b) jako druhý, protože musí dát přednost motorovým vozidlům, která mají před nemotorovými přednost;
- c) jako první, při odbočování nemusí dávat přednost.



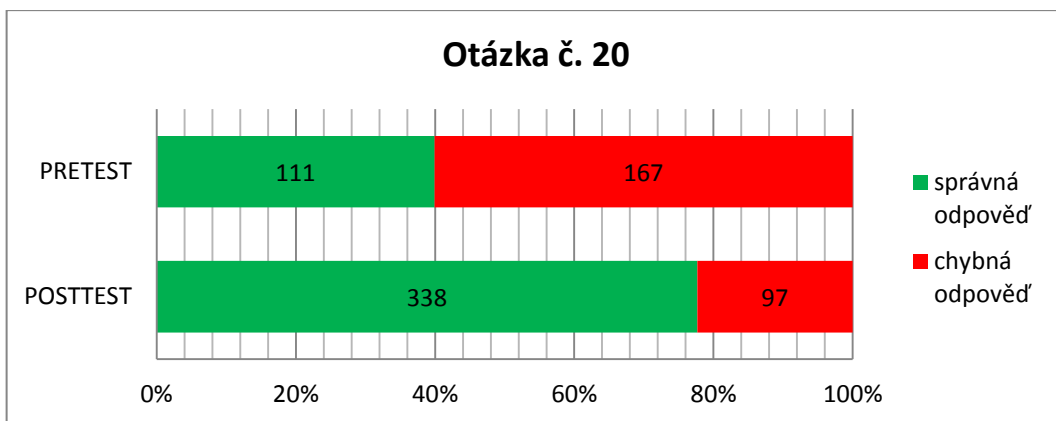
Graf 23: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 19

## 20. Přednost v jízdě musí dát

- a) osobní automobil, protože odbočuje vlevo;
- b) cyklista, protože je řidičem nemotorového vozidla;
- c) cyklista, protože přijíždí po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou.



**správná odpověď**



**Graf 24: Vyhodnocení odpovědí u otázky č. 20**

### 8.3 Obtížnost jednotlivých otázek

Z provedené analýzy výsledků testování můžeme sestavit „žebříček“ obtížnosti jednotlivých otázek. Jejich pořadí od nejtěžší po nejlehčí je uveden v tabulce 2. Za nejtěžší je považována otázka s nejvyšší mírou chybných odpovědí. Naopak nejlehčí otázka je ta, na kterou žáci odpověděli chybně v nejmenším množství případů.

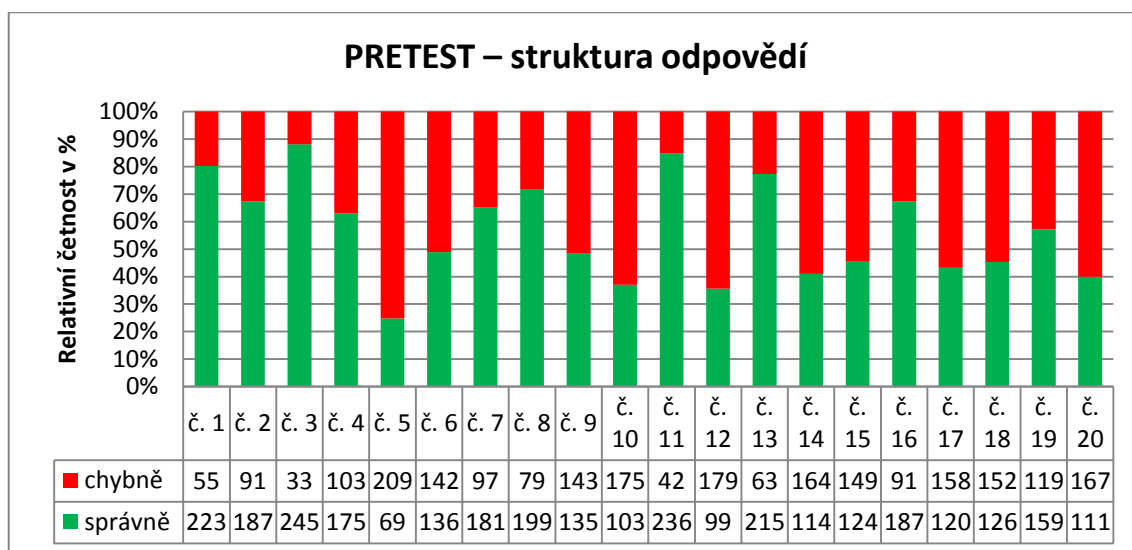
PRETEST	5	12	10	20	14	17	18	15	9	6
POSTTEST	5	9	14	10	18	20	6	19	17	15
<b>nejtěžší otázka</b>										
PRETEST	19	4	7	16	2	8	13	1	11	3
POSTTEST	12	7	8	1	16	2	11	13	3	4
<b>nejlehčí otázka</b>										

**Tabulka 2: Pořadí otázek podle jejich náročnosti**

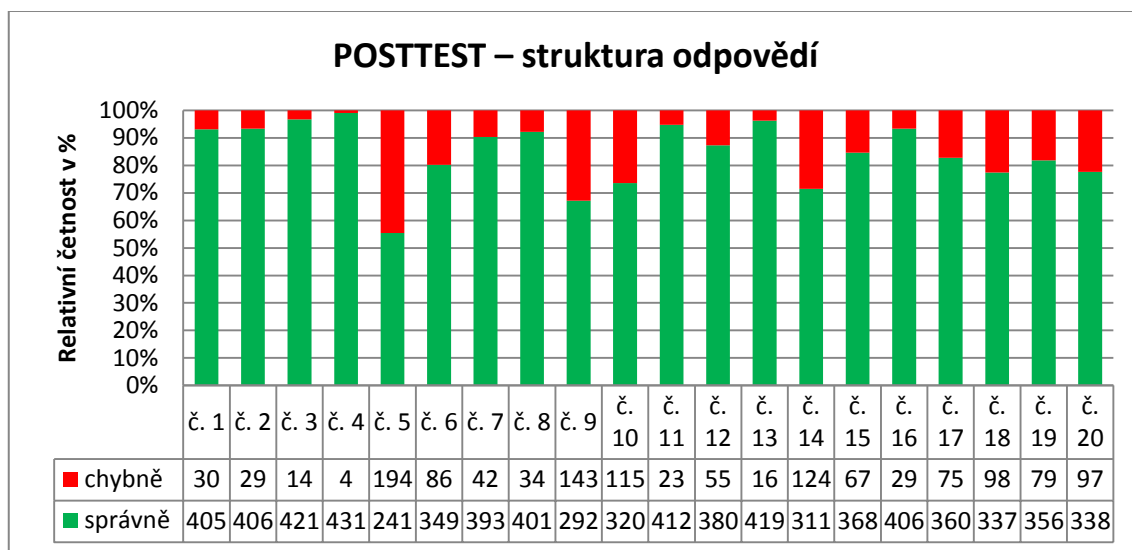
Z uvedených údajů je patrné, že mezi pěti nejtěžšími otázkami v pretestu i v posttestu patřily otázky č. 5, 10 a 14. Naopak mezi pěti nejlehčími otázkami patřily v obou skupinách testovaných žáků otázky č. 3, 11 a 13.

## 8.4 Souhrnné porovnání výsledků testování

Následující grafy č. 25 a 26 znázorňují strukturu odpovědí na jednotlivé otázky v testu. Graf č. 25 znázorňuje výsledky jednotlivých otázek v pretestu, graf č. 26 pak výsledky dosažené u jednotlivých otázek v posttestu. Pro lepší přehlednost data v grafech znázorňují relativní četnost v procentech. Ve spodních částech grafů jsou pak uvedeny i absolutní hodnoty, které udávají počet žáků s chybnou a správnou odpovědí.

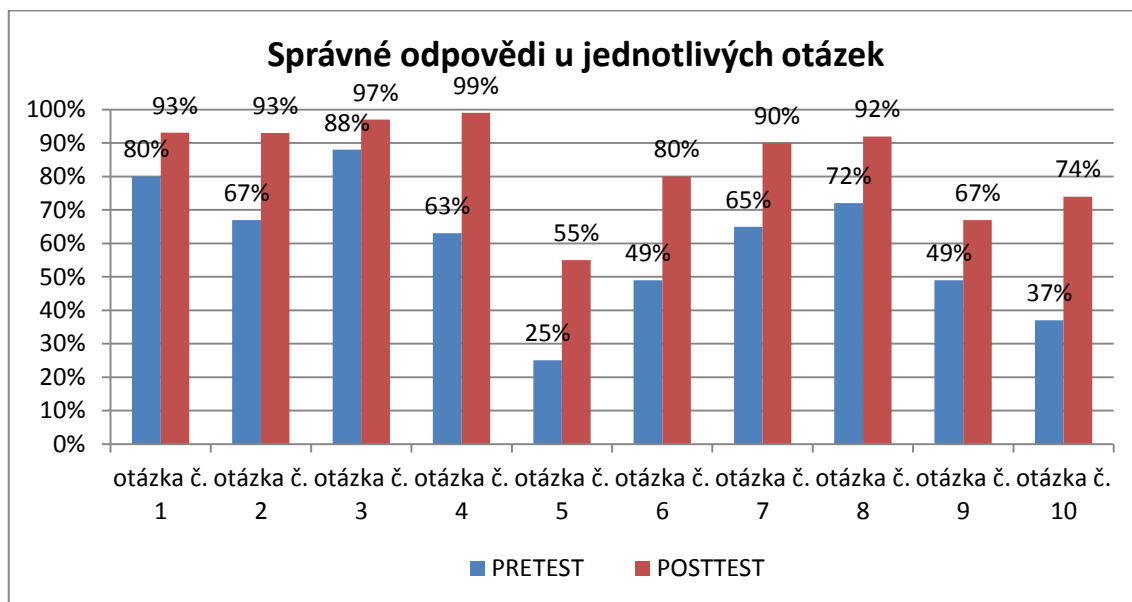


Graf 25: Struktura odpovědí u jednotlivých otázek v pretestu

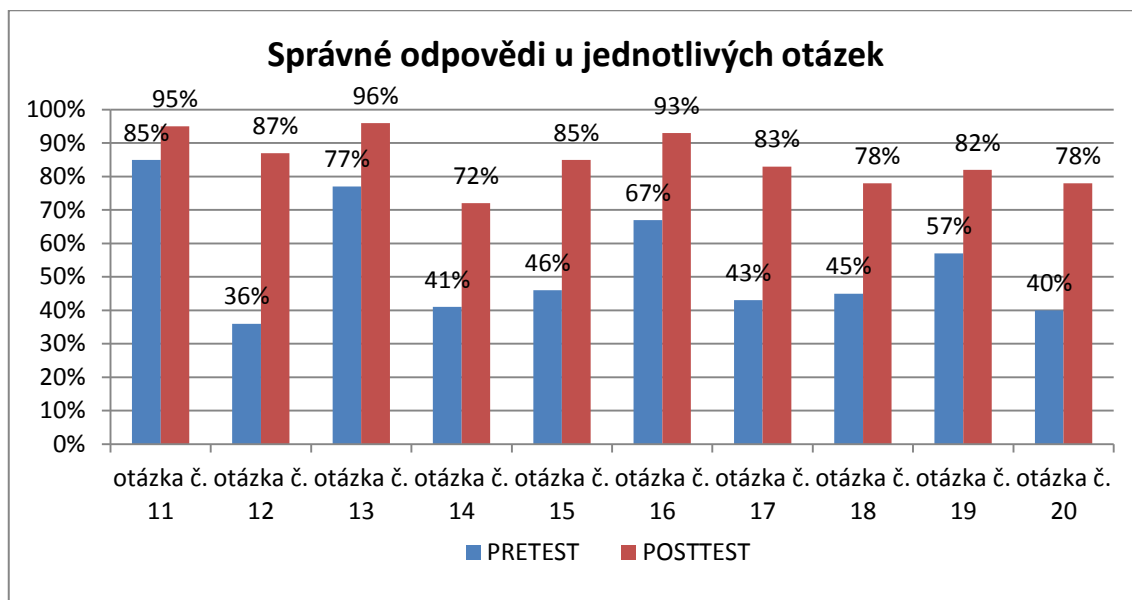


Graf 26: Struktura odpovědí u jednotlivých otázek v posttestu

Na následujících grafech č. 27 a 28 jsou mezi sebou porovnány správné odpovědi dosažené v rámci jedné otázky u pretestu a posttestu. Pro relevantní porovnání, opět data v grafech, udávají hodnoty vyjadřující relativní četnost v procentech.



**Graf 27: Porovnání správných odpovědí u otázek č. 1 – 10**



**Graf 28: Porovnání správných odpovědí u otázek č. 11 – 20**

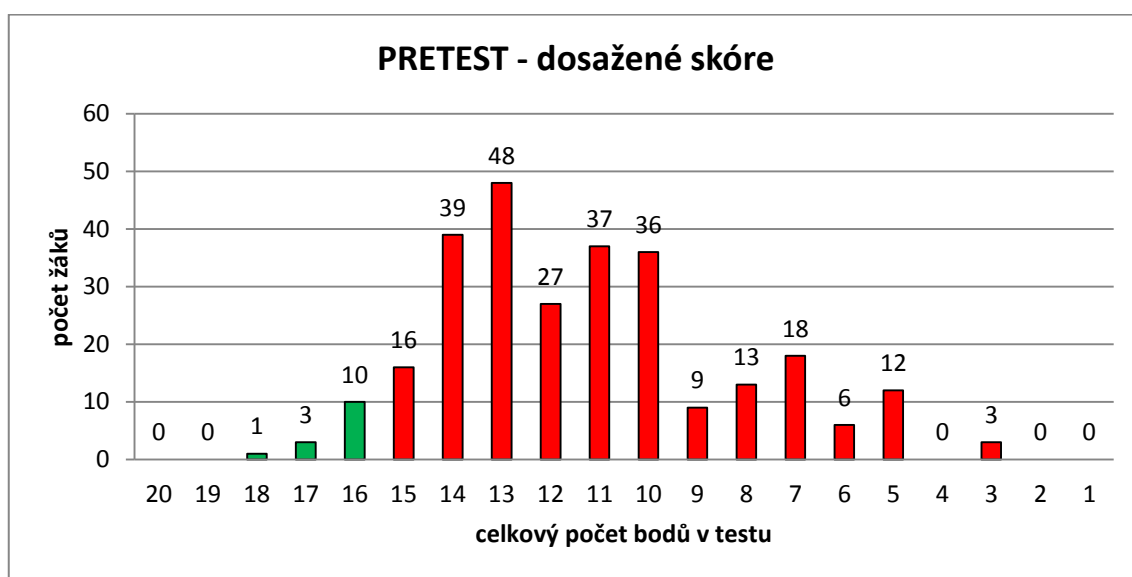


Dalším hodnotícím kritériem celkové úspěšnosti žáků je množství dosažených bodů v jednotlivých testech. Následující tabulka č. 3 nám poskytuje ucelený přehled o množství žáků, kteří v testu dosáhli určitého počtu bodů. Z přehledu je tak patrný značný rozdíl mezi oběma testovanými skupinami. Ze skupiny žáků, kteří se podrobili pretestu nedosáhl k získání 19, nebo 20 bodů žádný žák. Přitom z žáků testovaných po absolvování dopravní výchovy tvoří tuto skupinu více než čtvrtina celkového počtu žáků, přesně 28,27 %.

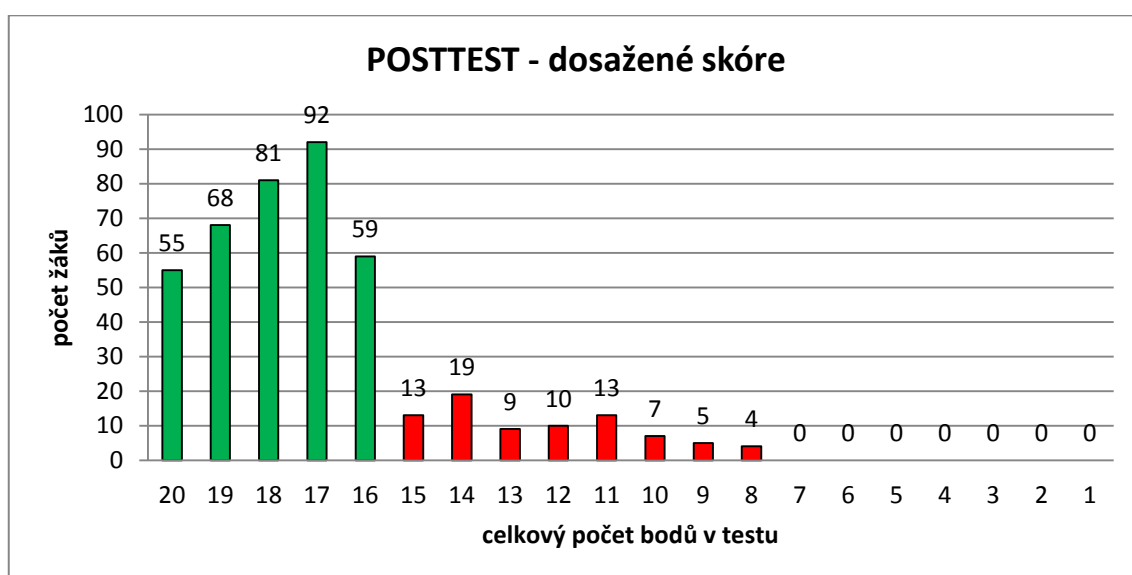
počet dosažených bodů	PRETEST		POSTTEST		celkové hodnocení testu
	absolutní četnost	relativní četnost v %	absolutní četnost	relativní četnost v %	
20	0	0	55	12,64	PROSPĚL
19	0	0	68	15,63	
18	1	0,36	81	18,62	
17	3	1,08	92	21,15	
16	10	3,59	59	13,56	
15	16	5,76	13	2,99	
14	39	14,03	19	4,37	NEPROSPĚL
13	48	17,27	9	2,07	
12	27	9,71	10	2,30	
11	37	13,31	13	2,99	
10	36	12,95	7	1,61	
9	9	3,24	5	1,15	
8	13	4,68	4	0,92	
7	18	6,47	0	0	
6	6	2,16	0	0	
5	12	4,31	0	0	
4	0	0	0	0	
3	3	1,08	0	0	
2	0	0	0	0	
1	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	
Σ	278	100	435	100	

**Tabulka 3: Souhrnné výsledky z testování žáků**

Následující grafy č. 29 a 30 porovnávají v grafické podobě data o absolutní četnosti celkových dosažených výsledků v jednotlivých testech uvedených v tabulce č. 3. Vzhledem k tomu, že absolutní četnost v pretestu a v posttestu byla rozdílná, nelze údaje v grafech relevantně porovnat mezi sebou. Nicméně i tak mají grafy dostatečnou vypovídací hodnotu o celkové úspěšnosti žáků v jednotlivých testech. Žáci, kteří v testu uspěli (dosáhli v testu minimálního výsledku 16 bodů) jsou v grafech znázorněni zelenou barvou. Ostatní žáci, kteří neprospěli, jsou označeni barvou červenou. Z grafů je patrný velmi výrazný rozdíl mezi oběma skupinami v počtu žáků, kteří v celkovém hodnocení prospěli.



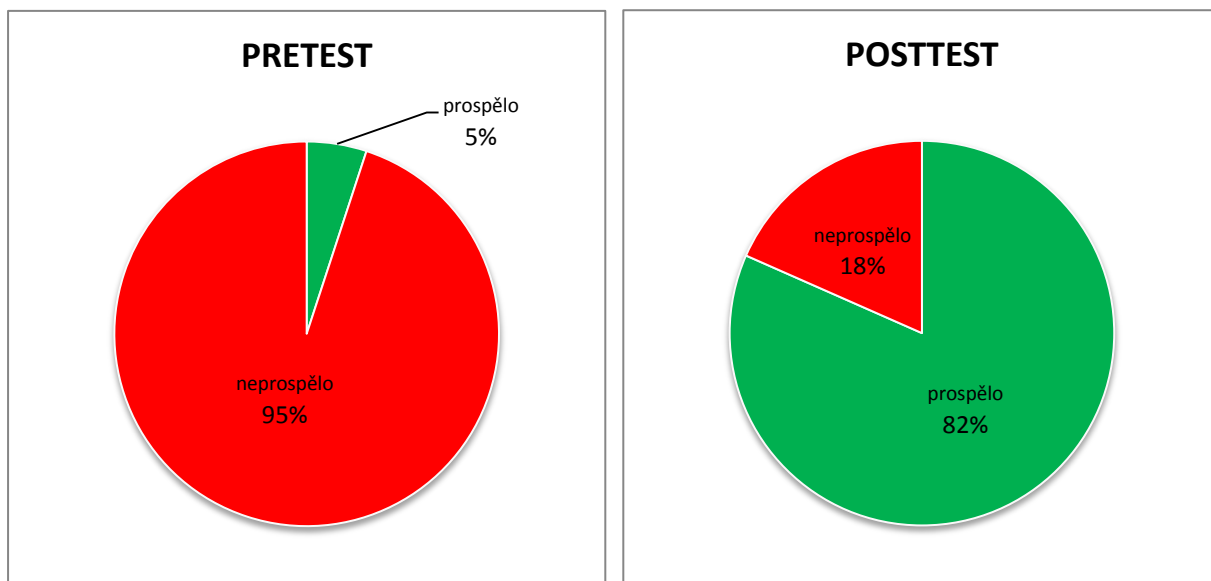
**Graf 29: Dosažené skóre v pretestu – absolutní četnost**



**Graf 30: Dosažené skóre v posttestu – absolutní četnost**

## 8.5 Celková úspěšnost

Pro stanovení celkové úspěšnosti použijme kritérium hodnocení teoretické části závěrečného přezkoušení k získání „Průkazu cyklisty“, které absolvují žáci po výuce dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti. Následující grafy č. 31 a 32 znázorňují množství žáků (relativní četnost), kteří byli při závěrečném vyhodnocení testu hodnoceni stupněm prospěl / neprospěl.



Graf 31: Úspěšnost v pretestu

Graf 32: Úspěšnost v posttestu

Z porovnání obou grafů je zřejmé, že u skupiny žáků, kteří absolvovali výuku dopravní výchovy, došlo k výraznému nárůstu množství žáků, kteří v celkovém hodnocení testu prospěli. Žáků, kteří se podrobili testování před výukou dopravní výchovy, bylo hodnoceno stupněm „prospěl“ pouze 5 %. Naproti tomu v druhé skupině žáků dosáhlo na výsledek „prospěl“ již 82 % žáků.

Dalším kritériem, na základě kterého je možné posoudit míru účinnosti zvolené formy výuky dopravní výchovy, je stanovení rozdílu průměrného dosaženého bodového hodnocení mezi jednotlivými skupinami. K tomu je zapotřebí nejprve znát aritmetický průměr bodů v testu každé skupiny. Vzhledem k velkému množství vstupních dat, byla k jeho stanovení zvolena metoda výpočtu formou váženého aritmetického průměru, kde  $x$  je hodnota dosažených bodů v pretestu,  $y$  je hodnota dosažených bodů v posttestu a  $n$  je absolutní četnost žáků, kteří konkrétního bodového hodnocení dosáhli.

Po dosazení konkrétních hodnot do vzorce tak zjistíme aritmetický průměr dosažených bodů v každé skupině. Data byla dosazena z tabulky 3.

PRETEST:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^k x_i = \frac{n_1 x_1 + n_2 x_2 + \dots + n_k x_k}{n} = \frac{1 \cdot 18 + 3 \cdot 17 + \dots + 3 \cdot 3}{278} = 11,32$$

POSTTEST:

$$\bar{y} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^k y_i = \frac{n_1 y_1 + n_2 y_2 + \dots + n_k y_k}{n} = \frac{55 \cdot 20 + 68 \cdot 19 + \dots + 4 \cdot 8}{435} = 16,89$$

Rozdíl aritmetických průměrů mezi skupinami tak činí:  $\bar{y} - \bar{x} = 16,89 - 11,32 = 5,57$

### 8.5.1 Úspěšnost žáků jednotlivých škol

Následující tabulka 4 znázorňuje úspěšnost jednotlivých škol při závěrečném testování žáků po ukončení výuky dopravní výchovy na dopravním hřišti. Sedm z devíti základních škol dosáhlo vyšší úspěšnosti, než je celkový průměr všech škol ve městě. Výrazně nižší úspěšnost zaznamenala 1. základní škola. Další školou, která zaostala v úspěšnosti testování za ostatními, je pak i 8. základní škola.

Název školy	Počet žáků celkem	Počet úspěšných žáků	Množství úspěšných žáků v %
1. základní škola	29	5	17,24
2. základní škola	70	61	87,14
3. základní škola	24	20	83,33
4. základní škola	29	25	86,20
5. základní škola	40	34	85,00
6. základní škola	49	44	89,79
7. základní škola	109	103	94,49
8. základní škola	38	21	55,26
9. základní škola	47	42	89,36
$\Sigma$	435	355	81,61

Tabulka 4: Celková úspěšnost škol v posttestu

## 8.6 Interpretace výsledků

### 8.6.1 Stanovení závěru k hypotéze

Testování žáků, které proběhlo na základních školách v Mladé Boleslavi, bylo zaměřeno na potvrzení či vyvrácení stanovené hypotézy, a to:

- žáci 4. ročníků základních škol v Mladé Boleslavi mají po absolvování dopravní výchovy výrazně větší teoretické znalosti dopravních předpisů než žáci, kteří dosud výukou dopravní výchovy neprošli.

Za výrazně větší teoretické znalosti je považováno, pokud žáci 4. ročníků dosáhnou alespoň u 80 % otázek v závěrečném testu cyklisty vyšší míry správných odpovědí než žáci 3. ročníků. Míra správných odpovědí je hodnocena ve vztahu k relativní četnosti správných odpovědí vyjádřených v procentech.

Po zpracování údajů z testů bylo zjištěno, že žáci 4. ročníků dosáhli u všech otázek v testu (tedy ve 100 %) lepších výsledků, než žáci 3. ročníků. **Stanovená hypotéza tedy byla potvrzena.**

### 8.6.2 Řešení výzkumného problému

Výzkumným problémem, který měla tato práce za úkol vyřešit, bylo zjistit, zdali je forma výuky dopravní výchovy, která je realizována v Mladé Boleslavi prostřednictvím výuky a výcviku na dětském dopravním hřišti účinná. Za účinnou můžeme považovat takovou formu výuky a výcviku, která zaručuje získání nových teoretických znalostí, praktických dovedností a rozvíjení dopravních kompetencí. Za tímto účelem byla během provedeného testování stanovena kritéria k jejich ověření.

**Kritérium 1:** Prvním a nejdůležitějším kritériem bylo stanovení předpokladu získání lepších výsledků u jednotlivých otázek z testu cyklisty. Toto kritérium se shodovalo s vyslovenou hypotézou a bylo řešeno v bodě 8.6.1. Na základě výsledků můžeme stanovit, že v rámci tohoto kritéria je zvolená forma výuky teoretické části dopravní výchovy u žáků 4. ročníků účinná.

**Kritérium 2:** Dalším hodnotícím kritériem celkové úspěšnosti žáků bylo množství dosažených bodů v jednotlivých testech. Tyto údaje jsou zpracovány v tabulce č. 3. Z uvedených dat je patrný značný rozdíl mezi oběma testovanými skupinami. Ze skupiny žáků, kteří se podrobili pretestu nedosáhl k získání 19, nebo 20 bodů v testu

žádný z žáků. Přitom z žáků testovaných po absolvování dopravní výchovy tvoří tuto skupinu více než čtvrtina celkového počtu žáků, přesně 28,27 %. Další zajímavostí je, že u žáků testovaných po absolvování výuky dopravní výchovy nedosáhl žádný z žáků nižšího celkového hodnocení než 8 bodů. U žáků druhé skupiny mělo výsledek 7 a méně bodů více než 14 % žáků. Na základě výsledků tak můžeme stanovit, že v rámci tohoto kritéria je zvolená forma výuky teoretické části dopravní výchovy u žáků 4. ročníků účinná.

**Kritérium 3:** Toto kritérium bylo založeno na celkové úspěšnosti žáků při získávání „Průkazu cyklisty“ a to z celkového výsledku jeho teoretické části. Při něm jsou žáci hodnoceni stupněm prospěl / neprospěl. U skupiny žáků 3. ročníků, kteří se dosud nepodrobili výuce dopravní výchovy by stupněm prospěl bylo hodnoceno celkem 5,03 % žáků, kdežto ve skupině žáků, kteří již výuku dopravní výchovy absolvovali, bylo stupněm prospěl hodnoceno celkem 81,6 % žáků. Jedná se tedy o zvýšení celkové úspěšnosti o 76,57 %. Na základě výsledků tak můžeme stanovit, že v rámci tohoto kritéria je zvolená forma výuky teoretické části dopravní výchovy u žáků 4. ročníků účinná.

**Kritérium 4:** Poslední kritérium, které bylo stanoveno k posouzení účinnosti zvolené formy výuky dopravní výchovy, byl aritmetický průměr bodového hodnocení závěrečného testu u jednotlivých skupin. Skupina žáků 3. ročníků dosáhla průměrné hodnoty získaných bodů v testu 11,32 bodu. Skupina žáků 4. ročníků pak dosáhla průměrné hodnoty 16,89 bodu. Tato hodnota již odpovídá v celkovém hodnocení testu stupni prospěl. Rozdíl mezi oběma skupinami tak činí 5,57 bodu, což je z možnosti získání maximálně 20 bodů významný podíl. Na základě výsledků tak můžeme stanovit, že v rámci tohoto kritéria je zvolená forma výuky teoretické části dopravní výchovy u žáků 4. ročníků účinná.

Vzhledem k tomu, že ve všech kritériích, které byly stanoveny k ověření účinnosti zvolené formy dopravní výchovy, došlo u žáků 4. ročníků k výraznému zlepšení výsledků závěrečného testování v oblasti teoretických znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích oproti žákům 3. ročníků, můžeme konstatovat, že forma výuky a výcviku dopravní výchovy u žáků 4. ročníků základních škol v Mladé Boleslavi je **dostatečně účinná** k dosažení cílů stanovených v ŠVP základních škol.

## 9 Evaluace dat získaných z testování

S celkovými výsledky výzkumu této práce jsem dne 23. 3. 2016 seznámil pana Adolfa Haince, lektora BESIP a provozovatele dětského dopravního hřiště v Mladé Boleslavi. Společně jsme se pak zamýšleli nad konkrétními výstupy a společnou rozpravu jsem zaznamenal. Nejprve jsme vedli rozhovor nad tématem celkové úspěšnosti jednotlivých škol.

Šimánek: *„Podle celkových výsledků dosáhlo 7 z 9 základních škol úspěšnosti nad 83 %. Pouze 8. Základní škola dosáhla výsledku 55% úspěšnosti. Přitom právě v areálu této školy se nachází dopravní hřiště. V čem spatřujete výrazně nižší úspěšnost u žáků z 8. základní školy?“*

Hainc: *„To je celkový důsledek špatného vedení školy. Myslím si, že sám ředitel nemá zájem vést kolektiv učitelů k nějaké výuce dopravní výchovy v rámci vyučování. Spoléhají se pouze na výuku a výcvik na dopravním hřišti, což je nedostatečné. Jiné školy se věnují oblasti dopravní výchovy i v rámci výuky jiných předmětů. Děti tak již přicházejí na dopravní hřiště s určitými teoretickými znalostmi pravidel provozu na pozemních komunikacích. V tabulce vidím, že nejlepšího výsledku dosáhla 7. Základní škola, čemuž se nedivím, protože na této škole se dopravní výchově věnují dokonce i v zájmovém kroužku. Jejich žáci se pak pravidelně účastní i cyklistických soutěží.“*

Šimánek: *„V celkovém hodnocení dopadla ale úplně nejhůře 1. Základní škola s 17% úspěšností. Tato škola však vzdělává převážně žáky se specifickými poruchami učení jako je dyslexie. U těchto dětí je používán k ověření znalostí naprosto stejný test jako u ostatních škol. Není to impulz k tomu, změnit u těchto dětí způsob testování, např. úpravou standardizovaného testu?“*

Hainc: *„Já si myslím, že všechny děti mají mít v dopravní výchově stejné podmínky. Na silnici se nás nikdo také neptá, jestli trpíme nějakou poruchou nebo ne. Všechny děti mají při závěrečném testu možnost žádat mě o vysvětlení, nebo radu. Rád jim i během testů danou situaci vysvětlím jinými slovy, nebo se je snažím navést k pochopení situace. U žáků z dyslektické třídy navíc nelpím na časové dotaci pro test.“*

Šimánek: *„I přes to. Nebylo by vhodné připravit pro tyto žáky stejný test, který by byl např. obohacen o více obrázků, případně by byl text adekvátně zkrácen?“*

Hainc: *„Nad tím jsem nikdy nepřemýšlel. Vzhledem k tomu, že to jsou standardizované testy BESIP, tak by se tato možnost musela probrat i s jejich zástupci.“*

Dalším tématem rozhovoru byla obtížnost a srozumitelnost jednotlivých úloh v testu.

Šimánek: *„Jak celkově hodnotíte otázky v testu, co do srozumitelnosti a potřebnosti?“*

Hainc: *„Myslím si, že témata jsou obsažena taková, které děti v praxi využijí. Nicméně si myslím, že by v testu bylo třeba krátkých odpovědí. Dnešní děti jsou zvyklé na jasné, krátké a srozumitelné pokyny, ne na zdlouhavé slovíčkaření. Také si myslím, že jsou v testu špatně pokládány otázky u křižovatek. Ti co je navrhovali, asi dost o dětech nepřemýšleli. Dítě by přece nemělo řešit, kolikáté v pořadí pojede auto křižovatkou. Děti musí hlavně řešit, co mají dělat v té situaci ony. Na nic ostatního není v reálné situaci čas. Dítě musí především vyřešit, zdali má přednost, nebo jí nemá. A pokud přednost má někdo jiný, tak kdo?“*

Šimánek: *„Nyní se podíváme na otázky, které byly podle výsledků pro děti nejsložitější. Co soudíte o následujících otázkách?“*

Otázka č. 5 – Při odbočování nesmí cyklista

Hainc: *„Tato otázka je jasným příkladem toho, co jsem již říkal. Není zaměřena na jasný pokyn, co mám dělat, nebo jak se chovat. Pro děti je naprosto neuchopitelná. Přitom se této otázce věnuji dostatečně při výkladu, jelikož vím, že v testu bývá.“*

Otázka č. 9 – Před odbočováním vlevo se musí cyklista zařadit

Hainc: *„Děti jsou učeny, že se na silnici musí držet vpravo. Proto si pak myslí, že když je v odpovědi uvedeno „co nejdále vlevo“, tak že jsou již v protisměru. Je pro ně totiž zavádějící termín „jejich polovina“ vozovky. Přitom při praktické části zkoušky na DDH umí děti toto pravidlo použít.“*

Otázka č. 10 – Odbočují-li protijedoucí cyklisté vlevo, vyhýbají se (míjejí se)

Hainc: *„Tak to už je pro děti vůbec složité spojení slov „odbočují-li protijedoucí“. Jen schopnost pochopit co tím chce autor říci je složitá, natož pak pochopit vlastní orientaci v prostoru a představit si to. Dětem se při výkladu snažím tuto problematiku vysvětlit s poučkou „vlevo – vlevo“. Tzn. pokud jedem doleva, tak se míjíme vlevo.“*

Otázka č. 14 – Na křižovatce označené touto dopravní značkou je cyklista povinen

Hainc: *„Zde je hlavním problémem to, že všechny odpovědi začínají stejně. Pro dítě je přitom nejdůležitější, že musí dát přednost zprava, ale jestli i jezdcům na*



*zvířatech, to bych v dnešní době snad už vůbec neřešil – natož u dětí. Pravidlo pravé ruky přitom děti znají. Je ale pravdou, že při praktických jízdách na DDH s jeho užitím mají někteří problém. Každopádně otázka i odpovědi by bylo vhodné přepracovat a pozměnit je tak, aby to bylo pro dítě pochopitelné.“*

*Šimánek: „Chtěl byste k testování žáků, nebo k jejich výsledkům ještě něco dodat?“*

*Hainc: „Jednak bych chtěl říci, že děti nesmí při ukončení zdejšího programu dopravní výchovy nabýt pocitu suverenity. Je nutné jim neustále připomínat, že reálná situace na silnici nemá nic společného s počítačovou hrou. V té mohou udělat chybu, nebo i ztratit život, ale na silnici si musí být děti vždy stoprocentně jisti tím, co dělají. Při skutečné jízdě po silnici jde totiž o život!*

*Dále bych chtěl říci, že jsem rád, že jsem mohl být nápomocen ke zpracování tohoto výzkumu. Lektorováním dopravní výchovy se zabývám již více než 25 let, ale nikdy jsem neměl v ruce tak pádné důkazy o smysluplnosti této práce. Rády bych je prezentoval na společném setkání s řediteli základních škol, abych je mohl utvrdit v tom, že dopravní výchova má smysl.“*

## 10 Splnění cíle práce a doporučení

Na základě provedeného výzkumu bylo zjištěno a ověřeno, že forma výuky, kterou je realizována dopravní výchova ve 4. ročnících základních škol v Mladé Boleslavi je dostatečně účinná na to, aby dětem předala patřičné teoretické znalosti z této oblasti. Praktický výcvik zároveň transformuje v dětech znalosti v dovednosti, což je hlavním předpokladem bezpečného pohybu dětí v silničním provozu. Z podrobné analýzy výsledků žáků, rozhovorů s lektorem dětského dopravního hřiště a rozborem metodických dokumentů z oblasti dopravní výchovy, navrhuje pro zvýšení efektivnosti systému výuky dopravní výchovy uplatnit následující doporučení:

- jasněji definovat dopravní výchovu v ŠPV – cíle, metody a formy výuky (*např. cíl: ovládá bezpečně jízdní kolo v silničním provozu; metoda: teoretická výuka pravidel silničního provozu a praktický výcvik; forma: výcvik na dětském dopravním hřišti*),
- zvýšit časovou dotaci ve čtvrtém ročníku tak, aby bylo možné věnovat se této problematice i v jiných předmětech (*5 vyuč. hodin nad rámec výcviku na DDH*),
- účastnit se soutěží s dopravní tematikou (*např. dopravní soutěž mladých cyklistů*),
- zavést kroužek dopravní výchovy pro žáky, kteří budou mít zájem se zúčastnit dopravní soutěže či dobrovolně zlepšovat své dovednosti v dopravní výchově,
- zkvalitnit vzdělávání učitelů 1. stupně v oblasti dopravní výchovy (*např. účasti na odborných seminářích pořádaných oddělením BESIP*),
- zahrnout do výuky besedu s policisty, zdravotníky, nebo jinými dopravními experty (*možné jako součást preventivního programu*),
- uspořádat projektový den věnovaný bezpečnosti na silnicích (*spojený např. s ukázkou první pomoci a složek IZS a zakončený cyklovýletem*),
- připravit nový závěrečný test k ověření teoretických znalostí pro žáky s SPU (*současný test nezohledňuje individuální potřeby těchto žáků*).

Vzhledem k tomu, že cílem této práce bylo popsat současnou úroveň dopravní výchovy ve městě Mladá Boleslav u žáků 4. ročníků základních škol, analýzou výsledků žáků zjistit účinnost zvolené formy dopravní výchovy a navrhnout změny v systému výuky pro zvýšení její efektivnosti, můžeme konstatovat, že **cíl této práce byl splněn.**

## 11 Diskuse

V této práci jsem nejprve zjišťoval, jakým způsobem mají základní školy v Mladé Boleslavi ukotvenu dopravní výchovu pro žáky 4. ročníků ve svých školních vzdělávacích programech. Dále jsem zjišťoval, jakou formou ve skutečnosti realizují naplňování cílů v této oblasti. Ať už bylo formální ukotvení dopravní výchovy jakékoliv, reálně se výuka dopravní výchovy odehrává na dětském dopravním hřišti prostřednictvím programu BESIP – „Průkaz cyklisty“.

Na základě této skutečnosti jsem mezi všemi žáky, účastníky se tohoto programu, provedl výzkumné šetření s cílem zjistit jejich teoretické znalosti v oblasti pravidel silničního provozu, které jsou nutné pro jejich bezpečný provoz na pozemních komunikacích. Z výsledků provedeného testování, jejich interpretace a konzultace s lektorem dopravní výchovy vyplynulo několik zásadních skutečností, které mají na úspěšnost žáků zásadní vliv.

- 1) Školy se spoléhají na teoretickou a praktickou přípravu žáků prostřednictvím výuky a výcviku na dětském dopravním hřišti. V rámci vlastní výuky nezahrnují téma dopravní výchovy do jiných předmětů. Přitom právě 4. ročník je z hlediska možného vstupu dětí do silničního provozu zásadní. I zákon umožňuje těmto dětem samostatnou jízdu po veřejné komunikaci, proto by na tuto skutečnost měly brát školy zřetel a pomoci tak žákům se změnou jejich rolí v dopravě. Téma dopravní výchovy lze zařadit např. formou mezipředmětových vztahů, projektových dnů, besed s osobnostmi apod.
- 2) Závěrečné testování žáků probíhá na základě standardizovaného testu, který je pro tyto účely vydán přímo oddělením BESIP. Ačkoliv se jedná o standardizovaný test, který by měl reflektovat věkové zvláštnosti dětí s ohledem na jejich psychický vývoj, je celý test až příliš formální. Test spíše ověřuje znalost výkladu zákona, než prokázání určitých znalostí pro použití v praxi. Některé otázky jsou pro žáky nejednoznačné, nebo vyžadují přesnou znalost určitých pojmů, případně vysokou míru představivosti.
- 3) Na základě mých zjištění mohu konstatovat, že testy nezohledňují individuální potřeby dětí. Jak již bylo popsáno v předchozím bodě, je text v testu velmi formální a vyžaduje od žáků dostatečnou úroveň pochopení obsahu. S tímto mají velký problém např. žáci se specifickými poruchami učení. Velmi zřejmé je toto na

výsledcích žáků z 1. základní školy. Tato škola je zaměřena na vzdělávání žáků s SPU. Přesto jejich žáci podstupují testování „standardním“ testem. Úspěšnost žáků této školy je pouhých 17 %, což je výrazně menší, než u škol ostatních, kde úspěšnost činí průměrně 82 %. Je s podivem, že na tuto skutečnosti vedení školy neupozorňuje.

Možným řešením této situace by byla úprava stávajícího testu. Test by bylo možno doplnit např. obrázky, vynecháním formálních částí textu, celkovým zjednodušením textu apod. Účinnost tohoto přístupu by však musela být nejprve ověřena patřičným výzkumem, např. formou experimentu.

- 4) Testy obsahují pouze testové úlohy s uzavřenými otázkami. V mnoha případech se tak může stát, že žáci označili správnou odpověď, aniž by ve skutečnosti měli příslušné znalosti. Tuto skutečnost (tzv. hádání správných odpovědí) by bylo možné eliminovat jiným systémem výpočtu dosažených bodů. Tento systém je však časově náročný a nelze ho realizovat rychlou kontrolou výsledků prostřednictvím šablony. Žáci by také museli být o této formě hodnocení informováni a je pravděpodobné, že by se snížila celková úspěšnost v závěrečném testu.

Dle mého názoru jsou výuka i výcvik dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti prováděny na velmi vysoké odborné úrovni, o čemž svědčí i samotné výsledky provedeného testování. Tato úroveň je dána především dlouholetými zkušenostmi lektora a jeho aktivním přístupem k dané problematice. Na dětech je vidět, že ani během závěrečného testování neprožívají žádné stresové vypětí, což je dáno právě příjemným prostředím a vstřícným přístupem zúčastněných osob. Děti jsou při výuce aktivní a při praktických jízdách na dopravním hřišti velmi snaživé. Velkou událostí je pro děti předávání „Průkazu cyklisty“. Na chování dětí je znát, že si svého „prvního řidičáku“ opravdu náležitě považují.

## Závěr

Cílem diplomové práce bylo popsat současnou úroveň dopravní výchovy ve městě Mladá Boleslav u žáků 4. ročníků základních škol.

V teoretické části jsme vymezili pozici dopravní výchovy ve vzdělávacím systému. Definovali jsme postoj a všeobecné cíle dopravní výchovy, které vyplývají z rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání. Zjistili jsme, jakým způsobem základní školy v Mladé Boleslavi implementovaly do svých školních vzdělávacích programů tyto cíle, a především jsme stanovili, jakou formou výuky dopravní výchovy tyto cíle naplňují. Dále jsme charakterizovali jednotlivé věkové skupiny dětí z hlediska rizik, jakým jsou v dopravě vystaveni. Hlavní důraz byl kladen právě na žáky 4. ročníků. Většina žáků totiž ve 4. ročníku základní školy dosáhne věku 10 let a mohou tedy dle platné právní úpravy vyjet sami na jízdním kole do silničního provozu.

Cílem praktické části diplomové práce bylo tedy zjistit, zda mají děti v tomto věku dostatečné teoretické znalosti k tomu potřebných dopravních předpisů. Uvedené znalosti byly otestovány v rámci závěrečných zkoušek na dětském dopravním hřišti. Výsledky testování, kterého se zúčastnily všechny děti ve 4. ročníku, nám poskytly dostatečné údaje pro posouzení kvality přípravy žáků v oblasti dopravního vzdělávání. Výsledky ukázaly, že dopravní výchova je vyučována efektivně. Zvolená forma výuky a práce je účinná a děti nabývají dostatečných teoretických znalostí, které navíc prokazují i praktickou zkouškou, konanou na jízdním kole na dětském dopravním hřišti. Zároveň jsme odhalili některé nedostatky. Na základě toho jsme navrhli některé drobné změny v systému výuky pro dosažení ještě větší efektivity.

**Výsledky z provedené analýzy v praktické části jasně ukázaly na smysluplnost zařazení dopravní výchovy do vzdělávacího systému, což považujeme za hlavní přínos této diplomové práce. Bylo prokázáno, že výuka a výcvik na dětském dopravním hřišti mají svou nezastupitelnou úlohu při vytváření dopravních kompetencí u dětí. Dětem jsou prostřednictvím výuky dopravní výchovy předávány důležité znalosti. Zároveň získávají dovednosti, které jsou potřebné pro jejich bezpečnou cestu do školy, ale i bezpečný pohyb po pozemních komunikacích vůbec. Věříme, že získané znalosti a dovednosti z dopravní výchovy ochrání životy našich dětí. Pokud tomu tak je, pak má celé naše snažení ve škole a v rodině ten nejvyšší smysl.**

# Seznam použitých zdrojů

## Literatura

HAVLÍK, K. 2005. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-542-3.

CHRÁSKA, M., 2007. *Metody pedagogického výzkumu*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1369-4.

LÍMOVÁ, L., 2006. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-1157-0.

MAREŠ, J., 2013. *Pedagogická psychologie*. 1. Vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0174-8.

PRŮCHA, J., MAREŠ, J. WALTEROVÁ, E. 2001. *Pedagogický slovník*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-579-2.

PRŮCHA, J., 2013. *Moderní pedagogika*. 5., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0456-5.

SKUTIL, M., et al. 2011. *Základy pedagogicko-psychologického výzkumu pro studenty učitelství*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-778-7.

STOJAN, M., et al. 2007. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-4251-3.

## Elektronické zdroje

BESIP. *Bezpečí dítěte v dopravě* [online]. ©2012 [vid. 22. 2. 2016]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci\\_ditete\\_v\\_doprave.pdf](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf)

BESIP. *Dětská dopravní hřiště* [online]. ©2012 [vid. 26. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni- vychova/hriste/Tematicky-plan.pdf>

BESIP. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2010 – 2020* [online]. ©2012 [vid. 21. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

EVROPSKÝ PARLAMENT. *Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy* [online]. [vid. 20. 2. 2016]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.5.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html)

MOBILITA A DOPRAVA. *Evropská charta bezpečnosti silničního provozu*[online]. [vid. 20. 2. 2016]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.5.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html)

MŠMT. *Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách* [online]. © 2013 – 2016 [vid. 24. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/31653/>

MŠMT. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání* [online]. © 2013 – 2016 [vid. 23. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/29408>

POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. © 2015 [vid. 21. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

STRNADOVÁ, Z., 2015. *Dopravní výchova jako celoživotní proces*. In: *Observatoř* [online]. 9. 1. 2015 [vid. 23. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-jako-celozivotni-proces/>

SUNKOVSKÁ, B., 2007. *Aktivity BESIP v oblasti dopravní výchovy*. In: *Národní informační centrum pro mládež* [online]. [vid. 26. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.nicm.cz/files/Aktivity%20BESIP%20v%20oblasti%20dopravn%20Aktivity%20BESIP%20v%20oblasti%20dopravn%20AD%20v%20BDchovy%20-%20Sunkovsk%20A1,%20B..pdf>

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. 2016 [vid. 25. 2. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

## Seznam příloh

Příloha č. 1 – Ukázka materiálů užívaných k výuce dopravní výchovy

Příloha č. 2 – Učebna teoretické přípravy při DDH

Příloha č. 3 – Praktický výcvik na DDH

Příloha č. 4 – Závěrečný test

Příloha č. 5 – Vyplněné záznamové archy ze závěrečného testování



## KDE NESMÍŠ JEZDIT

# BESIP

2

**Ministerstvo dopravy**

**MÍSTA A ÚSEKY, KAM NESMÍŠ S JÍZDNÍM KOLEM VJET, OZNAČUJÍ DOPRAVNÍ ZNAČKY**



Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)



Zákaz vjezdu všech vozidel



Dálnice



Dálnice



Silnice pro motorová vozidla



Zákaz vjezdu vyznačených vozidel



Stežka pro chodce



Zákaz vjezdu jízdních kol



Pěší zóna



Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)



Zákaz vjezdu všech vozidel

## NEBOJ SE SILNICE



## ŘAZENÍ PŘED KŘIŽOVATKOU

# BESIP

7

**Ministerstvo dopravy**

**TAM, KDE NEJSOU PŘED KŘIŽOVATKOU DOPRAVNÍ ZNAČKY, KTERÉ BY ZPŮSOB ŘAZENÍ PŘÍKAZOVY:**

- se ten, kdo odbočuje vlevo, řadí co nejvíce vlevo, ale tak, aby nevjel do protisměru
- se ten, kdo odbočuje anebo jede přímo, řadí k pravému okraji vozovky





**TAM, KDE JSOU DOPRAVNÍ ZNAČKY PŘÍKAZUJÍCÍ ZPŮSOB ŘAZENÍ ANEBOSMĚR JIZDY SE CYKLISTA MUSÍ ŘÍDIT JEJICH PŘÍKAZEM**



Směrové šipky



Řadící pruhy

## NEBOJ SE SILNICE



## Příloha č. 2 – Učebna teoretické přípravy při DDH



Zařízení učebny



Žáci 4. ročníku při vyplňování závěrečného testu



Příloha č. 3 – Praktický výcvik na DDH





**Středočeský kraj**

**ŮAMK**

# DĚTSKÉ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ

## ZKOUŠKA CYKLISTY



- 1. Při jízdě na pozemní komunikaci (silnici) je cyklista povinen**
  - a) jet vpravo a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti jet při pravém okraji vozovky;
  - b) jet při kterékoliv straně vozovky, vpravo musí jet pouze motorová vozidla;
  - c) jet středem vozovky, aby byl vždy dobře viditelný.
  
- 2. Znamení o změně směru jízdy dává cyklista**
  - a) máváním paží;
  - b) vztyčením paže;
  - c) zřetelným upažením.
  
- 3. Cyklista při objíždění překážky, vybočuje-li ze směru své jízdy dává znamení o změně směru jízdy upažením vlevo. Než tento úkon provede**
  - a) není povinen sledovat provoz za sebou;
  - b) musí se ohlédnout vlevo, zda neohrozí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích;
  - c) nemusí se ohlédnout, stačí že rychle ukáže změnu směru jízdy.
  
- 4. Cyklisté mladší 10 let smějí v provozu (po silnici), kromě chodníku, cyklistické stezky a obytné a pěší zóny, jezdit jen pod dohledem osoby starší**
  - a) 12 let;
  - b) 14 let;
  - c) 15 let.

**5. Při odbočování nesmí cyklista**

- a) ohrozit pouze ty chodce, kteří přecházejí křižovatku po přechodu pro chodce;
- b) ohrozit chodce, kteří přecházejí pozemní komunikaci, na kterou cyklista odbočuje;
- c) omezit všechny chodce.

**6. Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci (silnici) na pozemní komunikaci (na silnici) je cyklista povinen**

- a) dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci (silnici);
- b) dát přednost jen vozidlům a jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava;
- c) dát přednost jen motorovým vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci (silnici).

**7. Je-li cyklista předjížděn**

- a) musí vždy zpomalit;
- b) musí vždy zastavit na krajnici;
- c) nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit v předjíždění.

**8. Vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“**

- a) smí cyklista přejíždět kdykoliv, vodorovná dopravní značka platí jen pro řidiče motorových vozidel;
- b) smí cyklista přejíždět jen při předjíždění;
- c) nesmí cyklista přejíždět, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění z takového místa na pozemní komunikaci.

**9. Před odbočováním vlevo se musí cyklista zařadit**

- a) vpravo nebo vlevo, podle hustoty provozu;
- b) co nejbliže k pravému okraji vozovky;
- c) co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy.

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

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

**11. Tato dopravní značka**

- a) zakazuje vjezd jízdnicích kol;
- b) nařizuje vjezd cyklistům;
- c) informuje o opravě jízdnicích kol.





**12. Při jízdě křižovatkou na příkaz této dopravní značky upravující přednost je cyklista povinen**

- a) dát přednost, zastavovat ale nemusí;
- b) zastavit vedle dopravní značky;
- c) zastavit vždy na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled.



**13. Do míst a úseků, které jsou označeny některou z těchto dopravních značek, je zakázán**

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



**14. Na křižovatce označené touto dopravní značkou je cyklista povinen**

- a) dát přednost v jízdě všem vozidlům přijíždějícím zleva;
- b) dát přednost v jízdě pouze motorovým vozidlům přijíždějícím zprava;
- c) dát přednost v jízdě všem vozidlům, jezdcům na zvířeti a pochodujícím útvarům přijíždějícím nebo přicházejícím zprava.



**15. Tato dopravní značka znamená:**

- a) Jednosměrný provoz;
- b) Příkladovaný směr jízdy;
- c) Přednost před protijedoucími vozidly.



**16. Tato dopravní značka přikazuje cyklistovi:**

- a) jízdu po křižovatce s kruhovým objezdem ve směru šípek;
- b) směr otáčení;
- c) užít vyznačení objížďky.



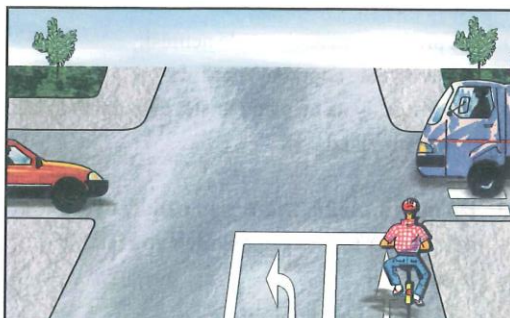
**17. Tato dopravní značka s dodatkovou tabulkou označuje:**

- a) hlavní pozemní komunikaci, skutečný tvar křižovatky a průběh hlavní a vedlejší pozemní komunikace;
- b) křižovatku s příkazem odbočit vpravo;
- c) křižovatku, na kterou řidič přijíždí po vedlejší silnici.



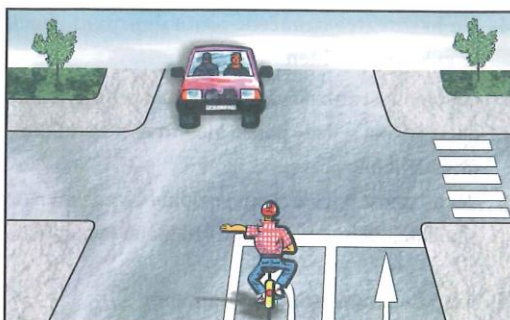
**18 Na křižovatce, která není rozlišena dopravními značkami, platí přednost vozidel přijíždějících zprava. Jako první projede křižovatkou**

- a) osobní automobil;
- b) cyklista;
- c) nákladní automobil.



**19. Cyklista odbočující vlevo, projede křižovatkou**

- a) jako druhý, protože při odbočování vlevo musí dát přednost protijedoucím vozidlům;
- b) jako druhý, protože musí dát přednost motorovým vozidlům, která mají před nemotorovými přednost;
- c) jako první, při odbočování nemusí dávat přednost.



**20. Přednost v jízdě musí dát**

- a) osobní automobil, protože odbočuje vlevo;
- b) cyklista, protože je řidičem nemotorového vozidla;
- c) cyklista, protože přijíždí po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou.



Příloha č. 5 – Vyplněné záznamové archy ze závěrečného testování



Kategorie:  
Kolo:

TESTOVÉ OTÁZKY - ŘEŠENÍ

JMÉNO: ██████████  
TRÍDA: 4.c ŠKOLA: 4.ZŠ  
Start. číslo: Čas: Bodů:

1	<input checked="" type="checkbox"/>	b	c	11
2	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>	12
3	a	<input checked="" type="checkbox"/>	c	13
4	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>	
5	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>	



TESTOVÉ OTÁZKY - ŘEŠENÍ  
JMÉNO: ██████████  
TRÍDA: 4.B ŠKOLA: 4.ZŠ  
Start. číslo: Čas: 9:19 Bodů:

b	c	11	a	b	c
b	<input checked="" type="checkbox"/>	12	a	b	c
c		13	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>
c		14	a	b	c
		15	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>
		16	a	b	c
		17	a	b	c
		18	a	b	c
		19	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>
		20	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>



ROK  
N. 2005

Kategorie:  
Kolo:

TESTOVÉ OTÁZKY - ŘEŠENÍ

JMÉNO: ██████████  
TRÍDA: 4.A ŠKOLA: 8.ZŠ  
Start. číslo: Čas: Bodů:

1	<input checked="" type="checkbox"/>	b	c	11	a	b	c
2	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>	12	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>
3	a	<input checked="" type="checkbox"/>	c	13	a	b	c
4	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>	14	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>
5	a	<input checked="" type="checkbox"/>	c	15	a	b	c
6	<input checked="" type="checkbox"/>	b	<input checked="" type="checkbox"/>	16	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	c
7	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>	17	a	b	c
8	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>	18	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>
9	a	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	19	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	c
10	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	c	20	a	b	<input checked="" type="checkbox"/>

OZNAČ  
vzoru:

SPRÁVNOU ODPOVĚĎ VÝRAZNĚ OZNAČ  
podle vzoru: