

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

DĚTI V DOPRAVĚ A DOPRAVNÍ VÝCHOVA

CHILDREN IN TRAFFIC AND TRAFFIC EDUCATION



Bakalářská diplomová práce

Autor: **Adéla Vyhňáková**

Vedoucí práce: **Mgr. Elisabeta Drimlová**

Olomouc

2022

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala své vedoucí Mgr. Elisabetě Drimlové za vedení práce. Poděkování patří také mojí rodině za jejich trpělivost a podporu nejenom v rámci psaní práce, ale i v rámci studia. Ráda bych také poděkovala svému příteli za podporu, trpělivé naslouchání a pochopení. V neposlední řadě děkuji svému kamarádovi Ivovi za jeho připomínky při finálních úpravách práce.

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou diplomovou práci na téma: „Děti v dopravě a dopravní výchova“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne 31. 3. 2022

Podpis

OBSAH

Číslo	Kapitola	Strana
	OBSAH	3
	ÚVOD	5
	TEORETICKÁ ČÁST	6
1	Bezpečnost dětí v dopravě	7
	1.1 Statistiky dopravních nehod	8
	1.2 Rizikové faktory v dopravě	9
	1.3 Vývojové aspekty staršího školního věku a rané adolescence	10
	1.4 Rizikové chování v dopravě	11
2	Dopravní výchova na základních školách	13
	2.1 Dopravní výchova na druhém stupni základní školy	13
	2.2 Srovnání výuky dopravní výchovy v Česku a jiných zemí EU.....	15
	2.3 Implementace dopravní výchovy do výuky jiných předmětů	16
	2.3.1 Výtvarná výchova	17
	2.3.2 Tělesná výchova.....	17
	2.3.3 Občanská výchova a výchova ke zdraví.....	18
	2.4 Metody a formy výuky dopravní výchovy	18
	2.4.1 Učebnice dopravní výchovy	18
	2.4.2 Projektové dny a besedy s odborníky.....	19
	2.4.3 DoprApka	19
	2.4.4 Virtuální realita a její využití.....	20
	2.4.5 Gamifikace a její využití	20
	2.5 Dopravní výchova a pandemie Covid-19.....	21
3	Dopravní výchova jako prevence rizikového chování	23
	VÝZKUMNÁ ČÁST	26
4	Výzkumný problém a cíle práce	27
5	Výzkumný přístup a použité metody	28
	5.1 Kvantitativní část výzkumu – testové metody.....	28
	5.2 Kvalitativní část výzkumu – metoda tvorby dat	29
	5.3 Formulace hypotéz a výzkumných otázek	30
6	Sběr dat a výzkumný soubor	32
	6.1 Etické hledisko a ochrana soukromí	33
7	Práce s daty a její výsledky	35
	7.1 Výsledky kvantitativní části výzkumu	35
	7.1.1 Výsledky ověření platnosti statistických hypotéz.....	39
	7.2 Výsledky kvalitativní části výzkumu	40

8	Diskuze.....	46
9	Závěr.....	50
10	Souhrn	52
	LITERATURA	55
	PŘÍLOHY.....	60

ÚVOD

Ve své bakalářské práci se věnuji tématu dopravní výchovy na druhém stupni základních škol. Dopravní výchova je jednou z metod prevence rizikového chování při pohybu v dopravě a v současné době je v ucelené podobě zařazena do výuky na prvním stupni, kdežto její podoba určena pro starší věkovou skupinu žáků je v kompetencích vedení konkrétních škol.

Toto téma jsem si vybrala hlavně z toho důvodu, že téma rizikového chování v dopravě vnímám jako důležité. Vzhledem k tomu, že bydlím v blízkosti základní školy, vidím denně mladší i starší žáky nedodržovat pravidla silničního provozu, což bohužel v několika případech vedlo i k zavinění dopravní nehody. V pozici řidiče poměrně často vidím děti přecházet přes přechod bez rozhlédnutí nebo vběhnout do cesty. Několikrát se mi také stalo, že mi skupinka dětí na kole nedala na křižovatce přednost. To mě vedlo k zamyšlení nad tím, v jakém rozsahu se učitelé v rámci výuky věnují prevenci vzniku nehod a výskytu rizikového chování v dopravě. Z vlastní zkušenosti vím, že tématům, které spadají do dopravní výchovy, se v rámci výuky na základní škole nevěnovalo příliš pozornosti. Je to ale už několik let, co jsem ji absolvovala, takže mě zajímalo, jestli je toto téma do výuky zahrnuto ve větší míře. Myslím si, že dítě sice přejímá styly chování primárně od svých rodičů, pokud ho ale nenaučí správnému pohybu v dopravě, je to něco, co by škola mohla potenciálně ovlivnit v rámci zařazování prevence a témat do výuky. Z provedené rešerše literatury jsem zjistila, že toto téma není v posledních letech dostatečně zmapované, proto jsem se rozhodla se jím zabývat v rámci své bakalářské práce. Vzhledem k proběhlé pandemii Covid-19, která rozhodně ovlivnila stav výuky na základních školách, jsem se rozhodla postihnout v rámci výzkumu i toto téma.

Cílem bakalářské práce je zmapovat aktuální stav výuky dopravní výchovy na druhém stupni základních škol zapojených do výzkumu realizovaném v rámci výzkumné části práce. Výzkum je přitom rozdělen na dvě části. Kvantitativní část výzkumu má za cíl popsat, jak aktuálně vnímají dopravní výchovy žáci a kvalitativní část výzkumu se soustředí na získání pohledu učitelů. Praktická využitelnost výsledků práce spočívá ve formulaci doporučení, které mohou jednotlivé školy využít ke zlepšení výuky dopravní výchovy a zařazování s ní souvisejících témat do výuky jiných předmětů.

TEORETICKÁ ČÁST

1 BEZPEČNOST DĚTÍ V DOPRAVĚ

Děti, stejně jako dospělí, jsou každodenním účastníkem provozu na dopravních komunikacích. Patří také mezi nejvíce ohroženou skupinu vzhledem k jejich výšce a nižší schopnosti včas rozpoznat nebezpečnou situaci a správně na ni zareagovat, proto je důležitá prevence úrazů v souvislosti s dopravou, na kterou cílí dopravní výchova na základních školách. Cílem dopravních výchovy je především edukace dětí v tom, jak se mají správně chovat, ať už v roli chodce, cyklisty či jako uživatele jiného dopravního prostředku (Olšan & Konečný, 2008).

Vzhledem k tomu, že dítě často do školy a ze školy chodí samo bez doprovodu rodičů nebo jiné dospělé osoby, je důležité, aby ho základy bezpečného pohybu v dopravě naučili už rodiče. Mohou začít tím, že vyberou dítěti nejbezpečnější trasu od bydliště ke škole, kterou s ním několikrát absolvují a upozorní ho na všechna rizika a ujistí se, že dítě umí bezpečně přejít všechny křižovatky, případně použít nadchody nebo podchody (Koniček, 2009).

Dopravní výchova na základní škole by měla navazovat na to, co se děti naučí od rodičů. Pokud si dítě neosvojí základy bezpečného pohybu při účasti provozu na pozemních komunikacích, jako jsou zásady bezpečného přechodu přes silnici, nebo pokud rodiče sami nebudou tyto zásady dodržovat, je menší pravděpodobnost, že si dítě osvojí všechny nezbytné poznatky o bezpečí v dopravě v rámci výuky na základní škole. Právě znalosti, které si dítě o bezpečném pohybu v dopravě osvojí v předškolním a školním věku jsou důležitým prediktorem toho, jak se bude chovat jako účastník dopravy v roli řidiče motorového vozidla v dospělosti (Olšan & Konečný, 2008).

Děti jako chodci i cyklisti patří k nejrizikovějším skupinám v ohrožení dopravní nehodou. Nejčastěji k úrazu dochází při přecházení silnice v důsledku toho, že nedokážou správně odhadnout vzdálenost a rychlost jedoucího automobilu. Ačkoli rodiče dítě naučí pravidla bezpečného přecházení silnice, správně se rozhodnout dítě dokáže až přibližně od 12 let. Mezi nejčastější příčiny úrazů, kdy je dítě v roli chodce patří situace, kdy dítě neodhadne rychlost auta a vstoupí do vozovky, nesoustředí se na cestu a bezpečnost přecházení, nebo nezná dopravní předpisy („Dítě jako chodec“, 2016).

Podle Zvadové (2005) leží největší díl zodpovědnosti za prevenci úrazů v dopravě u dětí na jejich rodičích a zdůrazňuje, že nejde jen o to vysvětlit dítěti, jakou trasou má jít při cestě do školy, ale také o to, aby sami rodiče šli dítěti příkladem, a to jak v roli chodce, tak v roli řidiče.

Čím je dítě starší, tím víc se v dopravě pohybuje samo a přebírá na sebe zodpovědnost za své bezpečí. Mělo by si být vědomo všech rizik, dokázat se rozhodnout, za jakých podmínek je bezpečné přejít přes přechod a vyvarovat se rizikovému chování, jako je například puštěná hlasitá hudba ve sluchátkách, zbrkllost, jako například rychlé přebíhání přes silnici, či předvádění se před kamarády (Olšan & Konečný, 2008). Ve starším školním věku by rodiče měli dbát na to, aby dítě znalo zásady bezpečného pohybu v silničním provozu, zejména pokud se do školy dopravuje na kole nebo jiným dopravním prostředkem a aby dbalo na dodržování dopravních předpisů. Rodiče by měli dále rozvíjet znalosti z oblasti dopravní výchovy, které dítě získá v průběhu školní docházky, a především mu jít vzorem v oblasti chování v dopravě (Votruba, 2001).

1.1 Statistiky dopravních nehod

Ze statistik European Commission (2021) vyplývá, že Česko je v rámci Evropské unie na 17. místě, co se počtu smrtelných nehod týče. V roce 2019 došlo v Česku k 618 smrtelným dopravním nehodám, přičemž v 5 % případů bylo obětí dítě do 17 let. Následující tabulka ukazuje na dlouhodobě se snižující trend tragických nehod, při kterých došlo k úmrtí nezletilé osoby, a to jak v Česku, tak i v rámci celé Evropské unie.

Tabulka 1: Srovnání Česka a EU v průměrném počtu smrtelných nehod

Věk	Česko			EU		
	2010-2012	2017-2019	Trend	2010-2012	2017-2019	Trend
<15	15	17	+ 13 %	744	499	- 33 %
15-17	17	7	/	761	493	- 35 %

Přejato z European Commission, 2021, upraveno.

Průměrný počet dopravních nehod, při kterých došlo k vážnému zranění nezletilé osoby se v rámci Česka také dlouhodobě snižuje, jak zobrazuje následující tabulka.

Tabulka 2: Průměrný počet vážně zraněných nezletilých při dopravních nehodách

Věk	2010-2012	2017-2019	Trend
<15	155	123	- 21 %
15-17	95	54	- 43 %

Přejato z European Commission, 2021, upraveno.

Ze statistik Policie ČR za rok 2021 vyplývá, že 600 dopravních nehod bylo zaviněno dětmi, z toho 320 z nich bylo v roli řidiče nemotorového vozidla a 280 v roli chodce. Oproti předchozímu roku je to o 49 více nehod zaviněných dětmi (Policejní prezidium České republiky, 2022).

Šucha (2019) uvádí, že nejčastější příčinou úmrtí mladých ve věku 10-19 let jsou zranění, která jsou následkem dopravních nehod. 21 % všech zranění v silničním provozu, která končí smrtí, se týká dětí ve věku 0-14 let a nejvyšší počet smrtelných zranění cyklistů připadá na děti ve věkové kategorii 6-14 let.

1.2 Rizikové faktory v dopravě

Děti jsou v dopravě obecně jednou z nejohroženějších skupin hlavně proto, že jejich kognitivní schopnosti ještě nejsou plně vyvinuty a mají tak menší schopnost posoudit rizika a nebezpečí, která jim hrozí. Teprve od 11 let věku je plně vyvinuta sluchová percepce, rozšiřuje se zorné pole a mají relativně dobrou prostorovou orientaci. Později, v 15-18 letech, jsou pak schopny odhadu rychlosti, vzdálenosti a zrychlení různých vozidel, která přijíždějí z různých směrů, a také odhadu rychlosti, s jakou zvládnou jako chodci přejít cestu. Často se v této věkové skupině ale vyskytuje rizikové chování spojené s ignorováním dopravních předpisů a možného nebezpečí, přestože dospívající již dokáže zhodnotit dopravní situaci více realisticky (Deluka-Tibljaš et al., 2022).

Děti a dospívající se často pohybují ve skupinkách, což zvyšuje riziko nepozornosti a chyby v úsudku. Rizikovým faktorem je rovněž používání mobilního telefonu při pohybu v dopravě, což se týká jak chodců, tak uživatelů nemotorového dopravního prostředku. V důsledku telefonování, poslouchání hudby ve sluchátkách nebo psaní textových zpráv, dochází ke snížení pozornosti, což může vést k přehlédnutí blížícího se nebezpečí a prodloužení reakčního času (Riaz et al., 2019). Užívání telefonu a poslech hudby zvyšuje

pravděpodobnost rizikového chování, jako je například vkročení do vozovky bez rozhlédnutí nebo nedostatečné zhodnocení situace v důsledku rozptýlení pozornosti, což zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod (Suriaková & Šucha, 2021).

Dalšími faktory, které hrají roli ve výskytu rizikového chování v dopravě, jsou věk a pohlaví. Čím je dítě starší, tím vyvinutější je jeho schopnost předvídaní nebezpečí a potlačení impulzivního chování. Studie zabývající se vlivem pohlaví ukazují, že dívky mají tendenci chovat se v roli chodců více opatrněji a chlapci mají větší sklony k rizikovému a impulzivnímu chování (Barton & Schwebel, 2006). Schwebel & Barton (2005) dávají pohlaví do souvislosti s místem kontroly. Pokud dojde k neúmyslnému zranění, chlapci ve větším počtu případů vnímají nehodu jako následek neštěstí, zatímco dívky dávají větší význam vlastnímu přičinění. Ukazuje se, že věk hraje roli i ve vnímání rizikových situací a reakcí na ně. Meyer et al. (2014) uvádí, že děti pod 13 let vykazují delší reakční čas a nižší počet reakcí na rizikovou situaci v porovnání s věkovou skupinou 14-17 let a dospělými, což může souviset s tím, že s narůstajícím věkem se rozvíjí schopnost pochopit, odhalit a předvídat rizika, která nemusí být zjevná na první pohled, a přemýšlet o jejich následcích.

Chování v dopravních situacích ovlivňuje také subjektivně prožívaný strach. Do určité míry může působit jako ochranný faktor a dítě se v jeho důsledku bude chovat opatrně a předvídat možné následky. Příliš nízká hladina strachu ale vede ke zvýšenému riziku impulzivního chování, nezamýšlení se nad možnými riziky, zkratkovitěho jednání a chyb v úsudku, zatímco příliš vysoká hladina strachu může způsobit zamrznutí a neschopnost se rozhodnout (Wang et al., 2021).

1.3 Vývojové aspekty staršího školního věku a rané adolescence

V období rané adolescence dochází ke změnám ve způsobu uvažování rozvoji poznávacích schopností. Adolescenti jsou schopni uvažovat hypoteticky a abstraktně. Rozvíjí se hypoteticko-deduktivní myšlení a induktivní uvažování. Myšlení je více pružné, dochází k rozvoji schopnosti interpretovat výsledky pozorování v kontextu logicky možných závěrů a dospívající je schopen uvažovat nad různými možnostmi řešení situací a problémů (Vágnerová, 2012). Vyvíjí se i schopnost morálního uvažování, která se u většiny dětí posouvá na postkonvenční úroveň. Protože adolescentům však chybí potřebné zkušenosti, normy a morální principy vnímají často jako absolutní, tedy platné vždy a všude (Langmeier & Krejčířová, 2006). Nedostatek životních zkušeností má za následek také větší náchylnost

ke kognitivním omylům. Mezi jejich projevy patří například bagatelizace nebo nadměrné zevšeobecňování (Thorová, 2015). Ke změnám dochází i v oblasti emočního prožívání a pro období dospívání jsou charakteristické výkyvy v emocích, které se mohou projevovat impulzivním chováním nebo nízkou schopností sebeovládání (Vágnerová, 2012). Tyto změny jsou podmíněné dozráváním prefrontální mozkové kůry, rozvojem mezokortikolimbického systému, který je centrem řízení regulace emocí a rozhodování, fronto-striatálního systému zodpovědného za impulzivní chování a sebekontrolu, a orbitofrontálního kortexu, který je spojen s motivací, regulací emocí, sebekontrolou a inhibicí impulzivního chování (Čerešník & Čerešníková, 2022).

V období dospívání dochází spolu s rozvojem výše zmíněných částí mozku i k rozvoji exekutivních funkcí (Čerešník & Čerešníková, 2022). V rané adolescenci se zvyšuje význam vrstevnických vztahů a vrstevnických skupin a pro dospívající je velmi podstatné udržet si své místo ve vrstevnické skupině. Větší význam je tak v tomto období připisován názorům vrstevníků než názorům rodičů (Scheerová, 2010). Výkyvy emocí, jejich nedostatečná schopnost regulace a přeceňování významu kamarádkých a jiných vztahů zvyšuje riziko rozvoje některé z forem rizikového chování, například experimentování s drogami, alkoholem nebo jinými návykovými látkami, nebezpečné řízení, delikvence nebo sebepoškozování (Thorová, 2015).

Dospívající v rizikovém chování může vidět cestu, jak dosáhnout přijetí vrstevnickou skupinou nebo navázání vztahů. Protože z dlouhodobého hlediska mají všechny formy rizikového chování závažné, zejména psychické, následky, je vhodné zařazovat formy prevence do školní výuky (Čerešník & Banárová, 2021). Intervence ve školním prostředí má význam i z hlediska rozvoje exekutivních funkcí, které mají v pozdějším období života vliv na tělesné i duševní zdraví, kvalitu života a jejich rozvoj přispívá i k redukci antisociálního chování (Čerešník & Čerešníková, 2022).

1.4 Rizikové chování v dopravě

Pojem rizikové chování je *„takové chování, v jehož důsledku dochází k prokazatelnému nárůstu zdravotních, sociálních, výchovných a dalších rizik pro jedince nebo společnost“* (Miovský et al., 2015a, s. 28). Miovský et al. (2015a) a Nielsen Sobotková (2014) se shodují v zařazení rizikového chování mezi základní typy rizikového chování. Autorka ho spojuje zejména s neznalostí dopravních předpisů, užíváním návykových látek, přeceňováním svých schopností a vlivem osobnostních charakteristik. Miovský dále zdůrazňuje, že etiogeneze

rizikového je multifaktoriální a rizikové chování chápe jako komplexní formu chování (Miovský et al., 2015b). Pokud se u jedince rozvine jeden typ rizikového chování s velkou pravděpodobností se bude chovat rizikově i v jiných oblastech, což označuje jako syndrom rizikového chování (Miovský et al., 2015a).

Na rozvoji rizikového chování se podílí, jak již bylo zmíněno, více faktorů, ale jeho rozvoj ovlivňují i protektivní faktory, které působí ochranně. Mezi protektivní faktory řadíme individuální, rodinné a sociální faktory (Čerešník & Banárová, 2021). Mezi faktory zvyšující riziko vzniku rizikového chování řadíme „*mužské pohlaví, věk, nižší ekonomický status rodiny, horší vztahy s blízkými osobami, vyšší úzkostnost, únik do virtuální reality, vyšší agresivitu, nižší sebekontrolu, vyšší impulzivitu, nižší sociální zájem a nižší sebepojetí*“ (Čerešník & Banárová, 2021, s. 93). Janošová (2016) dává vznik rizikového chování do souvislosti se zvýšenou hladinou dopaminu v prefrontální kůře a v limbickém systému a zdůrazňuje možné následky tohoto chování, které mohou být v některých případech celoživotní.

2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA NA ZÁKLADNÍCH ŠKOLÁCH

Rámcové vzdělávací programy (RVP) pro základní vzdělávání a školní vzdělávací programy popisují základní rámec témat související s dopravní výchovou pro výuku na základních školách (ČŠI, 2019). Je třeba zmínit, že se jedná jen o základní rámec a konkrétní rozpracování témat a jejich zařazení ve výuce závisí na konkrétní škole a konkrétním školním vzdělávacím programu. Na prvním stupni jsou témata dopravní výchovy v RVP řazena především do rámce vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, konkrétně spadají do tematického okruhu Místo, kde žijeme. Očekávanými výstupy a dovednostmi jsou schopnost žáka vyznačit v jednoduchém plánu své bydliště a školu, kterou navštěvuje a vyznačit cestu z těchto dvou míst (MŠMT, 2021).

Další očekávané znalosti a dovednosti žáků na prvním stupni se týkají oblastí bezpečného chování v silničním provozu, kde by žáci měli vědět, jak předcházet rizikovým situacím v dopravě, například používáním bezpečnostních prvků a osvojit si základní orientaci v dopravních značkách. Na prvním stupni by žáci měli být seznámeni i s poskytováním první pomoci tak, aby byli schopni poskytnout první pomoc při drobných poraněních, přivolat pomoc v situacích, kdy dojde k ohrožení zdraví člověka a znali čísla tísňového volání (ČŠI, 2019). Na druhém stupni na znalosti, které si žáci osvojí, potom navazuje vzdělávací oblast Člověk a zdraví, konkrétně Výchova ke zdraví (MŠMT, 2021).

2.1 Dopravní výchova na druhém stupni základní školy

Témata dopravní výchovy na druhém stupni spadají dle RVP platného od 1. 9. 2021 v rámci Výchovy ke zdraví pod učivo týkající se rizik ohrožujících zdraví a jejich prevenci. Žáci by si měli osvojit dodržování pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví, tedy znalosti o bezpečném pohybu v dopravě, rizik, která jim mohou hrozit v silniční a železniční dopravě, vztah mezi účastníky silničního provozu a znát správný postup v případě dopravní nehody (MŠMT, 2021). Probíraná témata tak navazují na to, co se žáci naučili v rámci výuky na prvním stupni v rámci vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět.

Témata spojená s dopravní výchovou a bezpečností v dopravě mohou být také jako průřezové téma začleněna do jiných vyučovaných předmětů, např. matematiky, fyziky,

českého jazyka, literatury nebo tělesné výchovy, nebo může škola organizovat přednáškové semináře pro děti s odborníky z oblasti dopravní výchovy. Škola může také pořádat projektové dny zaměřené na osvětu bezpečného pohybu v dopravě. Dle Kosínové (2011, s. 23) se „*průřezová témata vyznačují propojením výchovy a vyučování*“. Autorka dále udává, že jejich cílem je všestranný rozvoj žáků, především osvojení si dovedností klíčových pro život a osvojení způsobů jednání a orientace ve světě.

Límová (2006) poukazuje na to, že dopravní výchova je do výuky na druhém stupni zahrnuta jen okrajově, právě v rámci témat probíraných v jiných předmětech, např. v rámci fyziky děti mají za úkol počítat brzdnu dráhu automobilu nebo v rámci výuky jazyka českého pracují s článkem či píšou slohovou práci na téma, které se týká dopravy. Melichařík (n.d.) zdůrazňuje, že na druhém stupni nedochází k dostatečnému rozvíjení znalostí a vědomostí týkajících se bezpečného pohybu v silničním provozu, a to mimo jiné z toho důvodu, že nedochází k opakování již osvojených znalostí z oblasti dopravní výchovy, které si žáci osvojí již na prvním stupni. Autor dále považuje dopravní výchovu za opomíjenou problematiku na úrovni celého školství, protože největší pozornost je jí věnována v mateřských školách a na prvním stupni.

Votruba (2001) uvádí, že v průběhu povinné školní docházky by si žáci měli osvojit a znát pravidla bezpečného pohybu na pozemních komunikacích, ať už jako chodec nebo jako cyklista. Autor zmiňuje také důležitost systematického vzdělávání, součástí kterého je výcvik na dopravním hřišti.

Dopravní výchova na druhém stupni by měla být povinnou součástí výuky, ať už jako samostatný předmět nebo průřezové téma hlavně proto, aby si děti kontinuálně osvojovaly nezbytné dovednosti, znalosti a postoje, které jsou důležité pro jejich bezpečnost v pohybu v dopravě – ať už jako chodců, cyklistů nebo později řidičů motorového vozidla. Nutným předpokladem pro efektivní výuku je pevné zakotvení v osnovách, které by měly být pravidelně analyzovány a upravovány, aby navazovaly na měnící se životní styl a problémy v dopravě a reflektovaly principy prevence dopravní nehodovosti (Stojan, 2008). V RVP je vzdělávání v oblasti dopravní výchovy zakotveno od roku 2007 (Demjanenko, 2018).

2.2 Srovnání výuky dopravní výchovy v Česku a jiných zemích EU

Dopravní výchova je v Česku i v zahraničí téma na pomezí psychologie, zdravotnictví a pedagogiky (Demjanenko, 2018).

Stojan (2007) uvádí výsledky srovnání dopravní výchovy ve 12 vybraných zemích EU, které bylo součástí výzkumného záměru *Škola a zdraví pro 21. století*. Zkoumána byla hlavně hloubka, forma, intenzita a rozsah dopravní výchovy. Zmíním zde některá zjištění, která považuji za relevantní vzhledem k tématu výuky dopravní výchovy na druhém stupni základních škol v Česku. Oficiální osnovy pro žáky druhého stupně existují v devíti zemích. Dopravní výchova pro tuto věkovou skupinu byla například ve Francii zavedena v roce 1957, v Německu v roce 1972 a v Belgii v roce 1985. V pozdějších letech 20. století byla zavedena i v dalších zemích, jako je Švédsko, Španělsko, Dánsko, Finsko nebo Itálie (Stojan, 2007).

Výuka dopravní výchovy v Česku sice napodobuje trend zemí Evropské unie, ale její úroveň není plně srovnatelná s jinými zeměmi západní Evropy, jako je například Švédsko, Velká Británie nebo Severní Irsko (Demjanenko, 2018). Jako samostatný předmět je dopravní výchova vyučována ve čtyřech zemích, všechny zkoumané země se ale shodují v integraci této problematiky do výuky ostatních předmětů. Jedná se především o teoretickou výuku, v osmi zemích ji doplňuje výcvik v provozu a na dopravním hřišti nebo řešení modelových situací (Stojan, 2007).

Z konkrétních výukových metod je nejčastěji používaná simulace, prezentace teoretických poznatků, skupinová práce a metoda pedagogické hry. Čtvrtina zapojených zemí navíc pořádá pro žáky jednorázové semináře zaměřené na vybrané téma týkající se dopravní problematiky. Největší pozornost je přitom věnována tomu, aby si děti osvojily především znalosti dopravních pravidel a značek, dokázaly rozpoznat nebezpečnou situaci a správně se v ní uměli zachovat a v případě nutnosti uměli poskytnout první pomoc (Stojan, 2007).

Stojan (2007) dále uvádí zjištění plynoucí z realizovaného výzkumu, která mohou být v mnoha ohledech inspirativní pro výuku dopravní výchovy v naší zemi. Zejména se jedná o to, že dopravní výchova by měla být zaměřena především na to, aby si žáci osvojili teoretické znalosti a správné formy chování, k čemuž je ale nezbytné opakování a procvičování. Důraz by měl být kladen také na výcvik v reálném provozu nebo simulaci dopravních situací, nejen na předávání informací frontální výukou nebo přednáškovými

semináři. Potřeba opakování a propojování znalostí je podle autora důvodem, proč jednorázové kurzy a kampaně nestačí k tomu, aby si žáci osvojili potřebné způsoby chování v dopravních, zejména krizových, situacích a jako prevence dopravní nehodovosti a úrazů nezletilých tak samy o sobě nejsou dostačující (Stojan, 2007). Dopravní výchova komplexně začleněná do vzdělávání ale může hrát významnou roli jako nástroj prevence dopravních nehod a zlepšení kvality zdraví (Demjanenko, 2018).

Stojan (2008) vymezuje i hlavní problémy v realizaci dopravní výchovy na základních školách. Řadí k nim hlavně nedostatečnou přípravu učitelů, nedostatek jednotného didaktického materiálu a nedostatek finančních a časových prostředků.

2.3 Implementace dopravní výchovy do výuky jiných předmětů

Výuka dopravní výchovy může signifikantně ovlivnit chování dětí a dospívajících při pohybu v dopravě, proto je podstatné, jakým způsobem je implementována do vzdělávání. Výukové metody se neustále modernizují. Čím atraktivnější a interaktivnější je pro žáky výuka praktických znalostí a dovedností problematiky pohybu v dopravě a bezpečnosti, tím větší je šance, že naučené dovednosti budou skutečně využívat. Efektivita dopravní výchovy tak závisí na tom, jakým způsobem je vyučována. Nejvíce důležitá témata by měla být vyučována interaktivně, s využitím inovativních technik jako jsou multimédia, počítačové programy nebo virtuální realita, aby si žáci osvojili potřebné znalosti a pochopili důsledky rizikového chování včetně jejich dopadu na fyzické zdraví a ohrožení života (Sicińska & Dębrowska-Loranc, 2017).

Implementací témat z oblasti dopravní výchovy do výuky jiných předmětů se zabývá projekt *Alarm*. Je určen především pro pedagogické pracovníky a pro každý předmět poskytuje návrh implementace prvků dopravní výchovy do výuky (Rous, 2015).

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, dopravní výchova je průřezovým tématem, které může být začleněno do výuky naprosté většiny předmětů. Ve fyzice a matematice se může jednat o výpočty rychlosti nebo brzdné dráhy, které mohou být doplněny praktickou demonstrací pomocí pokusů. Ve výuce jazyka českého se může jednat o práci s textem, který pojednává o dopravní tematice. Ve výuce informačních technologií mohou být témata dopravní výchovy spojena s výukou práce v programu Microsoft Excel nebo jiných programech. V rámci výuky cizích jazyků se může jednat o osvojování si slovní

zásoby a práci s textem z oblasti dopravní tematiky (Límová, 2006). Žáci se ale v těchto předmětech nezaměřují primárně na osvojování si poznatků z dopravní výchovy, proto se v následující části budu blíže zabývat jen předměty, ve kterých je možné zařadit dopravní výchovu jako prevenci dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti a bezpečného chování při pohybu v dopravě.

2.3.1 Výtvarná výchova

Aktiv BESIP pořádá každý školní rok pro školy na území Ostravy výtvarnou soutěž „*DĚTI, POZOR, ČERVENÁ!*“, která je zaměřena na bezpečnost v silničním provozu. Do soutěže se mohou zapojit děti ve věku od 5 do 15 let a je rozdělena do několika kategorií podle typu vzdělávání a věkové skupiny. Prostřednictvím soutěže se Aktiv BESIP snaží o zvýšení zájmu dětí o problematiku silničního provozu a zvýšení bezpečnosti jejich pohybu na pozemních komunikacích (Votruba, 2001). Pokud budou tvořit děti obrázky ve škole v rámci dopravní výchovy, nabízí se jako další krok diskuze, při kterém každý žák představí svůj výtvar a učitel následně může přidat komentář a navázat na to teoretickým vysvětlením a reflexí.

2.3.2 Tělesná výchova

V rámci tělesné výchovy má učitel poměrně mnoho možností, jak do výuky začlenit témata dopravní výchovy. Záleží především na jeho fantazii a kreativitě, jaké aktivity nebo hry pro děti připraví. Nabízí se například nácvik modelových situací, který může být spojen i s vycházkou po okolí školy. Nácvik modelových situací může probíhat například takovým způsobem, kdy učitel předem připraví v tělocvičně nějakou dopravní situaci s pomocí rozestavených kuželů nebo natažením lan jako znázornění přechodu pro chodce, vymyslí k tomu pro žáky nějaký příběh a dá jim za úkol postupně bezpečně přejít od startu až do cíle (Koutná, 2016).

Další variantou je pojmout témata dopravní výchovy jako hru, která žáky bude bavit a zároveň bude cílit na osvojování praktických znalostí a dovedností. Po hře je vhodné věnovat prostor pro sdílení pocitů a zážitků a závěrečné reflexi, která umožní žákům zvýraznit důležité momenty, které při hře zažili a znovu zpřítomnit téma, kterému se věnovali (Jirásek, 2019). V rámci tělesné výchovy může probíhat i výuka a nácvik správného vybavení jízdního kola, zásady bezpečné jízdy a nácvik správného nasazení cyklistické helmy. Žáci na druhém stupni základní školy se častěji než žáci prvního stupně dopravují

do školy na kole, proto je nezbytné, aby znali zásady pro bezpečný pohyb v dopravě a povinnou výbavu, kterou by jejich kolo mělo mít, včetně správně nasazené cyklistické helmy a reflexních prvků (Hooshmand et al., 2014).

2.3.3 Občanská výchova a výchova ke zdraví

Bezpečný pohyb v dopravě a prevence úrazů následkem dopravních nehod je v RVP nejvíce rozpracováno pro výuku tělesné výchovy a výchovy ke zdraví (MŠMT, 2021). V rámci občanské výchovy lze dopravní problematiku navázat například na probírání témat chování a komunikace v krizových situacích (ČŠI, 2019). V rámci výchovy ke zdraví má učitel mnoho možností, jak dopravní výchovu začlenit do probíraných témat. Měl by ale věnovat pozornost tomu, aby si žáci odnášeli z výuky především praktické znalosti a věnovat prostor také nácviku modelových situací, včetně nácviku poskytování první pomoci. Pro doplnění a rozšíření učiva může využít možnost zprostředkování besedy s odborníky nebo projektových dnů (Demjanenko, 2018).

2.4 Metody a formy výuky dopravní výchovy

V následující podkapitole zmíním možné metody a formy, které se nabízejí pro výuku dopravní výchovy. Konkrétní výběr vždy záleží na učiteli a jeho možnostech. Domnívám se také, že učitel by měl přizpůsobit zvolené metody žákům, pro které výuku připravuje, a jejich potřebám.

2.4.1 Učebnice dopravní výchovy

BESIP (n.d.) vydává interaktivní učebnici dopravní výchovy zaměřenou na žáky 2. stupně základních škol. K dispozici je v elektronické podobě a je komplementární jak s notebooky a počítači, tak s tablety a interaktivními tabulemi. Svým obsahem navazuje na poznatky, které si žáci osvojili v rámci výuky dopravní výchovy na 1. stupni. Nespornou výhodou učebnice je, že je v elektronické verzi, což ji činí dostupnější a využitelnější nejen pro potřeby on-line výuky. Učebnice obsahuje i přílohy ve formě pracovních listů a hodnotících listů, které nahrazují pracovní sešit. Učitelé mají navíc k dispozici příručku pro pedagogy. K výuce dopravní výchovy na 2. stupni jsou kromě učebnice využitelné i videa, která jsou k dispozici na webových stránkách BESIP. Jedná se o 12 krátkých, animovaných videí, která mají za cíl poutavou formou přiblížit žákům vybraná témata týkající se dopravy (BESIP, n.d.).

Ahmed et al. (2018) ve svém výzkumu poukazují na užitečnost využití knih obsahující příběh zaměřený na dopravní tematiku při výuce dopravní výchovy. Podle autorů je ale nezbytné, aby kniha obsahovala kromě textu barevné obrázky pro větší upoutání pozornosti žáků a jejich lepší představu popisované situace. Studie byla provedena v Pákistánu, autoři ale zmiňují možný přínos a využitelnost i pro jiné země prostřednictvím překladu do jiného jazyka.

2.4.2 Projektové dny a besedy s odborníky

Projektové dny samy o sobě pro výuku dopravní výchovy nestačí, ale mohou být jejím užitečným doplňkem a jedním z nástrojů primární prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V rámci projektového dne učitelé pro žáky mohou zorganizovat výuku prostřednictvím různých her, pokusů a soutěží zaměřených na témata dopravní výchovy (Heinrichová, 2010). Variantou projektového dne je například „Den bez aut“, který v sobě kombinuje ochranu životního prostředí a bezpečnost v dopravě. Děti mohou například do vytisknutého plánu města zaznačit, jak vnímají bezpečnost v okolí školy a místa, kde se necítí bezpečně, a následně na toto téma diskutovat s učitelem. Další možností je diskuze nad možnými způsoby dopravy a jejich výhod a rizik (Tláskalová, 2021).

Variantou projektového dne může být i návštěva výstavy zaměřené na prevenci dopravních nehod, pokud se v okolí nějaká nachází, spojená s následnou diskuzí s učitelem. Například v Krnově probíhala od 15. 10. 2021 do 28. 2. 2022 interaktivní výstava „*CRASH!!!*“, která byla cílena na všechny účastníky dopravního provozu bez ohledu na věk. Výstava se snažila interaktivním způsobem upozornit na rizika, která účastníkům dopravy hrozí v případě nedodržování dopravních předpisů, a následky dopravních nehod (Círová, 2020).

V rámci projektového dne může škola pořádat i cyklistické soutěže nebo uspořádat besedy s odborníky. Škola může oslovit pro účely přednášek a besed pro žáky například Policii ČR a městskou policii, BESIP nebo oslovit rodiče, kteří se profesně dotýkají témat dopravní problematiky (ČŠI, 2019).

2.4.3 DoprApka

DoprApka je mobilní a webová aplikace, která je dalším z možných nástrojů využitelných v rámci výuky dopravní výchovy. Jde o herní svět, kde uživatel plní různé úkoly a kvízy. Její výhodou je, že úkoly jsou koncipovány s ohledem na věk uživatele a je tak využitelná

pro žáky všech ročníků základních škol. Automaticky přizpůsobí zobrazovaný obsah v závislosti na zadaný ročník, který žák aktuálně navštěvuje. Každý školní rok je příběh aktualizován. Aplikace obsahuje navíc i výuková videa zaměřená na situace v dopravě, která se vztahují k řešeným úkolům a kvízovým otázkám. Další výhodou aplikace je její využitelnost jak v prezenční, tak v on-line výuce (BESIP, 2020).

2.4.4 Virtuální realita a její využití

Virtuální realita poskytuje nové možnosti pro výuku dopravní výchovy. Jde o zábavnou metodu, která je sice stále ve fázi primárního testování, ale výsledky studií naznačují, že by mohlo jít o nový způsob výuky v oblasti dopravní výchovy a mohla by vést ke zvýšení bezpečnosti při účasti v silničním provozu (Chatzizisis et al., 2019).

Pilotní studie programu *SafeChild* poukazuje na hlavní výhodu použití virtuální reality, kterou je simulace reálného prostředí s reálnými problémovými situacemi, se kterými se mohou děti a dospívající v roli chodce potkat (Gu et al., 2015). Virtuální realita jako nástroj dopravní výchovy poskytuje žákům možnost osvojit si specifické dovednosti v simulovaných rizikových situacích. Žák vstupuje do simulovaného prostředí, které v mnohém připomíná počítačovou hru. Pohybuje se prostřednictvím avatara a má možnost si vyzkoušet rozdílné scénáře situací, se kterými se můžeme potkat v běžném životě (Gu et al., 2015).

Virtuální realita využívá učení prostřednictvím zkušeností, které, jak se zdá, vede k efektivnějšímu vzdělávání. Nespornou výhodou je, že k osvojení potřebných dovedností dochází v bezpečném prostředí bez nutnosti ohrožení skutečnou rizikovou situací (Chatzizisis et al., 2019). Zařazení virtuální reality do běžné výuky na základních školách je zatím sice nereálné, do budoucna však může poskytovat nový a zajímavý nástroj a pomůcku pro efektivní a zábavnou výuku nebo projektové dny.

2.4.5 Gamifikace a její využití

Gamifikace využívá principu implementace herních elementů do aktivit, které nejsou herní povahy. Samotný princip je využíván ve vzdělávání již dlouhou dobu a zahrnuje například odměňování žáků formou hvězdiček nebo nálepek za dobře odvedenou práci ve škole nebo splnění domácího úkolu. Vývoj technologie ale v současnosti umožňuje rozšířit možné využití principu gamifikace, například v rámci e-learningu. Princip cílí na pozitivní odměňování a zpevnování žádoucího chování s využitím odměn ve formě získávání bodů,

odznaků, zobrazování výsledků na souhrnné tabuli nebo grafu (Riaz et al., 2018). Pokud žák splní úkol dobře, získá odznak, pokud ho nesplní dostane zpětnou vazbu, díky které bude přesně vědět, kde udělal chybu. Zpětná vazba je přitom v procesu učení velmi důležitá a může ho zásadně ovlivnit (Riaz et al., 2019).

Prostřednictvím e-learningu mohou studenti plnit úkoly související s dopravní výchovou, řešit dopravní situace a plnit testy s dopravní tematikou. Učitel celý proces může pojmut jako soutěž a odměnit žáky s nejvyšším dosaženým skóre. Tak může zvýšit jejich motivaci získat co největší počet bodů (Riaz et al., 2018). Zařazení herních elementů do procesu učení pozitivně ovlivňuje motivaci dítěte k rozvíjení svých znalostí a dovedností. Gamifikace také využívá soutěživosti dětí i potřeby autonomie při plnění zadaných úkolů a prostřednictvím zobrazování průběžných výsledků všech zúčastněných může pozitivně motivovat k dosahování co největšího počtu bodů (Sailer et al., 2017).

Využití herních prvků, zejména tabulky výsledků, by mělo být vždy pečlivě zváženo učitelem, na některé žáky může mít totiž negativní vliv, protože u citlivějších jedinců můžou v kombinaci s opakovaným dosahováním nízkého počtu bodů za aktivitu vyvolat pocit méněcennosti a pochyby o vlastní hodnotě a vlastního výkonu (Bräuer & Mazarakis, 2019).

2.5 Dopravní výchova a pandemie Covid-19

Pandemie Covid-19 v mnohém ovlivnila a změnila běžný životní styl naprosté většiny lidí. Podle mého názoru se ale největší změny týkaly života dětí. Prezenční výuku nahradila on-line výuka, chození do školy a setkání s kamarády a spolužáky nahradilo sezení u počítače, tabletu nebo mobilu. Konkrétní podoba on-line výuky přitom záležela hlavně na začátku pandemie, na dané škole a jejích možnostem. Na učitele byly kladeny mnohem větší nároky a hlavní pozornost věnovali hlavně tomu, aby dětem předali potřebné znalosti, které by si měly osvojit v rámci povinné školní docházky. Výuka předmětů jako výtvarná výchova, hudební výchova a další byly výrazně upozaděny, stejně jako průřezová témata, kam spadá i dopravní výchova.

On-line výuka s sebou přináší nové výzvy pro učitele a nové možnosti pro žáky. Je ale také spojena se spoustu potíží a překážek souvisejících s novou metodologií vyučovacího procesu. Protože žáci netrávili čas ve škole, ale doma, roli hrály také faktory spojené s domácím prostředím a velká část zodpovědnosti za proces vzdělávání byla převedena na rodiče, kteří dočasně museli zastávat i roli učitele. Ne všichni rodiče jsou ale schopni

předat svým dětem potřebné znalosti a dovednosti v takové míře, v jaké by si je osvojili při prezenční výuce, a ne všichni rodiče, zejména starší generace, umí zacházet s technikou a počítačovými programy (Brom et al., 2020; Tarkar, 2020). Jedním z podstatných kritérií on-line výuky je navíc stabilní připojení k internetu a počítač, tablet nebo jiné zařízení. Jsou rodiny, které nedisponují prostředky na pořízení potřebných zařízení nebo na zajištění internetového připojení (Tarkar, 2020). Učitelé tak v mnoha případech museli vymyslet náhradní možnost zajištění vzdělávání pro děti z této skupiny. Některé školy nabízely možnost zapůjčení tabletů nebo notebooků, jiné předávaly rodičům úkoly v papírové podobě. Mnohé učebnice jsou vytvořeny pro prezenční výuku a autoři počítají s tím, že učivo bude vysvětlovat kvalifikovaná osoba – tedy učitel. Některé techniky, které jsou běžně používány při výuce, není možné převést do on-line prostředí tak, aby stále byly efektivní (Chandasiri, 2020).

Nabízí se zde také otázka, jestli on-line výuka neprohloubila rozdíly mezi žáky a to nejen, co se jejich znalostí týče, ale i jejich psychického vývoje. Studie ukazují, že jedním z dopadů pandemie je narušení psychické pohody jak dospělých, tak dětí. Jedná se zejména o zvýšený výskyt symptomů deprese, úzkosti a stresu v důsledku změny životního stylu a sociální izolace (Chandasiri, 2020).

Pandemie Covid-19 ovlivnila ale i situaci v samotné dopravě. Vzhledem k dlouhotrvajícím karanténám, home-office a on-line výuce trávili dospělí i děti více času doma, což vedlo k tomu, že byly méně využívány možnosti veřejné dopravy. Omezila se i automobilová doprava a koncentrace aut na silnicích v důsledku toho, že lidé strávili méně času pohybem venku, právě z důvodu „přesunutí života do on-line prostředí“. Děti měly vlivem výše zmíněného méně příležitostí k osvojení a rozvíjení znalostí a dovedností bezpečného pohybu v dopravě. Taková změna životního stylu může vést ke změnám, které se mohou manifestovat ve způsobu, jakým se děti budou chovat v dopravě, zejména zvýšení rizikového chování v dopravě (Deluka-Tibljaš et al., 2022). Zvýšení používání chytrých telefonů, počítačů a trávení více času u televize může mít negativní dopad i na fyzický a psychický vývoj dětí a dospívajících. Konkrétní dopady pandemie budou jistě předmětem výzkumů v dalších letech (Simeunović et al., 2021).

3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO PREVENCE RIZIKOVÉHO CHOVÁNÍ

Dopravní výchova je v rámci vzdělávání na základních školách především nástrojem primární prevence rizika vzniku dopravních nehod, úrazů a úmrtí (Demjanenko, 2018). Jako nástroj primární prevence je nejúčinnější ve formě komplexního systému prevence, který je začleňován do vzdělávacích aktivit. Takový systém je v Česku rozpracován pro vzdělávání v mateřských školách a na prvním stupni základních škol. V osnovách pro výuku na druhém stupni je dopravní výchova průřezovým tématem a záleží tedy na každé škole a jejím školním vzdělávacímu plánu, jakým způsobem témata vztahující se k bezpečnému pohybu v dopravě začlení do výuky (Stojan, 2007).

Jako doplnění mohou sloužit projektové dny, které by ale neměly zastávat dominantní formu výuky dopravní výchovy, ačkoli jsou koncipovány názorně a zážitkově. Projektové dny vykazují vysokou efektivitu, ale pouze krátkodobě. Z dlouhodobého hlediska procesu osvojení si nezbytných znalostí z oblasti bezpečného pohybu v dopravě nemohou nahrazovat dlouhodobý preventivní program (ČŠI, 2019).

Miovský et al. (2015a, s. 58-60) uvádí zásady efektivní prevence, které by měly splňovat preventivní programy ve školách. Jsou jimi *„komplexnost a kombinace mnohočetných strategií, kontinuita působení a systematickosti plánování, cílenost a adekvátnost informací i forem, včasný začátek, pozitivní orientace, využití „KAB“ modelu, využití „peer“ prvku, důraz na interakci a aktivní zapojení, denormalizace, podpora protektivní faktorů a nepoužívání neúčinných prostředků“*

- *Komplexnost a kombinace mnohočetných strategií* – jelikož příčiny vzniku rizikového chování jsou komplexní a různorodé, je nutné, aby i preventivní programy byly koncipovány jako komplexní a aby zahrnovaly vzájemný vliv a spolupráci rodiny, školy, vrstevnických skupin a médií.
- *Kontinuita působení a systematickosti plánování* – preventivní programy na sebe musí svým obsahem navazovat a vzájemně se doplňovat. Dopravní výchova na druhém stupni by tak měla rozvíjet znalosti, které žáci získají v mateřské škole a na prvním stupni a dále je rozvíjet.

- *Cílenost a adekvátnost informací* – obsah preventivního programu musí být přizpůsoben věku a dosavadním znalostem žáků a měl by být koncipován tak, aby pro ně byl atraktivní.
- *Včasný začátek* se vztahuje k doporučení začít s preventivními programy již v předškolním věku.
- *Pozitivní orientace* se týká podpory zdravého životního stylu a zachování zdraví.
- *Využití „KAB“ modelu* se zaměřuje na kvalitu chování a dosahování změn postojů, nikoli jen pouze na předávání informací.
- *Využití „peer“ prvku, důraz na interakci a aktivní zapojení* – v době dospívání má vrstevnická skupina větší vliv než rodiče nebo učitelé, proto pokud se do aktivit zapojí celý kolektiv a bude v rámci něho docházet k diskuzi a výměně názorů, zvyšuje se pravděpodobnost, že prevence bude úspěšná.
- *Denormalizace* se soustředí na změny norem a hodnot takovým způsobem, aby rizikové chování nebylo chápáno jako žádoucí.
- *Podpora protektivních faktorů* – preventivní programy by se měly snažit také o vytváření podpůrného prostředí a předání kontaktů, kam se obrátit v krizových situacích.
- *Nepoužívání neúčinných prostředků* – v tomto bodě poukazuje Miovský na neúčinnost preventivních programů postavených na zastrašování a moralizování. Preventivní program by neměl vyvolávat v žácích strach či pocit viny a preventista by neměl postavit výuku na emocích.

Stojan (2007) zastává stanovisko, že jednorázové besedy a přednášky, projektové dny a další kampaně nemohou být dostatečné jako jediná forma realizování dopravní výchovy, protože aby došlo ke změně chování a postojů je zapotřebí opakování znalostí a procvičování získaných dovedností.

Melichařík (n.d.) zdůrazňuje potenciál a důležitost dopravní výchovy jako primární prevence, která by měla především rozvíjet schopnost žáků předvídat rizikové situace a umět na ně správně reagovat. Domnívá se, že znalosti by měly být předávány žákům zábavnou a interaktivní formou s důrazem na jejich vlastní podíl a aktivitu při procesu učení, protože je to podle něj efektivnější způsob než vyučovat dopravní výchovu pouze frontálně.

Česká školní inspekce (2019) poukazuje na to, že dopravní výchově by se mělo věnovat více prostoru při výuce na druhém stupni základní školy a na potřebu rovnoměrného

rozložení výuky témat související s bezpečností v dopravě do témat vyučovaných na prvním a druhém stupni základní školy. Zdůrazňuje také potřebu komplexnějšího uchopení témat související s dopravní výchovou a jejich propojení se souvisejícími enviromentálními a právními aspekty. Podle České školní inspekce (2019) by se měly školy snažit nacházet více možností implementace těchto témat do výuky co nejvíce možných předmětů tak, aby žáci měli možnost procvičovat již osvojené znalosti a dovednosti a propojovat je s novými.

Melichařík (n.d.) dále poukazuje na skutečnost, že v mnoha případech je dopravní výchova nedostatečná, protože končí návštěvou dopravního hřiště a osvojené znalosti se dále nerozvíjí. Žáci jsou přitom denně minimálně při cestě do školy a ze školy účastníky provozu na dopravních komunikacích a mnoho z nich využívá k dopravě kolo nebo jiný dopravní prostředek. Je proto žádoucí, aby se bez problémů orientovali v pravidlech bezpečného pohybu v dopravě u uměli řešit případné rizikové a krizové situace (ČŠI, 2019).

Demjanenko (2018) a Stojan (2007) uvádí jako nutný předpoklad pro kvalitní a efektivní výuku vzdělání a profesní kvalifikaci učitelů, kteří mnohdy sami neví, jak dopravní výchovu pojmut. Demjanenko poukazuje na přínosy vzdělávacích kurzů pro učitele zaměřené na implementaci dopravní výchovy do výuky a možnosti použití různých výukových materiálů. Stojan dále považuje za nutnou osvětu rodičů a širší veřejnosti, protože rodiče jsou pro dítě hlavně v předškolním a mladším školním věku vzory pro chování, které si osvojuje. Česká školní inspekce (2019) poukazuje na to, že ačkoli si mnozí učitelé rozšiřují svou odbornost v oblasti dopravní výchovy, pouze malá část z nich k tomu využívá odborné kurzy. Zdůrazňuje také, že na většině škol nedochází k pravidelné evaluaci efektivity dopravní výchovy. Žáci jsou tak z probíraného tématu v daném předmětu ohodnoceni známkou, ale ve většině škol nedochází k vyhodnocování míry toho, na kolik je dopravní výchova efektivní vzhledem k výskytu rizikového chování v dopravě.

VÝZKUMNÁ ČÁST

4 VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE PRÁCE

Jak vyplývá z rešerše literatury, dopravní výchova může být efektivním nástrojem pro prevenci vzniku rizikového chování u dětí a dospívajících. Tomuto tématu není v posledních letech v Česku věnována ze strany výzkumníků přílišná pozornost, proto jsem se rozhodla zmapovat současný stav dopravní výchovy na druhém stupni základních škol. Druhý stupeň volím z toho důvodu, že na prvním stupni probíhá ucelená výuka dopravní výchovy, zatímco na druhém stupni je její zařazování do výuky zcela v režii jednotlivých škol. Statistiky ukazují, že počet smrtelných nehod a nehod zaviněných dětmi není malý, což je také jedním z důvodů, proč je třeba zmapovat současnou podobu prevence na základních školách a případně podat návrh na možné změny a úpravy, které by vedly k jejímu zkvalitnění.

V posledních dvou letech ovlivnila podobu výuky také pandemie Covid-19, která na mnohých školách mohla změnit formu i četnost výuky výchovných předmětů, do kterých spadají i témata týkající se prevence. Pandemie je téma, kterému se v současné době věnuje mnoho výzkumných projektů, při své rešerši jsem ale nenarazila na žádný, který by se věnoval zařazování prvků prevence do výuky, proto jsem se rozhodla i toto téma do svého výzkumu zahrnout.

Hlavním cílem výzkumu je zmapovat současný stav výuky dopravní výchovy z pohledu žáků a učitelů druhého stupně základních škol.

Díličními cíli výzkumu jsou:

1. Zmapovat, zda se žáci učí o dopravních předpisech v rámci výuky na druhém stupni základních škol.
2. Zmapovat úroveň znalostí žáků druhého stupně základních škol v oblasti pravidel silničního provozu.
3. Získat názor učitelů zapojených do výuky dopravní výchovy na tuto problematiku.
4. Navrhnout případné zlepšení vyplývající z dat získaných v rámci výzkumné části práce.

5 VÝZKUMNÝ PŘÍSTUP A POUŽITÉ METODY

Na základě cílů výzkumu jsem se rozhodla pro smíšený design, který vzniká kombinací kvalitativního a kvantitativního přístupu (Ferjenčík & Bakalář, 2010). Konkrétně jsem zvolila kvantitativní výzkumný design s doplňujícím kvalitativním výzkumem. Data pro kvantitativní část výzkumu byla získávána pomocí dotazníku vlastní konstrukce (viz Příloha č. 2), který byl rozdán žákům šestých, sedmých a osmých tříd základní školy. V kvalitativní části byla data získávána pomocí polostrukturovaných interview s učiteli základních škol (viz Příloha č. 3), kteří jsou zapojeni do výuky dopravní výchovy. Získaná data jsem následně přepsala do elektronické podoby – odpovědi z dotazníku jsem převedla do podoby datové matice, se kterou jsem dále pracovala při statistické analýze v programu Statistica 13, a nahraný rozhovor jsem první přepsala a s přepisy rozhovorů jsem dále pracovala v programu Atlas.ti 9. K analýze kvalitativních dat jsem použila metodu tematické analýzy.

Smíšený design byl zvolen především z toho důvodu, že umožňuje skloubit získávání dat od většího počtu respondentů – dětí, a zároveň získat pohled na problematiku od učitelů.

5.1 Kvantitativní část výzkumu – testové metody

Ke sběru dat v kvantitativní části výzkumu byl použit dotazník vlastní konstrukce (viz Příloha č. 2). Dotazník obsahuje celkem 43 otázek.

Před výzkumným šetřením bylo provedeno pilotní testování, s cílem zjistit, zda žáci rozumí formulaci všech otázek, které dotazník obsahuje. Pilotní studie se zúčastnilo celkem 5 dětí ve věku 11-13 let a na základě výsledků, byly přeformulovány některé otázky. Jednalo se zejména o škálu použitou v části dotazníku, která se zaměřuje na reflexi dopravní výchovy a znalostí. Žáci vykazovali problémy s porozuměním položek na škále posouzení vlastních znalostí, proto bylo nutné ji celou přepracovat. Změna se týkala přeformulování slovního ukotvení škály a byla odstraněna možnost odpovědi „nevím“.

Data získaná z dotazníků byla následně přepsána do elektronické datové matice, se kterou jsem následně pracovala při statistické analýze, v rámci které jsem pracovala s programy Microsoft Excel a Statistica 13.

5.2 Kvalitativní část výzkumu – metoda tvorby dat

V kvalitativní části výzkumu jsem se zaměřila na získání názoru učitelů druhého stupně na problematiku výuky dopravní výchovy. Zvolenou metodou získávání dat bylo polostrukturované interview. Tato metoda se jevila jako nejvhodnější především proto, že umožňuje možnost pokládání doplňujících otázek navazujících na odpovědi respondentů (Miovský, 2006).

Jádro rozhovoru tvořily otázky, které byly pokládány všem respondentům (Miovský, 2006). Výčet otázek je součástí Přílohy č. 3. Na základě jejich odpovědí jsem jim pokládala doplňující otázky, které sloužily hlavně pro rozvíjení probíraných témat a které byly cíleny na získání více informací a dokreslení kontextu.

Data získaná z rozhovorů byla přepsána do elektronické podoby a anonymizována. S přepisy rozhovorů jsem v rámci analýzy pracovala v programu Atlas.ti 9 (viz Příloha č. 7). Jako metodu analýzy dat jsem zvolila tematickou analýzu, která umožňuje systematicky identifikovat a organizovat témata objevující se v získaných datech, v mém případě v rozhovorech (Braun & Clarke, 2012). Hlavní výhodou této metody je její flexibilita, co se týče výzkumných otázek, rozsahu souboru, metod získávání dat a objevování významu, který data nesou (Clarke & Braun, 2017). V rámci analýzy dat jsem postupovala v souladu se 6 kroky postupu, které uvádí Braun & Clarke (2012):

1. *Seznámení se s daty* – tato část vyžaduje opakované čtení získaných dat a poslouchání nahrávky rozhovoru.
2. *Počáteční generování kódů* – v této fázi jsou části textu, které nesou relevantní informace vzhledem k výzkumným otázkám, označeny kódy.
3. *Hledání témat* – tato fáze vyžaduje revizi vytvořených kódů a hledání podobností mezi nimi. Podobnosti a překryvy v jednotlivých kódech označených částí textu umožňují najít témata, která se v rozhovorech objevují. Autoři do této fáze zahrnují i nalézání vztahů mezi jednotlivými kódy.
4. *Přezkoumávání témat* – v této fázi jsou kódy znovu konfrontovány s původními daty, jak v rámci jednotlivých rozhovorů, tak celého souboru. V této fázi se autoři doporučují zaměřit na to, jestli se kódy objevují ve více rozhovorech a formují tak určité téma.

5. *Definování a pojmenování témat* – tato fáze zahrnuje tvorbu příběhu z témat identifikovaných v předchozích krocích. Podstatnou částí je interpretování toho, co je v tématech podstatné a proč.
6. *Sepsání výsledků* – zahrnuje interpretaci objevených témat způsobem, aby odpovídaly na položenou výzkumnou otázku. Autoři zdůrazňují důležitost prezentace témat v chronologickém pořadí tak, aby na sebe logicky navazovala. Ve své práci interpretují nalezená témata ve vztahu k výzkumné otázce, ke které se vztahují.

5.3 Formulace hypotéz a výzkumných otázek

Kvantitativní část výzkumu je s ohledem na povahu výzkumu vyhodnocována deskriptivně, přesto formuluji i následující tři hypotézy, jejichž platnost statisticky ověřuji.

1. Hodnocení dopravní výchovy žáky 6-8. tříd druhého stupně se mezi školami liší.
2. Děti navštěvující 6. ročník skórují lépe v testu dopravních předpisů než žáci 8. tříd.
3. Děti, které udávají účast na nějaké formě dopravní výchovy, skórují lépe v testu dopravních předpisů než děti, které udávají, že u nich dopravní výchova neprobíhá.

Děti 6. tříd absolvovaly ucelenou výuku dopravní výchovy na 1. stupni základní školy a nemají od ní ještě tak dlouhý časový odstup jako žáci 8. tříd. S ohledem na to, že na 2. stupni ucelená výuka neprobíhá, se domnívám, že žáci 6. tříd budou skórovat v testu dopravních předpisů lépe než žáci 8. tříd. Česká školní inspekce (2019) v rámci mapování stavu dopravní výchovy v Česku zjistila, že žáci 8. tříd skórují v testu dovedností a znalostí z témat dopravy a bezpečnosti o 20 % lépe než žáci 6. tříd. V rámci své hypotézy předpokládám opačné zjištění z důvodu popsaného výše. Dalším důvodem pro formulaci hypotézy v tomto znění je také pandemie Covid-19, u které předpokládám ovlivnění implementace témat dopravní výchovy do výuky na 2. stupni základních škol.

Pro kvalitativní část výzkumu, kde se zaměřuji na názory učitelů druhého stupně na téma výuky dopravní výchovy, formuluji následující výzkumné otázky:

1. Jak vnímají dopravní výchovu učitelé na základních školách?
2. Liší se dopravní výchova na základních školách?
3. Jaké znalosti si většina dětí odnáší z dopravní výchovy?
4. Ovlivnila pandemie Covid-19 stav výuky dopravní výchovy?

Opět vycházím z toho, že na druhém stupni škol neprobíhá ucelená výuka dopravní výchovy a snažím se především o získání názoru učitelů, kteří zařazují její témata do výuky předmětů, které vyučují.

6 SBĚR DAT A VÝZKUMNÝ SOUBOR

S nabídkou zapojení se do výzkumného šetření jsem oslovila celkem 15 základních škol. Konkrétně se jednalo o základní školy v Olomouci, Opavě a Krnově. Oslovování škol probíhalo ve dvou kolech. Nejprve jsem oslovila ředitele prostřednictvím e-mailu, protože jsem ale nedostala žádnou odpověď, oslovila jsem je podruhé telefonicky. Spolupráci se mi podařilo navázat se Základní školou Janáčkovo náměstí v Krnově a Základní školou Dvořákův okruh v Krnově. Ačkoli ředitelé ostatních škol vnímali zkoumanou problematiku jako důležitou, zapojení do výzkumu odmítli, a to nejčastěji z důvodu časového vytížení.

Dotazník byl administrován v papírové formě na Základní škole Dvořákův okruh a on-line formou prostřednictvím Google Forms na Základní škole Janáčkovo náměstí. Otázky byly stejné, lišila se pouze forma administrace, přičemž jsem se snažila maximálně vyjít vstříc požadavkům ředitelů. On-line varianta byla zvolena na zmíněné škole hlavně v návaznosti na aktuální situaci a protipandemické opatření – některé třídy byly povinně v karanténě a počet žáků, kteří měli prezenční výuku, se každým týdnem měnil.

Interview s učiteli jsem ve čtyřech případech vedla osobně v prostředí jejich kabinetu a s jedním učitelem telefonicky. Všem zúčastněným učitelům jsem dala na výběr, jestli preferují osobní setkání nebo setkání prostřednictvím některé z on-line platforem. Vzhledem k tomu, že rozhovory jsem vedla s učiteli, kteří se lišili v tom, jaký předmět vyučovali, stanovila jsem základní otázky, které položím každému z nich a v průběhu rozhovorů jsem pokládala doplňující otázky, které rozvíjely jejich odpovědi. Předem jsem měla připravené možné varianty doplňujících otázek a v závislosti na kontextu jsem buďto použila některou z těchto alternativ, nebo jsem vymyslela zcela novou (viz Příloha č. 3). V úvodní části interview jsem respondentům poskytla základní údaje o bakalářské práci a cílech výzkumu. Následně jsem s nimi prošla informovaný souhlas (viz Příloha č. 6), který jsem jim dala podepsat. Pak jsem se respondentem zeptala na základní údaje o něm – věk, na jaké pozici ve škole pracuje a jak dlouho na dané pozici působí na konkrétní škole, případně na jaké pozici působil u předchozího zaměstnavatele. V závěru interview jsem respondentům poděkovala za jejich čas a odpovědi a poskytla jsem jim prostor ke sdělení případných poznámek a dotazů. Předala jsem kontakt na sebe a zopakovala jsem, že mě můžou v případě dalších dotazů kdykoli kontaktovat.

Výzkumný soubor pro dotazníkové šetření tvořilo celkem 205 žáků navštěvujících 6.-8. ročník 2. stupně výše zmíněných základních škol. V průběhu přepisu dotazníků do datové matice bylo vyřazeno 40 nevalidně vyplněných dotazníků. Výsledný soubor tedy tvoří 165 žáků navštěvujících 6.-8. ročník 2. stupně základní školy. Výzkumný soubor pro kvalitativní část tvořilo celkem 5 učitelů, kteří mají na starost organizaci aktivit spojených s dopravní výchovou na 2. stupni výše zmíněných základních škol. K výběru výzkumného souboru byla použita metoda záměrného výběru, kterou Miovský (2006) řadí mezi nepravděpodobnostní metody výběru. Ferjenčík (2000) definuje navíc ještě skupinový výběr, který by se také dal použít pro popis výběru mého výzkumného souboru. Pro skupinový výběr je podstatné, že místo výběru jednotlivců vybíráme skupinu a autor ho dále doporučuje použít zejména v případech, kdy je výběrový rámec souboru rozsáhlý, což pro populaci dětí 6.-8. tříd 2. stupně základní školy i pro populaci učitelů, kteří vyučují na 2. stupni základní školy, jednoznačně platí.

6.1 Etické hledisko a ochrana soukromí

Od ředitelů obou zmíněných základních škol jsem získala informovaný souhlas se zapojením školy do výzkumného šetření (viz Příloha č. 4). Základní škola Dvořákův okruh má od rodičů žáků generální informovaný souhlas, který zahrnuje i zapojení žáků do dotazníkových šetření. Od rodičů žáků Základní školy Janáčkovo náměstí jsem získala informovaný souhlas (viz Příloha č. 5) prostřednictvím systému EduPage, který škola využívá pro komunikaci s rodiči. Zmíněné informované souhlasy obě školy archivují. Od učitelů, se kterými jsem vedla polostrukturovaná interview, jsem získala před zahájením rozhovoru písemný informovaný souhlas se zapojením do výzkumu (viz Příloha č. 6) a ústně daný informovaný souhlas s nahráváním rozhovoru na diktafon. Nahrávka byla pouze zvuková a sloužila jen pro účely přepisu rozhovoru a poté byla vymazána. S nahráváním rozhovoru jeden učitel nesouhlasil. Tuto situaci jsem vyřešila tím, že jsem si psala v průběhu rozhovoru poznámky přímo do předem připraveného záznamového archu.

Veškerá data získána v rámci výzkumu byla anonymizována a nebylo s nimi nakládáno jinak, než pro potřeby zpracování a prezentace výsledků bakalářské práce. Vyplněné dotazníky byly přepsány do datové matice. Dotazníky administrované v on-line podobě, datová matice, nahrávky a přepisy rozhovorů jsou bezpečně archivovány na heslem opatřeném externím disku. Přepisy rozhovorů jsou opatřeny pouze číslem a neobsahují osobní údaje o respondentech, se kterými byly vedeny. Vyplněné dotazníky a informované

souhlasy v tištěné podobě jsou rovněž bezpečně archivovány. Všechny zmíněné dokumenty budou archivovány do data obhajoby, poté budou skartovány a vymazány.

Všem zapojeným osobám byla poskytnuta možnost z výzkumu kdykoli podle svého vlastního uvážení odstoupit a rovněž mě v případě jakýchkoli dotazů mohli kontaktovat prostřednictvím e-mailu nebo telefonního čísla.

7 PRÁCE S DATY A JEJÍ VÝSLEDKY

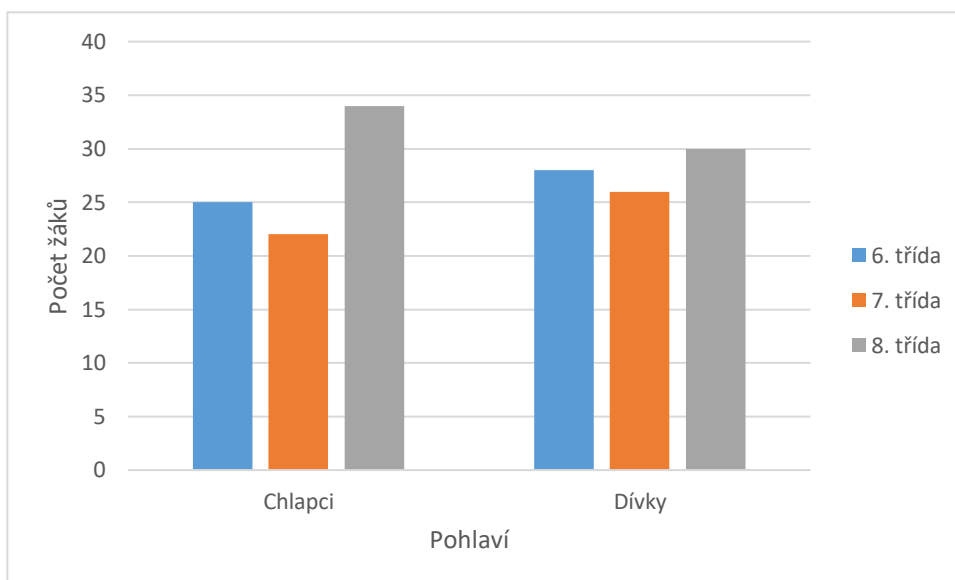
V následující kapitole se věnuji prezentaci výsledků výzkumné části. Kapitola je členěná na dvě dílčí části. V první části se věnuji prezentaci výsledků dotazníkového šetření, které je vyhodnocováno kvantitativně. Ve druhé části prezentuji data získaná rozhovory s učiteli, které jsou vyhodnocovány kvalitativně. Toto rozdělení jsem zvolila pro lepší přehlednost a orientaci v textu.

Vzhledem k tomu, že jsem použila dotazník vlastní konstrukce, vypočítala jsem reliabilitu pro část dotazníku Znalosti z dopravní výchovy a škálu, která je součástí části Reflexe znalostí z dopravní výchovy. Pro část test znalostí z dopravní výchovy, který obsahuje celkem 10 položek, vyšla Cronbachova alfa v hodnotě 0,317378. Pro škálu reflexe znalostí dopravní výchovy, která obsahuje celkem 4 položky, vyšla Cronbachova alfa v hodnotě 0,599915. Faktorová analýza naznačuje pro test znalostí z dopravní výchovy pětifaktorovou strukturu. Pětifaktorové řešení vysvětluje 53,49 % variability. Pro škálu reflexe znalostí dopravní výchovy naznačuje faktorová analýza dvoufaktorovou strukturu. Dvoufaktorové řešení vysvětluje 71,13 % variability.

7.1 Výsledky kvantitativní části výzkumu

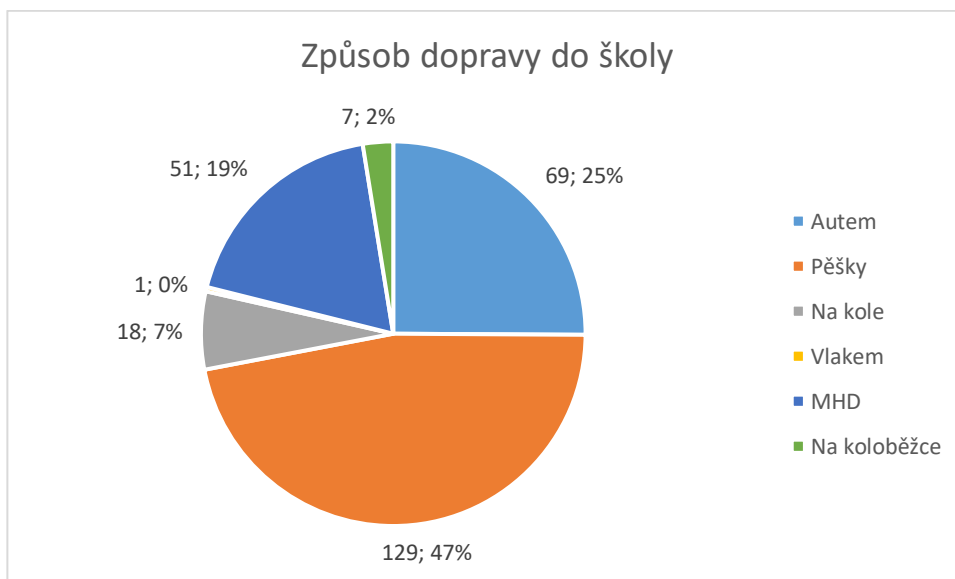
Do dotazníkového šetření bylo zapojeno 205 žáků 6.-8. tříd 2. stupně základních škol. Jednalo se o žáky navštěvující Základní Školu Janáčkovo náměstí a Základní školu Dvořákův okruh v Krnově. Po vyřazení 40 nevalidně vyplněných dotazníků soubor obsahuje 165 žáků, z toho 62 žáků Základní školy Janáčkovo náměstí (37,58 %) a 103 žáků Základní školy Dvořákův okruh (62,42 %). Následující graf zobrazuje rozložení pohlaví žáků dle navštěvovaného ročníku.

Obrázek 1: Rozložení výzkumného souboru podle pohlaví a aktuálně navštěvovaného ročníku



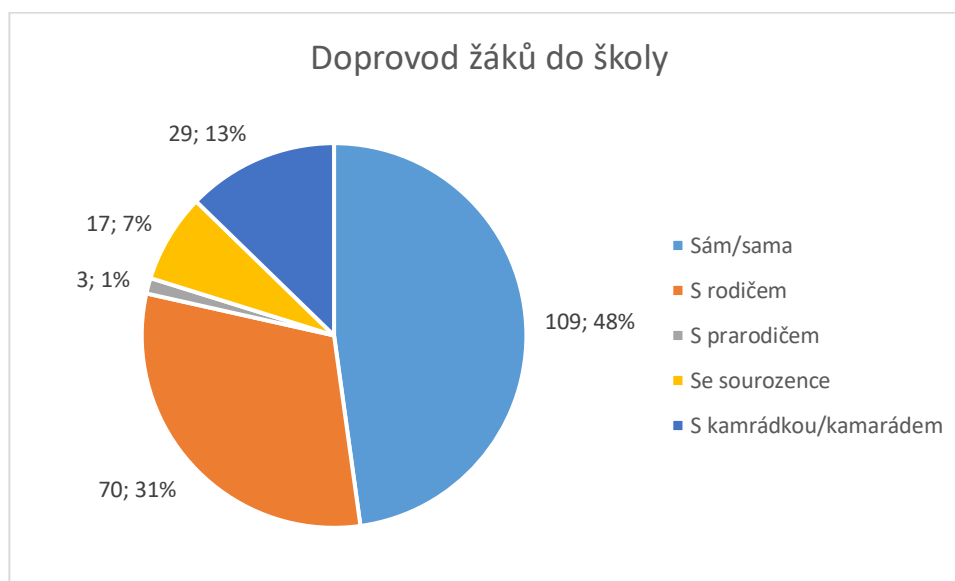
Následující dva grafy znázorňují, jaký dopravní prostředek žáci využívají při cestě do školy a jestli se dopravují do školy sami nebo s doprovodem.

Obrázek 2: Graf znázorňující využívaný způsob dopravy do školy



Pozn.: Žáci mohli zvolit několik možností současně.

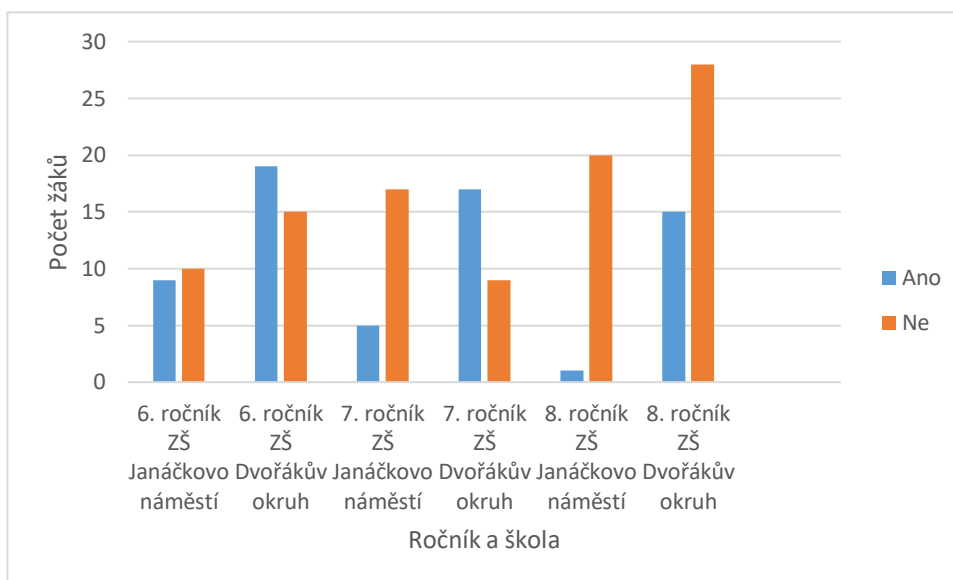
Obrázek 3: Graf znázorňující, kdo žáky doprovází při cestě do školy



Pozn.: Žáci mohli zvolit několik možností současně.

66 žáků (40 %) uvedlo, že se v rámci výuky učí o dopravních předpisech. Jen 6 žáků uvedlo, že mají dopravní výchovu častěji než 3x za školní rok, zbytek žáků zvolilo možnost 1-2x za školní rok. Následující graf uvádí, kolik žáků uvedlo zařazení dopravní výchovy do výuky jiných předmětů podle typu školy, kterou navštěvují. Mezi nejčastěji zmiňované předměty, v rámci kterých dopravní výchova probíhá, patřila výchova k občanství, kterou zmínilo 37 žáků, a výchova ke zdraví, kterou zmínilo 8 žáků. 6 žáků uvedlo, že mají dopravní výchovu začleněnou do hodin tělesné výchovy a stejný počet žáků uvedlo výuku biologie. Mezi méně zmiňované předměty patřily matematika, fyzika a dějepis, které uvedli 2 žáci, zeměpis, který zmínili 3 žáci. 3 žáci uvedli, že se o dopravních předpisech učí v rámci hodin českého jazyka. 1 žák zmínil výtvarnou výchovu a 1 žák uvedl, že se o dopravě učí ve výuce cizího jazyka. 2 žáci napsali, že dopravní výchova není začleněna do výuky konkrétního předmětu, ale jedná se o školou pořádané jednorázové akce.

Obrázek 4: Graf zařazení dopravní výchovy do výuky podle aktuálně navštěvovaného ročníku a školy



Z těchto 66 žáků uvedlo 55 (83,33 %), že učitel/ka využívá k výuce interaktivní výukový materiál, například internet, počítač nebo chytrou tabuli a pouze 19 žáků (28,79 %) uvedlo, že učitel/ka využívá k výuce dopravní výchovy učebnici. Žáci, kteří učebnici využívají, se shodují na tom, že její obsah je přehledný, srozumitelný a že se učebnice zabývá aktuálními tématy a text je dostatečně provázen obrázky a fotografiemi.

Pouze 52 žáků (31,52 %) v dotazníku uvedlo, že pravidelně alespoň 1x za měsíc probírají témata související s dopravou s rodiči. Zbylí žáci uvedli, že uvedená témata s rodiči probírají buďto nikdy, nebo jen vzácně, když na to přijde řeč.

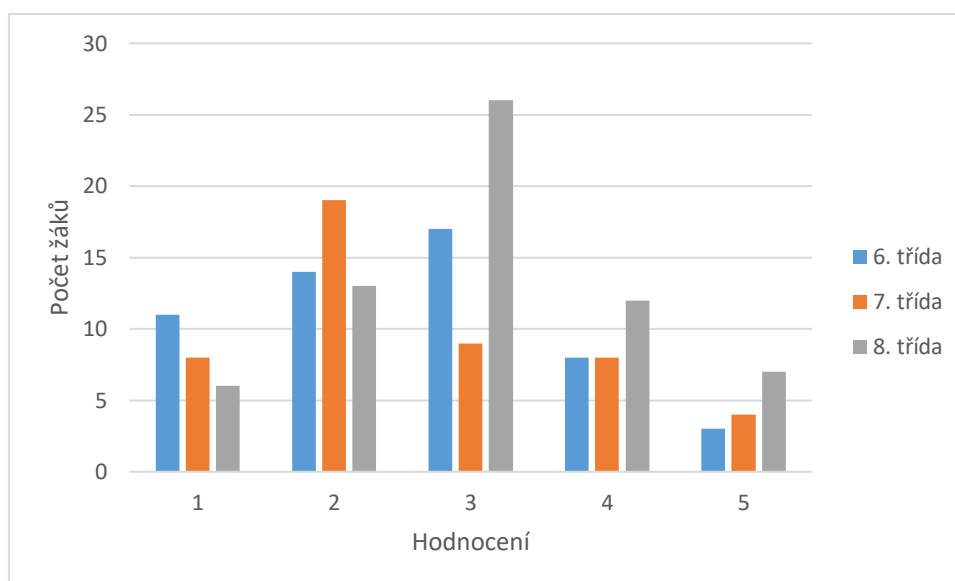
Žákům byla předložena škála reflexe jejich znalostí oblastí týkajících se bezpečnosti v dopravě. Značky a dopravní značení rozhodně zná nebo spíše zná 125 žáků (75,76 %), zásady bezpečného pohybu v dopravě 103 žáků (62,42 %), zásady správné jízdy na kole 77 žáků (46,67 %) a telefonní čísla na hasiče, policii a záchrannou službu 120 žáků (72,73 %).

Z dotazníkového šetření dále vyplývá, že 125 žáků (75,76 %) souhlasí s tvrzením, že je důležité bavit se ve škole pravidelně o dopravě a 103 žáků (62,42 %) si myslí, že by se o dopravě měli bavit častěji, než je tomu teď. 77 žáků (46,67 %) považuje výuku dopravních předpisů za nudnou. 120 žáků (72,73 %) vyjádřilo souhlas s tvrzením, že při výuce dopravní výchovy by učitel/ka měl/a využívat více interaktivních metod.

Žáci 6. tříd hodnotí dopravní výchovu průměrně známkou 2,58. Žáci 7. tříd se od nich v hodnocení příliš neliší a průměrně ji hodnotí známkou 2,6. Žáci 8. tříd dopravní výchovu

hodnotí o něco hůř, průměrná známka je v této věkové skupině 3,02. Průměrné hodnocení dopravní výchovy napříč 6.-8. třídou je 2,75.

Obrázek 5: Graf hodnocení dopravní výchovy podle aktuálně navštěvovaného ročníku



Pozn.: Hodnocení je chápáno jako známkování ve škole – 1 = výborně, 2 = chvalitebně, 3 = dobré, 4 = dostatečné, 5 = nedostatečné

7.1.1 Výsledky ověření platnosti statistických hypotéz

H1: Hodnocení dopravní výchovy žáky 6-8. tříd druhého stupně se mezi školami liší.

Pro potvrzení platnosti této hypotézy byl použit t-test pro dva nezávislé výběry bez předpokladu stejných rozptylů (Welchův test):

$$t(152,6069) = 3,65106941, p = 0,000358, d = 0,568545$$

Při stanovené hladině významnosti alfa 0,05 (5 %) **přijímám alternativní hypotézu a zamítám nulovou hypotézu.** Žáci Základní školy Janáčkovo náměstí průměrně dopravní výchovu hodnotí známkou 2,37 se směrodatnou odchylkou 0,95. Žáci Základní školy Dvořákův okruh dopravní výchovu průměrně hodnotí známkou 2,99 se směrodatnou odchylkou 1,22.

H2: Děti navštěvující 6. ročník skórují lépe v testu dopravních předpisů než žáci 8. tříd.

Pro potvrzení platnosti této hypotézy byl použit Welchův test:

$$t(112,3155) = -3,97956, p_{jedn.} = 0,9999415, d = 3,6304.$$

Při stanovené hladině významnosti alfa 0,05 (5 %) **nelze alternativní hypotézu přijmout a nelze zamítnout nulovou hypotézu.** Žáci 6. ročníku dosahovali v testu

dopravních znalostí průměrně 5,57 bodů se směrodatnou odchylkou 1,49. Žáci 8. ročníku dosahovali průměrně 6,69 bodů se směrodatnou odchylkou 1,54.

H3: Děti, které udávají účast na nějaké formě dopravní výchovy, skórují lépe v testu dopravních předpisů než děti, které udávají, že u nich dopravní výchova neprobíhá.

Pro potvrzení platnosti této hypotézy byl opět použit Welchův test:

$t(135,3362) = -0,319560$, $p_{jedn.} = 0,6251025$, $\Delta = 0,04995$.

Při stanovené hladině významnosti alfa 0,05 (5 %) **nelze alternativní hypotézu přijmout a nelze zamítnout nulovou hypotézu**. Žáci, kteří udávali výuku dopravních předpisů, dosahovali průměrně 6,24 bodů se směrodatnou odchylkou 1,62 a žáci, kteří udávali, že výuku dopravních předpisů ve škole nemají, dosahovali průměrně 6,32 bodů se směrodatnou odchylkou 1,55.

7.2 Výsledky kvalitativní části výzkumu

Ani na jedné základní škole, na kterých byl výzkum realizován, neprobíhá ucelená výuka dopravní výchovy pro žáky 2. stupně. Všichni učitelé se shodli na tom, že žáci 6.-8. tříd mají nedostatečné znalosti v oblasti dopravních předpisů a bezpečném pohybu v dopravě. Jeden respondent toto doplnil informací: „základní teoretické znalosti by i měli, ale neumí je použít v reálných situacích“. Jako ústředním tématem se zde jeví nedostatek času zařazovat témata dopravní výchovy do výuky.

V následující části textu se věnuji jednotlivým výzkumným otázkám a zpracování dat z rozhovorů s učiteli.

1. Jak vnímají dopravní výchovu učitelé na základních školách?

Učitelé se shodují na tom, že dopravní výchova tak, jak je zařazována do výuky předmětů na 2. stupni, je nedostatečná. Častým tématem, které se objevovalo, je rizikové chování žáků v dopravě. Učitelé zmiňovali, že při své cestě do školy často vidí žáky přebíhat přes cestu mimo přechod nebo nedodržovat zásady bezpečné jízdy na kole.

- R1: „Myslím si, že dopravní výchova je důležitá i na druhém stupni, protože děti si mnohdy rizikové situace neuvědomují.“
- R2: „Myslím si, že na druhém stupni není dostatečná, protože se těchto témat dotýkáme fakt jenom okrajově a dopravní výchova vlastně není.“

Z rozhovorů vyplývá, že učitelé považují téma bezpečnosti v dopravě za velmi důležité, protože děti na druhém stupni jsou ve věku, kdy se do školy a ze školy dopravují častěji sami nebo s kamarády a často využívají dopravní prostředky, jako je kolo nebo koloběžka. Častým tématem byl také nedostatečný časový prostor pro zařazení dopravní výchovy do výuky. Dva učitelé zastávají názor, že žáci jsou už teď přehlceni informacemi a nezbývá moc prostoru na zařazování preventivních témat, kam dopravní výchova spadá.

- R1: *„Nevím, kam by se dopravní výchova na 2. stupni zařadila, protože děti jsou už teď zahlceni informacemi a mají výstupy v některých předmětech, které jsou úplně zbytečné, takže nevím, jestli je na to časová kapacita.“*

Učitelé se shodují na tom, že ideálními předměty pro zařazování výuky dopravní výchovy jsou výchova ke zdraví a občanská výchova. 3 učitelé, kteří se podílí na výuce těchto předmětů, projevili názor, že by bylo vhodné zařazovat témata týkající se bezpečnosti v dopravě a dopravních předpisů namísto jiných témat.

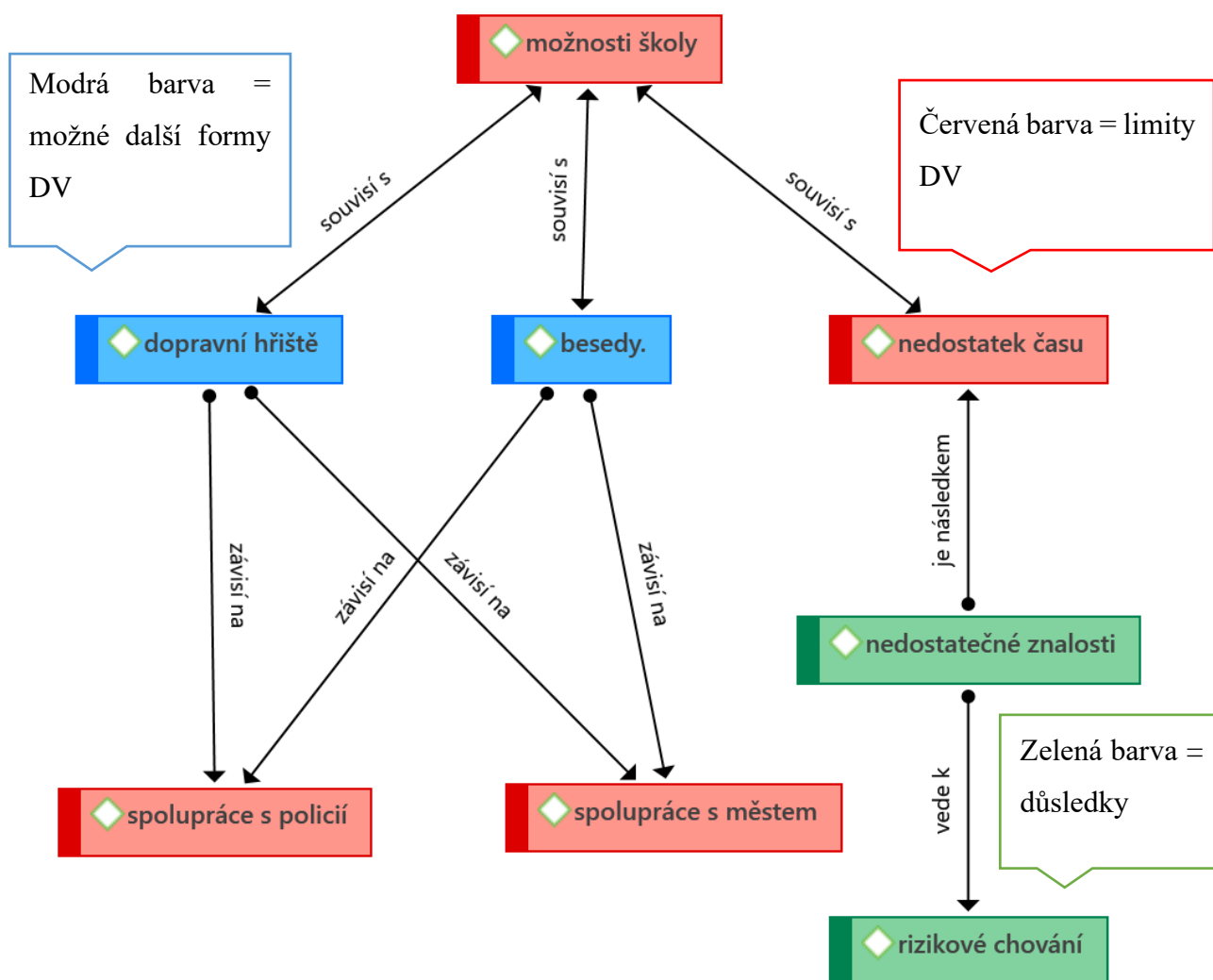
- R1: *„Na dopravní výchovu by se mělo podle mě cílit ve výchovných předmětech, kde se probírá spousta věcí, které podle mě ani nejsou třeba vyučovat.“*
- R2: *„Dopravní výchova se, myslím si, dá zařadit do výuky výchovných předmětů, jako je občanská výchova nebo výchova ke zdraví.“*

Ideálně by podle učitelů měla být témata vyučována s využitím interaktivních výukových metod a namísto frontální výuky se zaměřit na nácvik modelových situací, zejména v roli cyklisty. Vhodné by bylo, aby školy měly k dispozici dopravní hřiště, které by bylo uzpůsobeno jak pro mladší žáky prvního stupně, tak pro žáky druhého stupně, a které by umožňovalo nácvik modelových situací. Učitelé poukazují na to, že by právě nácvik na dopravním hřišti byl jednou z vhodných forem realizace dopravní výchovy, ale hřiště, které mají k dispozici nesplňuje požadavky pro starší žáky.

- R1: *„Chtělo by to nějaké větší dopravní hřiště, protože to v Krnově je pro žáky druhého stupně malé.“*

Následující obrázek znázorňuje vztah mezi jedním z největších limitů možností dopravní výchovy, kterým je nedostatek času, k možnostem školy organizovat pro žáky aktivity nad rámec výuky.

Obrázek 6: Grafické znázornění vztahu mezi nedostatkem času a možnostech školy



Pozn.: DV = dopravní výchova.

Podle učitelů by nejvhodnější formou výuky dopravní výchovy bylo propojení interaktivních výukových metod s frontální výukou. Na to však v současné době nemají dostatek času. Jeden z učitelů vyslovil názor, že by bylo podle něj vhodné, kdyby byla dopravní výchova více rozpracována v osnovách pro 2. stupeň, protože si myslí, že v současnosti závisí konkrétní podoba výuky především na škole, jejích učitelích a možnostech.

- R1: „Co se týče toho, jakým způsobem by se dopravní výchova měla učit, tak ideálně tak, aby to nebyla jen frontální výuka.“
- R2: „Nejlépe určitě s využitím dopravních hřišť a nějakou virtuální metodou, například virtuální dopravní hřiště. Pak určitě návštěvy nějakých center a besedy.“

2. Liší se dopravní výchova na základních školách?

Na základní škole Janáčkovo náměstí učitelé častěji zařazují témata týkající se bezpečnosti v dopravě a dopravních předpisů do výuky jiných předmětů, než je občanská výchova a výchova ke zdraví. Konkrétně se jedná o předměty výtvarná výchova, tělesná výchova, český jazyk a třídnické hodiny. V rámci třídnických hodin probírají třídní učitelé témata bezpečnosti v dopravě, a to zejména tehdy, když vidí, nebo jsou upozorněni na nevhodné chování žáků při cestě do školy. V rámci výtvarné výchovy mají žáci za úkol nakreslit výjezd složek integrovaného záchranného systému k dopravní nehodě a následně s učitelem diskutují. V rámci výchovy ke zdraví a občanské výchovy se soustředí zejména na témata pravidel silničního provozu a mimořádných opatření při dopravních nehodách, včetně první pomoci. K tomu využívají výuková videa a záznamy hovorů na linku první pomoci.

- R1: *„Zařazuji také nácvik první pomoci, protože si myslím, že důležité, aby děti věděly, jak ji poskytnout.“*

Základní škola Dvořákův okruh zařazuje témata dopravní výchovy do výuky výchovy ke zdraví a občanské výchovy. K výuce používají nejčastěji prezentace a výuková videa. Učitelé zařazují rovněž téma první pomoci a mimořádných opatření při dopravních nehodách. Rovněž žákům pouští záznamy skutečných hovorů na linku první pomoci a následně s nimi diskutují.

- R1: *„Při výuce používám powerpointové prezentace nebo přímo nějaké videoukázky – záznamy dopravních nehod, první pomoc a takové věci.“*

Každoročně pořádá Základní škola Dvořákův okruh projektový den, v rámci kterého mají učitelé s dětmi 90 minutový blok, kdy s dětmi probírají bezpečnost v dopravě a diskutují s nimi. Náplň tohoto dne je stejná pro všechny ročníky a nemění se. Učitelé poukazovali na to, že pro žáky devátých ročníků je to už rutinní záležitost a je těžké udržet jejich pozornost. Jako přínosný vnímají projektový den zejména pro žáky 6.-7. ročníku.

- R2: *„Od mladších ročníků máme na toto pozitivní zpětné vazby, baví je to. Deváťáci to už slyší po několikáté, takže je to už moc nebaví.“*

Ačkoli jeden z učitelů zmínil zařazování témat do výuky českého jazyka, 3 učitelé nepovažují takto implementovaná témata za přínosná pro prohloubení znalostí žáků. Zařazování témat bezpečnosti v dopravě má podle nich největší přínos z preventivního hlediska tehdy, pokud se jim cíleně věnuje prostor a čas ve výuce.

- R1: „Zařazuji to do češtiny, protože tam zařazuji všechno, co se týká aktuálních situací, ať je to ochrana prostředí nebo dopravní výchova, protože čeština se týká textu a na textech se to jde učit.“
- R2: „Nemyslím si, že v ostatních předmětech jako je čeština, matematika nebo fyzika si děti dokáží spojit článek týkající se dopravy nebo počítání rychlosti se znalostmi dopravních předpisů, protože se soustředí na počítání nebo práci s textem a nepropojí si to.“

Na obou školách probíhají projektové dny, které sice nejsou zaměřeny jen na témata dopravní výchovy, nicméně dotýkají se bezpečnosti v dopravě. Na Základní škole Dvořákův okruh je náplní 90minutový blok popsany výše, na Základní škole Janáčkovo náměstí se témata rok od roku liší. Poslední projektový den proběhl před pandemií Covid-19 a byl zaměřen jak na bezpečnost v dopravě, tak na životní prostředí, a žáci měli mimo jiné za úkol zkusit se do školy dopravit jiným dopravním prostředkem, než běžně užívají. Všichni učitelé zmiňovali, že projektový den je užitečný a zábavný nástroj pro dopravní výchovu, protože je ale krátkodobou záležitostí, nestačí k předání všech základních znalostí.

Jeden učitel se přímo věnoval porovnání mezi školou, kde aktuálně učí, a školou, kde učil před dvěma lety.

- R1: „Na své bývalé škole vím, že se pořádali pravidelně besedy – velmi často beseda s Policií ČR, velmi často u nás byli i hasiči. Měli jsme i pomůcky na vytvoření dopravních situací. Dělávali jsme tam běžně i soutěže dopravní výchovy. Takže opravdu záleží na možnostech školy.“

3. Jaké znalosti si většina dětí odnáší z dopravní výchovy?

Učitelé se soustředí zejména na témata spojená s dopravními předpisy, kam zařazují výuku dopravních značek a správného chování v roli chodce a cyklisty, jako je přecházení přes přechod, výbava kola a zásady bezpečné jízdy na kole. Dva učitelé řekli, že do výuky občanské výchovy a výchovy ke zdraví zařazují navíc ještě téma první pomoci a opatřeních při dopravních nehodách, které vyučují za použití záznamů skutečných hovorů na linku první pomoci a následně s žáky diskutují. Žáci tak mají možnost odnést si z hodin základy bezpečnosti v dopravě. Učitelé se ale shodují na tom, že protože není dostatečná časová dotace na zařazování těchto témat, jedná se většinou o jednorázovou záležitost, kdy toto téma otevírají, když na něho přijde řeč v souvislosti s jiným tématem, nebo si na něho vymezí jednu samostatnou hodinu.

V souvislosti s nedostatkem času učitelé zmiňovali také nedostatečné znalosti dopravních předpisů včetně dopravních značek a zásad bezpečného pohybu v dopravě. Poukazovali na to, že ačkoli stihnou s dětmi probrat teoretické základy, nemají už čas a prostor se věnovat nácvikům modelových situací nebo témata zopakovat například s využitím interaktivních metod, jako jsou kvízy nebo počítačové aplikace.

4. Ovlivnila pandemie Covid-19 stav výuky dopravní výchovy?

Většina učitelů se domnívá, že pandemie Covid-19 jednoznačně ovlivnila zařazování prvků dopravní výchovy do výuky. Přejít na on-line výuku způsobil, že se museli soustředit hlavně na výuku základních předmětů a na výchovné předměty už nezbyl prostor. Potýkali se s problémy, mezi které patřilo zajištění stejné kvality výuky nezbytných předmětů, a museli najít způsob, jak převést do on-line výuky všechno, co by s žáky probrali ve škole, bez toho, aby to zásadním způsobem narušilo množství a kvalitu probíraných témat.

- R1: *„Myslím, že se to úplně vypustilo, protože jsme se museli zaměřit na výukové předměty a tohle šlo úplně stranou. Takže si myslím, že ta pauza, ten rok a půl, tam bude rozhodně znát.“*

Někteří učitelé ze Základní školy Janáčkovo náměstí se snažili dětem chybějící výuku nahradit alespoň tím, že je vzali na dopravní výstavu „CRASH!!!“, po které měly děti možnost diskutovat s přítomnými policisty na téma dopravních nehod, včetně rizikového chování v dopravě a jeho následcích.

Podle učitelů se tak pandemie nejvíce projevila na tom, že nebyl žádný prostor pro zařazování výchovných předmětů obecně, včetně dopravní výchovy. I teď, když je obnovena prezenční výuka, se potýkají s problémy zařazování těchto témat, protože vnímají mezery žáků ve znalostech v základních předmětech. V době před pandemií školy organizovaly občasné besedy s odborníky.

8 DISKUZE

Mezi předměty, které byly v souvislosti s dopravní výchovou nejčastěji zmiňovány, patřila výchova k občanství a výchova ke zdraví. Mezi méně zmiňované předměty patřila tělesná výchova, biologie, matematiku, fyzika, dějepis, zeměpis, český jazyk, výtvarná výchova, cizí jazyk a jednorázové akce školy. Z rozhovorů s učiteli vyplývá, že ani na jedné škole neprobíhá ucelená forma výuky dopravní výchovy, nicméně učitelé se snaží tato témata zařazovat do výuky výchovných předmětů jako je občanská výchova a výchova ke zdraví. Tyto zjištění odpovídají názoru Límové (2006), která uvádí, že dopravní výchova je téma, které je probíráno okrajově napříč předměty. MŠMT (2021) zařazuje dopravní výchovu do vzdělávací oblasti Výchova ke zdraví, což se ve výzkumu také potvrdilo. Učitelé ze Základní školy Janáčkovo náměstí zmiňovali i jiné předměty, kam řadili tělesnou výchovu, jazyk český, výtvarnou výchovu a třídnické hodiny. Výuka dopravní výchovy je ale jednorázovou záležitostí, v rámci předmětů na ni mají buďto vyčleněnou jednu vyučovací hodiny, nebo na toto téma s žáky diskutují, pokud na to přijde v hodině řeč.

Obě školy organizují pro žáky projektové dny, ty jsou ale, jak sami učitelé zmínili, zaměřené pouze na určitou oblast dopravní výchovy a nepokryjí všechny důležité informace. Jak uvádí Stojan (2007) a Česká školní inspekce (2019), projektové dny a jakékoli další aktivity, které jsou pro žáky organizovány jednorázově, jsou z hlediska dlouhodobé efektivity méně účinné v oblasti prevence rizikového chování v dopravě. Tyto tvrzení jsou v souladu s názorem Votruby (2001), který zastává názor, že pro efektivitu je podstatné, aby výuka probíhala systematicky.

Hypotézu o tom, že děti navštěvující 6. ročník skórují lépe v testu dopravních předpisů než žáci 8. tříd, nebylo možné přijmout. Důvodem pro zařazení této hypotézy byla myšlenka, že žáci 6. tříd mají poměrně krátkou dobu po absolvování dopravní výchovy na prvním stupni, kde na rozdíl od druhého stupně ucelená výuka probíhá, a budou si tak pamatovat více informací než žáci 8. tříd, kteří od 6. třídy dopravní výchovu mají jen ve velmi omezené časové dotaci. Z šetření, které provedla Česká školní inspekce (2019) vyplývá, že žáci 8. tříd jsou na tom na tom lépe, co se týče znalostí z oblasti dopravních předpisů, než žáci 6. tříd.

Přijala jsem hypotézu o tom, že hodnocení dopravní výchovy žáky 6-8. tříd druhého stupně se mezi školami liší. To může souviset s tím, že jak uvádí Stojan (2007), dopravní výchova pro 2. stupeň základních škol je průřezovým tématem a její podoba závisí na konkrétních školách. To, jak žáci hodnotí realizaci dopravní výchovy, může být jedním z ukazatelů její kvality. Sicińska & Ďbrowska-Loranc (2017) poukazují na to, že atraktivita dopravní výchovy je jedním z předpokladů pro praktické využívání získaných znalostí při pohybu v dopravě.

Největší procento žáků v rámci vlastní reflexe uvádí, že mají nedostatečné znalosti v oblasti zásad správné jízdy na kole. Toto zjištění je v rozporu s tvrzením Votruby (2001), který osvojení si pravidel bezpečného pohybu v dopravě v pozici cyklisty vnímá jako jeden ze základů dopravní výchovy. Rovněž Hooshmand et al. (2014) považují zásady bezpečné jízdy na kole spolu se znalostí správné výbavy jízdního kola za zásadní součást dopravní výchovy.

Hlavním tématem, které se objevovalo v každém rozhovoru v souvislosti s dopravní výchovou na druhém stupni základní škol, byl nedostatek času. Ten učitelé často dávali do souvislosti s možnostmi školy. V rozhovorech jsem tak narážela na podobné limity, jaké zmiňuje Stojan (2008) a kterými jsou konkrétně nedostatek času, nedostatečné ukotvení ve vzdělávacím plánu a nedostatečná příprava učitelů. Melichařík (n.d.) konstatuje, že dopravní výchova je na druhém stupni základních škol opomíjeným tématem a nedochází k dalšímu rozvoji znalostí, které si žáci osvojili v rámci nižšího stupně. To vyplynulo i z rozhovorů s učiteli, kdy všichni sdělili, že podle jejich názoru není dopravní výchova na druhém stupni dostatečná. K podobným závěrům došla i Česká školní inspekce (2019), která poukazuje na potřebu rovnoměrnějšího rozložení témat dopravní výchovy mezi výuku prvního a druhého stupně základní školy a komplexnější uchopení probíraných témat, tak, aby si žáci osvojili jak nové informace, tak i prohloubili již naučené.

Z rozhovorů vyplývá, že učitelé se snaží implementovat témata dopravní výchovy do výuky jiných předmětů, mají na to ale jen omezenou časovou kapacitu. Situace se ještě zhoršila po pandemii Covid-19, kdy byla prezenční výuka nahrazena on-line výukou a výchovné předměty se prakticky na zapojených školách nevyučovaly. Jak uvádí Chandasiri (2020), učitelé měli spoustu práce s přechodem na on-line výuku a museli se věnovat hlavně výuce hlavních předmětů a zajistit, aby kvalita výuky byla srovnatelná s prezenční výukou. Aktuálně je sice prezenční výuka obnovena, učitelé situaci nicméně

stále hodnotí tak, že je třeba dohnat všechno důležité učivo, které je ve školních osnovách a které se nestihlo dostatečně probrat v rámci on-line výuky.

Podle učitelů by ideální dopravní výchova na druhém stupni vypadala tak, že by se jednalo o kombinaci frontální výuky a interaktivních metod. Frontálně by se mohly vyučovat teoretické základy, jako jsou dopravní předpisy a značky, a interaktivní metody by sloužily pro opakování znalostí a nácvik modelových situací. Naprosto ideální by podle učitelů byla možnost využívat dopravní hřiště uzpůsobené pro starší žáky, které ale školy momentálně k dispozici nemají. Na konci aktivit je vhodné zařadit diskuzi se žáky, aby vzájemně mohli sdílet své dojmy a pocity zároveň s tím, co se naučili, co se jim líbilo a co se jim nelíbilo. Sicińska & Ďbrowska-Loranc (2017) rovněž uvádí jako nejvhodnější způsob výuky dopravní výchovy interaktivní metody, protože jsou pro děti zábavné a mají možnost se do nich aktivně zapojit.

Jedním z cílů práce bylo navrhnout případné zlepšení vyplývající z dat získané v rámci výzkumné části práce. Oběma školám bych doporučila pokusit se zařazovat výuku dopravní výchovy do výchovných předmětů, jako je občanská výchova a výchova ke zdraví, s větší časovou dotací, než je tomu teď, a využívat více metod výuky, jako jsou například modelové situace. Především by se učitelé měli zaměřit na využívání interaktivních metod, protože žáci o ně projevují velký zájem. Mé doporučení pro Základní školu Dvořákův okruh je změna podoby projektového dne tak, aby byl atraktivní i pro žáky starších ročníků. Současná podoba je vhodná pro žáky 6.-7. ročníků, ale jak sami učitelé zmínili, pro žáky 8.-9. ročníků je méně zajímavá, protože není uzpůsobena jednotlivým ročníkům a v rámci let zůstává neměnná, proto je to pro tyto žáky spíše nutná formalita. Doporučením pro Základní školu Janáčkovo náměstí je pokračovat v zařazování diskuzí se žáky na témata související s dopravou častěji, než jen když na to žáci sami zavedou řeč v průběhu výuky jiných témat, a pokusit se za pomoci třídních učitelů k dopravní výchově využívat i prostor třídnických hodin ve větším rozsahu, než je tomu teď.

Mezi limity práce patří rozsah výzkumného souboru. Do výzkumu se z oslovených 15 základních škol zapojily jen 2 a ačkoli se podařilo získat pro statistickou analýzu 165 respondentů z řad žáků 6.-8. tříd 2. stupně, podařilo se přijmout jen jednu alternativní hypotézu. Domnívám se, že pokud by byl výzkumný soubor větší, mohlo by to přinést zajímavější výsledky. Nicméně toto bylo již přes hranici rozsahových i finančních možností bakalářské práce, proto je to spíše doporučení pro možné budoucí výzkumy na toto téma. Na počet zapojených žáků ve výzkumu měla jednoznačně vliv i současná situace. V době

výzkumu sice fungovala prezenční výuka, nicméně z důvodu povinného testování žáků na Covid-19 byly třídy, některé opakovaně, v karanténě, a proto nemohli být do výzkumu zapojeni všichni žáci.

Vyplnění dotazníků žáky bylo v režii vedení školy a třídních učitelů, proto nebylo možné kontrolovat, jestli dotazník dodatečně vyplnili i žáci, kteří byli zrovna v karanténě. Počet vyplněných dotazníků se také odvíjel od počtu získaných informovaných souhlasů rodičů, protože pouze jedna škola měla generální souhlas i pro výzkumné účely. Připouštím možnost, že se v kvalitativní části výzkumu nemuselo podařit dosáhnout saturace dat. Vzhledem k tomu, že kvalitativní část byla v rámci výzkumného designu doplňující, je možné, že v rozhovorech s dalšími učiteli, by se mohla objevit další témata. To by ale opět vyžadovalo zapojení více škol, proto to zmiňuji pouze jako doporučení pro další výzkumy.

Hlavní přínos práce vidím v tom, že se podařilo zmapovat současný stav výuky dopravní výchovy a její zařazení do výuky jiných předmětů na základních školách. Přínosem jsou také formulovaná doporučení pro jednotlivé školy. V dalších výzkumech by bylo vhodné rozšířit výzkumný soubor a navázat na závěry, které realizovaný výzkum přinesl. Jako vhodné se jeví provést rozsáhlejší deskriptivní studii, neboť téma výuky dopravní výchovy a její implementace do výuky považovali učitelé za důležité a bylo by podle nich vhodné, začlenit ho ve větším rozsahu i do osnov výuky na 2. stupni. Dalším přínosem práce je praktická využitelnost výsledků, a to zejména pro školy, které se do výzkumu zapojily.

9 ZÁVĚR

Z kvantitativní části výzkumu vyplývá, že:

- Pouze 66 žáků (40 %) se ve škole učí o dopravních předpisech, a to nejčastěji 1-2x za školní rok. Nejčastěji výuka probíhá v rámci občanské výchovy a výchovy ke zdraví.
- Z těchto žáků 55 (83,33 %) uvedlo využívání interaktivních metod ve výuce a 19 (28,79 %) učebnici.
- Zásady správné jízdy na kole dle subjektivního hodnocení spíše nebo vůbec nezná 88 (53,33 %) žáků.
- 125 žáků (75,76 %) souhlasí s tvrzením, že je důležité bavit se ve škole pravidelně o dopravě a 103 žáků (62,42 %) si myslí, že by se o dopravě měli bavit častěji, než je tomu teď.
- 77 žáků (46,67 %) považuje výuku dopravních předpisů za nudnou.
- 120 žáků (72,73 %) vyjádřilo souhlas s tvrzením, že při výuce dopravní výchovy by učitel/ka měl/a využívat více interaktivních metod.

Přijala jsem jednu ze tří formulovaných hypotéz. Jedná se o tuto hypotézu: Hodnocení dopravní výchovy žáky 6-8. tříd druhého stupně se mezi školami liší.

Z kvalitativní části výzkumu vyplývá, že:

- Ani na jedné škole neprobíhá ucelená forma výuky dopravní výchovy.
- Učitelé vnímají současnou podobu dopravní výchovy na druhém stupni jako nedostatečnou.
- Hlavním tématem v rozhovorech byl nedostatek času a možnosti školy. Učitelé zastávají názor, že na zařazování výuky dopravních předpisů a bezpečnosti v dopravě není dostatečný časový prostor. Mezi limity týkající se možností školy patří spolupráce s policií a organizace besed, jejichž organizace je pro školy náročná. Dalším limitem je nemožnost navštěvování dopravního hřiště, které by učitelé rádi využívali k nácviku modelových situací, ale jeho současná podoba nesplňuje požadavky pro výuku starších žáků. Dotazovaní učitelé se v rámci svých možností snaží o alespoň jednorázové zařazování dopravní výchovy do předmětů občanská,

tělesná a výtvarná výchova a výchova ke zdraví. Využívají k tomu především interaktivní metody a diskuzi se žáky.

- Obě školy pro žáky organizují projektové dny. Jejich náplň se ale na jednotlivých školách značně liší.
- Na aktuální situaci zařazování témat dopravní výchovy do výuky má vliv i pandemie Covid-19. V rámci on-line výuky, která probíhala v době nouzového stavu, nebyl dle učitelů prostor pro výchovné předměty, což podle nich bude mít vliv na znalosti žáků.

10 SOUHRN

Předkládaná práce se zabývá dopravní výchovou na druhém stupni základních škol a kladla si za cíl zmapovat současný stav z pohledu žáků a učitelů. Dělí se na teoretickou a praktickou část. Teoretická část práce je rozdělena do tří kapitol.

První kapitola pojednává o bezpečnosti dětí v dopravě, rizikových faktorech a rizikovém chování v dopravě. Děti a dospívající v roli cyklisty nebo chodce patří mezi nejohroženější skupiny z hlediska ohrožení dopravní nehodou („Dítě jako chodec“, 2016). Hlavním důvodem je vývoj kognitivních funkcí, které ještě nejsou plně vyvinuty a děti jsou tak vybaveny menší schopností posouzení potencionálních rizik (Deluka-Tibljaš et al., 2022). Zranění, která jsou následkem dopravních nehod, jsou nejčastější příčinou úmrtí mladých lidí ve věku 10-19 let (Šucha, 2019). Ze statistik vyplývá, že v roce 2019 došlo v Česku k 618 smrtelným dopravním nehodám a v 5 % bylo obětí dítě do 17 let (European Commission, 2021). V roce 2021 se stalo v Česku 600 dopravních nehod zaviněnými dětmi (Policejní prezidium České republiky, 2022). Mezi hlavní rizikové faktory patří již zmíněná nedostatečná schopnost posouzení rizikových situací, pohyb ve skupině, který souvisí s vyšším rizikem nepozornosti a používání mobilního telefonu při pohybu v dopravě (Riaz et al., 2019). Užívání telefonu včetně poslechu hudby ve sluchátcích zvyšuje riziko nepozornosti a nedostatečné zhodnocení situace (Suriaková & Šucha, 2021).

Dalšími rizikovými faktory jsou věk, pohlaví a subjektivně prožívaný strach (Barton & Schwebel, 2006; Meyer et al., 2014; Wang et al., 2021). Rizikové chování v dopravě je jedním ze základních typů rizikového chování a jeho etiogeneze je multifaktoriální (Mioviský et al., 2015a; Mioviský et al., 2015b; Nielsen Sobotková, 2014). Rozvoj rizikového chování je spojeno především s neznalostí dopravních předpisů, užíváním návykových látek, přeceňováním svých schopností a vlivem osobnostních charakteristik (Nielsen Sobotková, 2014). Mimo uvedené může mít rizikové chování souvislost se zvýšenou hladinou dopaminu v prefrontální kůře a limbickém systému (Janošová, 2016).

Druhá kapitola pojednává o dopravní výchově na druhém stupni základních škol a jejím zařazení do výuky ostatních předmětů. Dopravní výchova je průřezovým tématem, její konkrétní podobu a zařazování do výuky si každá škola volí sama. Učitelé mají poměrně

rozsáhlé možnosti, co se konkrétní podoby výuky těchto témat týče. Mohou využívat učebnici, výukové aplikace nebo organizovat pro žáky projektové dny a besedy s odborníky.

Třetí kapitola se zaměřuje na dopravní výchovu jako prevenci rizikového chování v dopravě. Melichařík (n.d.) zdůrazňuje potenciál a důležitost dopravní výchovy jako primární prevence, která by měla především rozvíjet schopnost žáků předvídat rizikové situace a umět na ně správně reagovat. Stojan (2007) zdůrazňuje, že jako nástroj primární prevence je nejúčinnější ve formě komplexního systému a zastává názor, že jednorázové besedy a projektové dny jsou jako jediná forma dopravní výchovy nedostatečné. Česká školní inspekce (2019) dodává, že z dlouhodobého hlediska jednorázové akce nemohou nahradit dlouhodobý preventivní program.

Hlavním cílem výzkumné části práce bylo zmapovat současný stav výuky dopravní výchovy z pohledu žáků a učitelů druhého stupně základních škol. Do výzkumu se zapojily 2 základní školy v Krnově. Do dotazníkového šetření bylo zapojeno celkem 205 žáků 6.-8. tříd 2. stupně. Polostrukturované interview jsem vedla s 5 učiteli, kteří do výuky svých předmětů na zapojených základních školách zařazují témata týkající se dopravních výchovy.

Na ani jedné ze dvou zapojených škol neprobíhá ucelená výuka dopravní výchovy pro žáky druhého stupně, učitelé se nicméně snaží do výuky ostatních předmětů nějakým způsobem implementovat témata dopravních předpisů a bezpečnosti v dopravě. Jednalo se zejména o výchovné předměty – tělesná výchova, občanská výchova, výchova ke zdraví a výtvarná výchova. Zařazování dopravní výchovy do výuky předmětů na 2. stupni se mezi školami liší. Učitelé na Základní škole Janáčkovo náměstí se těchto témat dotýkají ve výuce častěji a ve více předmětech, kdežto učitelé ze Základní školy Dvořákův okruh se tématu dopravní výchovy věnují především v rámci projektového dne a v rámci občanské výchovy a výchovy ke zdraví.

Z pohledu učitelů je dopravní výchova na 2. stupni nedostatečná. Jako hlavní dopady absence ucelené formy dopravní výchovy vnímali to, že děti nemají dostatečné znalosti v oblasti dopravních předpisů a bezpečném pohybu v dopravě. Dopravní výchovu vnímají jako podstatnou v rámci prevence rizikového chování v dopravě, nicméně také vnímají, že na 2. stupni nejsou pro větší implementaci těchto témat časové možnosti. Nedostatek času pro začlenění dopravní výchovy do výuky žáků na 2. stupni bylo hlavní téma v kvalitativní

části výzkumu. Tato zjištění jsou v souladu s tvrzením Melichaříka (n.d.), který dopravní výchovu na 2. stupni základních škol vnímá jako opomíjenou.

Z hlediska ideální podoby dopravní výchovy se učitelé shodovali na využití interaktivních metod ideálně v kombinaci s možností nácviku modelových situací i na dopravním hřišti, které ale v současné podobě nesplňuje podmínky pro věkovou skupinu dětí 6.-8. tříd. Podle učitelů je také vhodné snažit se o spolupráci s odborníky z řad policistů, kteří by se podíleli na organizování přednášek pro děti na témata spojená s bezpečností v dopravě nebo by byli přítomni u nácviku modelových situací. Pokud učitelé do své výuky témata spojená s bezpečností v dopravě zařazují, jedná se nejvíce o výuku dopravních předpisů, která je zaměřená především na situace, kdy je dítě v roli cyklisty. Někteří učitelé dále zařazují nácvik první pomoci a správný postup při vzniku dopravní nehody.

Učitelé dále vyjádřili názor, že současný stav výuky dopravní výchovy je ovlivněn situací vzniklou po pandemii Covid-19. V režimu on-line výuky byly výchovné předměty silně upozaděny a jejich výuka téměř neprobíhala, což se pravděpodobně projeví na znalostech žáků v oblastech dopravních předpisů a bezpečného pohybu v dopravě.

Z dotazníkové šetření vyplývá, že nějaké formy dopravní výchovy v rámci výuky jiných předmětů se účastní 66 žáků (40 %). Největší mezery ve svých znalostech vnímají žáci v oblasti zásad správné jízdy na kole, 88 žáků (53,33 %) uvedlo, že tyto zásady spíše nebo vůbec nezná. Toto zjištění je v rozporu s tvrzením Votruby (2001), který považuje zásady bezpečné jízdy na kole za základ dopravní výchovy. Stejný názor zastávají i Hooshmand et al. (2014). 125 žáků (75,76 %) si myslí, že je důležité bavit se ve škole pravidelně o dopravě a 103 žáků (62,42 %) zastává názor, že by tato témata měla být ve škole probírána častěji. 77 žáků (46,67 %) považuje výuku dopravních předpisů za nudnou. 120 žáků (72,73 %) by ocenilo častější využívání interaktivních metod. V rámci statického ověření platnosti hypotéz se podařilo přijmout následující hypotézu: Hodnocení dopravní výchovy žáky 6-8. tříd druhého stupně se mezi školami liší.

Mezi limity práce patří rozsah výzkumného souboru. Z oslovených 15 škol se do výzkumu zapojily pouze dvě základní školy v Krnově. Doporučením pro další výzkumy na toto téma je provést rozsáhlejší studii, která by navázala na závěry zjištěné v této práci.

Mezi přínosy práce patří formulované doporučení pro jednotlivé zapojené základní školy. Mezi doporučení patří zejména pokusit se zařazovat témata dopravní výchovy do více předmětů a věnovat se práci s interaktivními výukovými metodami.

LITERATURA

1. Ahmad, H., Naeem, R., Feroze, A., Zia, N., Shakoor, A., Khan, U. R., & Mian, A. I. (2018). Teaching children road safety through storybooks: an approach to child health literacy in Pakistan. *BMC Pediatrics*, 18(1). <https://doi.org/10.1186/s12887-018-0982-5>
2. Barton, B. K., & Schwebel, D. C. (2006). The Roles of Age, Gender, Inhibitory Control, and Parental Supervision in Children's Pedestrian Safety. *Journal of Pediatric Psychology*, 32(5), 517-526. <https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsm014>
3. Bräuer, P., & Mazarakis, A. (2019). Bages or leaderboard? How to gamify an augmented reality warehouse setting. *GamiFIN*, 2359, 229-240. Získáno 5. února 2022 z https://www.researchgate.net/publication/333106319_Badges_or_a_leaderboard_How_to_gamify_an_augmented_reality_warehouse_setting/citations
4. Braun, V. & Clarke, V. (2012) Thematic analysis. In H. Cooper, P. M. Camic, D. L. Long, A. T. Panter, D. Rindskopf, & K. J. Sher (Eds), *APA handbook of research methods in psychology*, Vol. 2: Research designs: Quantitative, qualitative, neuropsychological, and biological (pp. 57-71). Washington, DC: American Psychological Association. (1) (PDF) *Thematic analysis*. Získáno 29. března 2022 z https://www.researchgate.net/publication/269930410_Thematic_analysis
5. Brom, C., Lukavský, J., Greger, D., Hannemann, T., Straková, J., & Švaříček, R. (2020). Mandatory Home Education During the COVID-19 Lockdown in the Czech Republic: A Rapid Survey of 1st-9th Graders' Parents. *Frontiers in Education*, 5. <https://doi.org/10.3389/educ.2020.00103>
6. BESIP (n.d.). *II. Stupeň ZŠ*. BESIP. Získáno 31. ledna 2022 z <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-ychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/II-Stupen-ZS>
7. BESIP (2020). *DoprApka – Učení hrou s DoprApkou*. DoprApka.cz. Získáno 31. ledna 2022 z <https://doprApka.cz/>
8. Círová, D. (2020). *Výstava CRASH!!! sází na silný prožitek*. Krnov. Získáno 1. února 2022 z <https://www.krnov.cz/vystava-crash-sazi-na-silny-prozitek/d-34898>
9. Clarke, V., & Braun, V. (2017). Thematic analysis. *The Journal of Positive Psychology*, 12(3), 297-298. <https://doi.org/10.1080/17439760.2016.1262613>

10. Čerešník, M., & Banárová, K. (2021). Rizikové správanie, blízke vzťahy a osobnostné Premenné dospievajúcich v systéme nižšieho sekundárneho vzdelávania. <https://doi.org/10.5507/ff.21.24459370>
11. Čerešník, M., & Čerešníková, M. (2022). Exekutívne funkcie dospievajúcich vo veku 10-15 rokov. Vývinové trendy. In E. Gajdošová (Ed.) *Pozitívna psychológia pre pozitívny život* (69-82). Bratislava: Paneurópska vysoká škola.
12. ČŠI. (2019, 25. listopadu). Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019 (Tematická zpráva). Česká školní inspekce. Získáno 21. ledna 2022 z <https://www.csicr.cz/cz/Dokumenty/Tematicke-zpravy/Tematicka-zprava-Dopravni-vychova-na-ZS-ve-skolnim>
13. Deluka-Tibljaš, A., Šurdonja, S., Ištoka Otković, I., & Campisi, T. (2022). Child-Pedestrian Traffic Safety at Crosswalks—Literature Review. *Sustainability*, 14(3). <https://doi.org/10.3390/su14031142>
14. Demjanenko, M. (2018). *Další vzdělávání pedagogických pracovníků – projekt Zdraví a dopravní výchova*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.30454.73280>
15. *Dítě jako chodec*. (2016). Dětsví bez úrazů. Získáno 19. ledna 2022 z <https://detstvibezurazu.cz/prevence-urazu-deti/bezpecna-doprava/dite-jako-chodec>
16. European Commission. (2021). *National Road Safety Profile Czechia*. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. Získáno 21. ledna 2022 z https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-czechia_en.pdf
17. Ferjenčík, J. (2000). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu: jak zkoumat lidskou duši*. Portál.
18. Ferjenčík, J., & Bakalář, P. (2010). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu: jak zkoumat lidskou duši*. Portál.
19. Gu, Y., Sosnovsky, S., & Ullrich, C. (2015). Modeling Children's Pedestrian Safety Skills in an Intelligent Virtual Reality Learning Environment. *Artificial Intelligence in Education*, 604-607. https://doi.org/10.1007/978-3-319-19773-9_72
20. Heinrichová, J. (2010). Dopravní výchova – aktivní prevence. *Škola zdraví 21: Příspěvky k výchově ke zdraví* (249-262). Získáno 6. února 2022 z https://www.ped.muni.cz/z21/knihy/2010/27/27/texty/cze/heinrichova_c.pdf
21. Hooshmand, J., Hotz, G., Neilson, V., & Chandler, L. (2014). BikeSafe: Evaluating a bicycle safety program for middle school aged children, 66, 182-186. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.01.011>

22. Chandasiri, O. (2020). The COVID-19: Impact on Education. *Journal of Asian and African Social Science and Humanities*, 6(2), 37–42. Získáno 1. února 2022 z <https://www.aarcentre.com/ojs3/index.php/jaash/article/view/207>
23. Chatzizisis, I., Perikos, I., Kovas, K., Grivokostopoulou, F., & Hatzilygeroudis, I. (2019). Developing a Virtual Reality Educational Environment for Traffic Education, 11294-11300. <https://doi.org/10.21125/iceri.2019.2805>
24. Janošová, P. (2016). Adolescence. In M. Blatný (Ed.), *Psychologie celoživotního vývoje* (s. 99-116). Karolinum.
25. Jirásek, I. (2019). *Zážitková pedagogika: teorie holistické výchovy (v přírodě a volném čase)*. Portál.
26. Koníček, T. (2009). *Bezpečnost silniční dopravy – Prevence*. Procesní modelování agend. Získáno 19. ledna 2022 z <https://www.mvcr.cz/webpm/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09MTk%3d>
27. Kosíková, V. (2011). *Psychologie ve vzdělávání a její psychodidaktické aspekty*. Grada.
28. Koutná, M. (2016). *Dopravní výchova v rámci hodin tělesné výchovy* (Bakalářská práce). Digitální repozitář Univerzity Karlovy. https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/83909/DPTX_2013_1_11410_0_321137_0_176102.pdf?sequence=1&isAllowed=y
29. Langmeier, J., & Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie* (2. vydání). Grada.
30. Límová, L. (2006). *Teorie dopravní výchovy*. Karolinum.
31. Meyer, S., Sagberg, F., & Torquato, R. (2014). Traffic hazard perception among children. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26, 190-198. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.07.007>
32. Melichařík, Z. (n.d.). *Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu*. Získáno 21. ledna 2022 z <https://www.pdf.upol.cz/veda/odborne-seminare/>
33. Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Grada.
34. Miovský, M., Skácelová, L., Zapletalová, J., Novák, P., Barták, M., Bártík, P., Budinská, M., Čablová, L., Černý, M., Doležalová, P., Gabrhelík, R., Holická, N., Charvát, M., Jindrová, M., Jurystová, L., Kolář, M., Kolářová-Majtnerová, S., Kubů, P., Macková, L., et al. (2015a). *Prevence rizikového chování ve školství*. Klinika adiktologie 1. LF UK v Praze a VFN v Praze.

35. Miovský, M., Gabrhelík, R., Charvát, M., Šťastná, L., Jurystová, L., & Martanová, V. (2015b). *Kvalita a efektivita v prevenci rizikového chování dětí a dospívajících*. Klinika adiktologie 1. LF UK v Praze a VFN v Praze.
36. MŠMT. (2021). *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. MŠMT.
37. Nielsen Sobotková, V. (2014). *Rizikové a antisociální chování v adolescenci*. Grada.
38. Olšan, M. & Konečný, M. (2008). *Bezpečí dítěte v dopravě: pomocník a rádce rodičům*. Ministerstvo dopravy v Praze. Získáno 21. ledna 2022 z https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf
39. Policejní prezidium České republiky. (2021). *Informace o nehodovosti v České republice v roce 2021*. Získáno 21. ledna 2022 z <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
40. Riaz, M. S., Cuenen, A., Janssens, D., Brijs, K., & Wets, G. (2019). Evaluation of a gamified e-learning platform to improve traffic safety among elementary school pupils in Belgium. *Personal and Ubiquitous Computing*, 23(5-6), 931-941. <https://doi.org/10.1007/s00779-019-01221-4>
41. Riaz, M. S., Cuenen, A., Janssens, D., Brijs, K., & Wets, G. (2018). Integration of gamification in a traffic education platform for children. *Proceedings of the 4th International Conference on Higher Education Advances (HEAd'18)*. <https://doi.org/10.4995/HEAD18.2018.8174>
42. Rous, T. (2015). *Dopravní výchova na ZŠ* (Bakalářská práce). Univerzitní repozitář MUNI. https://is.muni.cz/th/350568/pdf_b_a2/Rous_V.T._BP.pdf
43. Sailer, M., Hense, J. U., Mayr, S. K., & Mandl, H. (2017). How gamification motivates: An experimental study of the effects of specific game design elements on psychological need satisfaction. *Computers in Human Behavior*, 69, 371-380. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2016.12.033>
44. Sicińska, K., & Ďbrowska-Loranc, M. (2017). Center of road traffic safety education for children and youths – modern educational center in road traffic safety. *Transport Problems*, 10(1), 137-148. <https://doi.org/10.21307/tp-2015-014>
45. Simeunović, M., Tanackov, I., Pitka, P., Simeunović, M., Papić, Z., & Pekař, L. (2021). Determination of Moving Speed of School Age Children. *Mathematical Problems in Engineering*, 2021, 1-16. <https://doi.org/10.1155/2021/9965753>
46. Stojan, M. (2007). *Dopravní výchova předchází nehodám dětí*. Metodický Portál RVP. Získáno 30. ledna 2022 z <https://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/1443/dopravni-vychova-predchazi-nehodam-deti.html?oblibene=1>

47. Stojan, M. (2008). Prevence účasti dění na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU. In Řehulka, E. (Ed.). *Škola a zdraví 21: Praxe současné školy a výchova ke zdraví* (s. 99-109). MSD.
48. Suriaková, B., & Šucha, M. (2021). Smartphones and Pedestrian Behaviour. *Transactions on Transport Sciences*, 12(1), 4-11.
<https://doi.org/10.5507/tots.2021.004>
49. Scheerová, L. (2005). Vrstevnické vztahy. In L., J. Kaňák, B. Krčmářová, L. Scheerová, K. Schmidová, S. Stretti, & Z. Karásková Ulbertová, *Děti a jejich problémy III* (s. 89-111). Sdružení Linka bezpečí.
50. Schwebel, D. C., & Barton, B. K. (2005). Contributions of Multiple Risk Factors to Child Injury. *Journal of Pediatric Psychology*, 30(7), 553-561.
<https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsi042>
51. Šucha, M. (2019). *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. NLN.
52. Tarkar, P. (2020). Impact Of Covid-19 Pandemic On Education System Role of education in future prospects after retirement View project Artificial Intelligence in Human Resource Practices With Challenges and Future Directions View project Impact Of Covid-19 Pandemic On Education System. *International Journal of Advanced Science and Technology*, 29(9s), 3812–3814.
53. Thorová, K. (2015). *Vývojová psychologie: proměny lidské psychiky od početí po smrt*. Portál.
54. Tláškalová, A. (2021). *123 tipů pro výuku, která baví děti i učitele*. Grada.
55. Vágnerová, M. (2012). *Vývojová psychologie: dětství a dospívání* (2. vydání). Karolinum.
56. Votruba, J. (2001). *Dopravní výchova v rodině: Několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*. Fortuna.
57. Wang, H., Morgan, C., Li, D., Huang, R., & Schwebel, D. C. (2021). Children's fear in traffic and its association with pedestrian decisions. *Journal of Safety Research*, 76, 56-63. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.11.010>
58. Zvadová, Z. (2005). Prevence dopravních úrazů u dětí mladšího školního věku. *Učitelské noviny*, 2324. Získáno 5. listopadu 2020 z <http://www.ucitelskenoviny.cz/?archiv&clanek=46>

PŘÍLOHY

Seznam příloh:

1. Abstrakt diplomové práce v českém jazyce a anglickém jazyce
2. Dotazník vlastní konstrukce určený pro žáky 6.-8. tříd 2. stupně ZŠ
3. Osnova polostrukturovaného rozhovoru
4. Informovaný souhlas ředitele/ředitelky základní školy
5. Informovaný souhlas rodičů
6. Informovaný souhlas učitelů
7. Ukázka práce s rozhovorem v programu Atlas.ti 9

Příloha č. 1: Abstrakt diplomové práce v českém a anglickém jazyce

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Děti v dopravě a dopravní výchova

Autor práce: Adéla Vyhňáková

Vedoucí práce: Mgr. Elisabeta Drimlová

Počet stran a znaků: 51 stran, 95 937 znaků

Počet příloh: 7

Počet titulů použité literatury: 58

Abstrakt (800-1200 zn.):

Cílem této práce je zmapovat současný stav výuky dopravní výchovy na druhém stupni základních škol. Tuto problematiku jsem zkoumala jak z pohledu žáků druhého stupně, tak z pohledu učitelů, kteří jsou do výuky zapojeni. Do výzkumu se zapojily dvě školy. Dotazník byl administrován celkem 205 žákům a rozhovory byly vedeny s 5 učiteli. Do finální analýzy bylo zahrnuto 165 dotazníků. Výsledky práce poukazují na to, že žáci mají nedostatečné znalosti v oblasti bezpečného pohybu v dopravě. Z rozhovorů vyplývá, že hlavním problémem pro zařazování dopravní výchovy do výuky předmětů je nedostatek času. Učitelé se snaží zařazovat zejména témata dopravních předpisů a první pomoci do výuky předmětů, nicméně jde spíše o jednorázovou formu. Učitelé zastávají názor, že výuka dopravní výchovy na druhém stupni není dostatečná a poukazují na to, že žáci mají nedostatečné znalosti v této oblasti. Praktická využitelnost zjištěných výsledků spočívá zejména ve formulaci doporučení pro zapojené školy a poskytuje základní vhled do problematiky, využitelný v dalších výzkumech.

Klíčová slova: dopravní výchova, rizikové chování v dopravě, prevence

ABSTRACT OF THESIS

Title: Children in Traffic and Traffic Education

Author: Adéla Vyhňáková

Supervisor: Mgr. Elisabeta Drimlová

Number of pages and characters: 51 pages, 95 937 characters

Number of appendices: 7

Number of references: 58

Abstract (800-1200 characters):

The aim of this work is to map the current state of teaching traffic education in middle schools. I researched this issue both from the perspective of pupils and from the perspective of teachers who are involved in teaching. Two schools participated in the research. The questionnaire was administered to a total of 205 pupils. Interviews were conducted with 5 teachers. 165 questionnaires were included in the final analysis. The results show that students have insufficient knowledge in the field of safe movement in traffic. The interviews show that the main problem for including traffic education in the teaching of other school subjects is the lack of time. Teachers try to include the topics of traffic regulations and first aid in the teaching of school subjects, but it is more of a one-off form. Teachers are of the opinion that the teaching of traffic education in middle school is not sufficient and point out that students have insufficient knowledge in this area. The practical applicability of the results lies mainly in the formulation of recommendations for the participating schools and provides a basic insight into the issue, which can be used in further research.

Key words: traffic education, risk behavior in traffic, prevention

Příloha č. 2: Dotazník vlastní konstrukce určený pro žáky 6.-8. tříd 2. stupně ZŠ



Filozofická
fakulta

Univerzita Palackého
v Olomouci



DOTAZNÍKOVÁ STUDIE

TÉMA: DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Dotazník je určen žákům druhého stupně základní školy

Realizace:

Adéla Vyhňáková

Bakalářský studijní program Psychologie

Univerzita Palackého

Katedra psychologie

Křižkovského 10

771 80 Olomouc

vyhnad00@upol.cz

Milý žáku, milá žákyně,

ráda bych tě touto cestou poprosila o vyplnění dotazníku, z něhož budou tvé odpovědi použity pro účely mé bakalářské práce na téma Dopravní výchova. Cílem studie je porovnat dopravní výchovu na základních školách a zjistit, kolik si toho děti, které ji absolvují, pamatují.

Dotazník je zcela anonymní, proto nikam nepiš své jméno. Vyplněný dotazník nemůže být nijak spojen s tvou osobou, protože výsledky budou zpracovávány hromadně. Po vyplnění vlož dotazník do obálky, kterou má u sebe výzkumný asistent. Účast ve výzkumu je dobrovolná. Vyplněním dotazníku dáváš souhlas k jeho zpracování pro účely mé bakalářské práce.

Nejedná se o test, proto prosím odpověď uvážlivě a upřímně.

Informace k vyplňování:

Dotazník obsahuje 21 otázek. Pokus se, prosím, vyplnit všechny položené otázky. Pokud by se v průběhu vyplňování vyskytla nejasnost, která ti brání v zodpovězení otázky, máš možnost se přihlásit a zeptat. Na vyplnění dotazníku budeš mít 45 minut. Odpovědi zaznamenávej podle pokynů u jednotlivých otázek. Ve většině případů, prosím, použij následující schéma:

Svou odpověď označ křížkem do příslušného čtverečku.

Pokud si odpověď rozmyslíš, správný zaškrtnutý čtvereček zakroužkuj.

Pokud se budeš chtít vrátit k původní variantě odpovědi, konečnou odpověď zakroužkuj a ještě podtrhni.

Pokud se tvá odpověď nebude shodovat s nabízenými možnostmi, zvol odpověď, která se nejvíce blíží té tvé, případně tam, kde je to možné, napiš svou odpověď čitelně na řádek „jiné“.

Číselné odpovědi piš prosím čitelně na vyznačené místo: 17

V případě dotazů mě můžeš kontaktovat na emailové adrese vyhnad00@upol.cz.

Děkuji předem za účast.

Adéla Vyhňáková

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. **Jsi chlapec nebo dívka?** (vyber jednu odpověď)
 Chlapec Dívka
2. **Kolik ti je let?** (napiš svůj věk číslem, např.: 13) _____
3. **Který ročník základní školy navštěvuješ?** (vyber jednu odpověď)
 6. ročník 7. ročník
4. **Kdo tě nejčastěji doprovází při cestě do školy?** (vyber jednu odpověď)
 Chodím sám/sama
 Rodič
 Babička/dědeček
 Sourozenec
 Kamarád/kamarádka
 Jiná osoba, napiš kdo _____
5. **Jak se nejčastěji dopravuješ do školy?** (vyber jednu odpověď)
 Pěšky
 Na kole
 Autem
 Vlakem
 Městskou hromadnou dopravou – tramvaj, trolejbus, autobus
 Jiným dopravním prostředkem, napiš jakým _____
6. **Využíváš i jiný způsob dopravy?** (vyber jednu odpověď)
 Ano (pokračuj na otázku č. 7) Ne (pokračuj na otázku č. 8)
7. **Jaký další způsob dopravy využíváš?** (můžeš vybrat více odpovědí)
 Občas chodím pěšky
 Občas jezdím do školy na kole
 Občas mě rodiče nebo jiná osoba vozí do školy autem
 Občas jezdím do školy vlakem
 Občas využívám městskou hromadnou dopravou – tramvaj, trolejbus, autobus
 jiný dopravní prostředek, napiš jaký _____
8. **Učíš se ve škole o dopravních předpisech (např. kdy platí přednost zprava, kde je možné jezdit na kole,...)?** (vyber jednu odpověď)
 Ano (pokračuj na otázku č. 9) Ne (pokračuj na otázku č. 18)
9. **Jak často se podle tebe ve škole učí o dopravních předpisech?** (vyber jednu odpověď)
 Nikdy
 1x – 2x za školní rok Častěji než 3x za školní rok

10. Když se ve škole učíš o dopravních předpisech, v jakém je to předmětu? (můžeš vybrat více odpovědí)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Český jazyk | <input type="checkbox"/> 6 Dějepis |
| <input type="checkbox"/> 2 Cizí jazyk | <input type="checkbox"/> 7 Fyzika |
| <input type="checkbox"/> 3 Matematika | <input type="checkbox"/> 8 Chemie |
| <input type="checkbox"/> 4 Biologie | <input type="checkbox"/> 9 Tělocvik |
| <input type="checkbox"/> 5 Zeměpis | <input type="checkbox"/> 10 Jiné: _____ |

11. Používá učitel/ka učebnici zaměřenou na dopravní výchovu? (vyber jednu odpověď)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1 Ano (pokračuj na otázku č. 13) | <input type="checkbox"/> 2 Ne (pokračuj na otázku č. 12) |
|---|--|

12. Myslíš si, že by nějaká učebnice zaměřená na dopravní výchovu byla přínosná? (pokračuj otázkou č. 17)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Rozhodně souhlasím | <input type="checkbox"/> 3 Nesouhlasím |
| <input type="checkbox"/> 2 Souhlasím | <input type="checkbox"/> 4 Rozhodně nesouhlasím |

13. Do jaké míry souhlasíš s následujícím tvrzením: Text učebnice je provázen obrázky/fotografiemi.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Rozhodně souhlasím | <input type="checkbox"/> 3 Nesouhlasím |
| <input type="checkbox"/> 2 Souhlasím | <input type="checkbox"/> 4 Rozhodně nesouhlasím |

14. Do jaké míry souhlasíš s následujícím tvrzením: Učebnice se zabývá aktuálními tématy.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Rozhodně souhlasím | <input type="checkbox"/> 3 Nesouhlasím |
| <input type="checkbox"/> 2 Souhlasím | <input type="checkbox"/> 4 Rozhodně nesouhlasím |

15. Do jaké míry souhlasíš s následujícím tvrzením: Učebnice je přehledná.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Rozhodně souhlasím | <input type="checkbox"/> 3 Nesouhlasím |
| <input type="checkbox"/> 2 Souhlasím | <input type="checkbox"/> 4 Rozhodně nesouhlasím |

16. Do jaké míry souhlasíš s následujícím tvrzením: Obsah učebnice je srozumitelný.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Rozhodně souhlasím | <input type="checkbox"/> 3 Nesouhlasím |
| <input type="checkbox"/> 2 Souhlasím | <input type="checkbox"/> 4 Rozhodně nesouhlasím |

17. Při výuce dopravních předpisů používá učitel/ka interaktivní výukový materiál (internet, počítač, chytrá tabule...)

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 Ano | <input type="checkbox"/> 2 Ne |
|--------------------------------|-------------------------------|

18. Jak často se s učitelem/učitelkou bavíš o bezpečnosti v dopravě (např. nošení helmy na kole, ohleduplnost řidičů vůči chodcům ve městech...)?

- | |
|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Nikdy |
| <input type="checkbox"/> 2 1x – 2x za školní rok |
| <input type="checkbox"/> 3 Častěji než 3x za školní rok |

19. Jak často se s učitelem/učitelkou bavíš o životním prostředí (např. znečištění vzduchu nebo množství hluku v důsledku automobilové dopravy...)?

- | |
|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Nikdy |
| <input type="checkbox"/> 2 1x – 2x za školní rok |
| <input type="checkbox"/> 3 Častěji než 3x za školní rok |

20. Jak často se s učitelem/učitelkou bavíš o zdravém životním stylu (např. při chůzi se více posilují svaly než při jízdě autobusem...)?

- ₁ Nikdy
₂ 1x – 2x za školní rok
₃ Častěji než 3x za školní rok

21. Jak často se se spolužáky a učitelem/učitelkou bavíš o moderních technologiích (např. elektrické automobily...)?

- ₁ Nikdy
₂ 1x – 2x za školní rok
₃ Častěji než 3x za školní rok

22. Jak často se se spolužáky a učitelem/učitelkou bavíš o rizikovém chování na chodníku nebo na silnici (např. jízda na kole bez držení řídítek, vliv alkoholu na reakce řidiče...)?

- ₁ Nikdy
₂ 1x – 2x za školní rok
₃ Častěji než 3x za školní rok

POKRAČUJ NA DALŠÍ STRANU.

ZNALOSTI Z DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Následující otázky mají prověřit tvé znalosti z oblasti dopravní výchovy. Nejedná se o test, proto se, prosím, snaž zodpovědět všechny otázky.

23. Která část přechodu pro chodce se správně má využívat při chůzi po něm? (vyber jednu odpověď)

- 1 Prává strana
- 2 Prostřední část
- 3 Levá strana
- 4 Můžu si vybrat, která strana se mi více líbí

24. Kdo je „účastník provozu na pozemních komunikacích“? (vyber jednu odpověď)

- 1 Pouze řidič motorového vozidla a chodec
- 2 Každý, kdo se přímým způsobem účastní silničního provozu
- 3 Není to jezdec na zvířeti

25. Kde se na pozemní komunikaci jezdí na jízdním kole? (vyber jednu odpověď)

- 1 V celé šířce vozovky
- 2 Při pravém okraji vozovky
- 3 Pouze po levé krajnici

26. Jak se musí zachovat cyklista, je-li zřízen vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty? (vyber jednu odpověď)

- 1 Musí ho použít k jízdě
- 2 Může (ale nemusí) ho použít k jízdě
- 3 Může ho použít jen za snížené viditelnosti

27. Čím musí být vybaveno jízdní kolo při jízdě za snížené viditelnosti?

(vyber všechny správné odpovědi)

- 1 Zadní svítilnou vyzařující světlo červené barvy
- 2 Zadní svítilnou vyzařující světlo oranžové barvy
- 3 Světlotemet svítícím dopředu bílým světlem

28. Co znamená tato dopravní značka? (vyber jednu odpověď)

- 1 Hlavní pozemní komunikace
- 2 Stůj, dej přednost v jízdě!
- 3 Dej přednost v jízdě!



29. Která dopravní značka zakazuje vstup chodcům? (vyber jednu odpověď)



1



2



3

30. Co znamená „nesmět omezit“? (vyber jednu odpověď)

- ₁ Pouze dbát zvýšené opatrnosti
- ₂ Jezdit jen v pravém jízdním pruhu
- ₃ Povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo

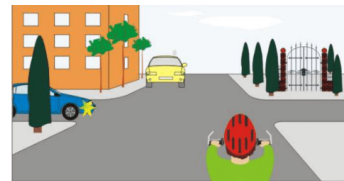
31. Co musí řidič na tento pokyn policisty udělat? (vyber jednu odpověď)

- ₁ Zastavit vozidlo
- ₂ Zpomalit jízdu
- ₃ Zrychlit jízdu



32. Kdo projede křižovatkou na obrázku jako poslední? (vyber jednu odpověď)

- ₁ Cyklista
- ₂ Žluté vozidlo
- ₃ Modré vozidlo



REFLEXE ZNALOSTÍ Z DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Následující otázky se budou týkat zhodnocení dopravní výchovy a dosavadních znalostí.

33. Na následující škále zaznač, jak moc si myslíš, že znáš následující položky

(v každém řádku označ křížkem jeden čtvereček)

	Rozhodně znám	Spíše znám	Spíše neznám	Rozhodně neznám
Značky a dopravní značení	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Zásady bezpečného pohybu v dopravě	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Zásady správné jízdy na kole	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Telefonní číslo na hasiče, policii a záchrannou službu	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

34. Navštívil/a jsi v rámci dopravní výchovy dopravní hřiště? (vyber jednu odpověď)

- 1 Ano (pokračuj na otázku č. 18)
2 Ne (pokračuj na otázku č. 19)

35. Pokud jsi dopravní hřiště v rámci dopravní výchovy navštívil/a, kolikrát za školní rok to bylo? (vyber jednu odpověď)

- 1 1x – 2x
2 3x – 4x
3 Více než 4x

36. Vzpomeň si prosím na poslední návštěvu dopravního hřiště, co si o tom myslíš? (můžeš vybrat více odpovědí)

- 1 Přišlo mi to zábavné
2 Přišlo mi to zajímavé
3 Jsem rád/a, že jsem si mohl/a procvičit své dovednosti ovládat nějaký dopravní prostředek (např. kolo, skateboard, koloběžku...)
4 Nic mi to nepřineslo
5 Přišlo mi to trapné

37. Jak často probíráš s rodiči či jinou osobou, která s tebou žije v domácnosti, témata související s dopravní výchovou? (vyber jednu odpověď)

- 1 Každý den
2 2x – 4x za týden
3 1x za týden
4 Alespoň 1x za měsíc
5 Jen vzácně, když na to přijde řeč
6 Nikdy

Příloha č. 3: Osnova polostrukturovaného rozhovoru

1. Na jaké pozici v rámci školy působíte?
2. Jak dlouho na škole působíte?
Na jaké pozici jste působil/a u předchozího zaměstnavatele?
3. Probíhá na vaší škole ucelená forma výuky dopravní výchovy pro žáky druhého stupně?
4. Jakým způsobem probíhá výuka dopravní výchovy (témat z oblasti dopravní výchovy)?
5. Zařazujete prvky dopravní výchovy do výuky Vašeho předmětu, např. témata týkající se bezpečného pohybu v dopravě, nácvik první pomoci, prevence úrazů a důležitá telefonní čísla (hasiči, policie, záchranná služba)?
Pokud ano, jaké pomůcky používáte k výuce těchto témat?
6. Organizujete pro žáky druhého stupně jednorázově nějakou formu vzdělávání, která cílí na osvojování si a prohlubování znalostí dopravní výchovy (např. semináře, besedy s odborníky, přednášky)?
Pokud ano, jakou máte zpětnou vazbu od žáků?
7. Organizuje vaše škola v rámci osvěty a prevence nějaký den zaměřený na bezpečný pohyb v dopravě (např. projektový den, den bez aut)?
Pokud ano, co je náplní tohoto dne?
8. Mají dle Vašeho názoru děti dostatečné znalosti z oblasti dopravní výchovy?
9. Je podle Vás dopravní výchova na základní škole dostatečná?
10. Měla by podle Vašeho názoru dopravní výchova probíhat uceleným způsobem i na druhém stupni základní školy?
11. Jakým způsobem by se podle Vás měla učit dopravní výchova na druhém stupni základní školy (obecně i v rámci výuky Vašeho předmětu)?
12. Změnil nějakým způsobem přechod na on-line výuku průběh dopravní výchovy a výuku témat spojených s dopravní výchovou?
Pokud nějakým způsobem probíhaly např. semináře nebo besedy, jakým způsobem to bylo?

Příloha č. 4: Informovaný souhlas ředitele/ředitelky základní školy



Filozofická
fakulta

Univerzita Palackého
v Olomouci

Informovaný souhlas ředitele/ředitelky školy

Vážená paní ředitelko/Vážený pane řediteli,

jsm studentkou 3. ročníku oboru Psychologie na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci a v rámci výzkumu ke své bakalářské práci na téma „Děti v dopravě a dopravní výchova“ je mým hlavním cílem zmapovat současný stav dopravní výchovy z pohledu žáků 6. – 8. tříd druhého stupně základní školy a navrhnout případné zlepšení plynoucí z výzkumu.

Chtěla bych Vás tímto požádat o souhlas k zapojení Vaší školy v dotazníkovém šetření. Všechny údaje poskytnuté v rámci tohoto výzkumu jsou anonymní a nebudou použity jinak než pro účely bakalářské práce, popřípadě jiného odborného sdělení na akademické půdě, a to vše se zachováním anonymity.

V případě potřeby Vám bude umožněno nahlédnout do finální verze práce. Z výzkumu je možné kdykoli, podle vlastního uvážení, vystoupit.

Pro případné dotazy mě můžete kontaktovat na e-mailové adrese adela.vyhňakova01@upol.cz nebo telefonicky na čísle 608 603 479.

Já,, souhlasím s tím, aby Základní škola

..... byla zapojena do výzkumného šetření v rámci bakalářské práce na téma „Děti v dopravě a dopravní výchova“ vedené na katedře Psychologie Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci.

V dne

Podpis

Název práce: Děti v dopravě a dopravní výchova
Autorka práce: Adéla Vyňňáková (adela.vyhňakova01@upol.cz)
Vedoucí práce: Mgr. Elisabeta Drimlová

Příloha č. 5: Informovaný souhlas rodičů



Filozofická
fakulta

Univerzita Palackého
v Olomouci

Informovaný souhlas zákonných zástupců

Vážení rodiče, zákonní zástupci,

jsem studentkou 3. ročníku oboru Psychologie na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci a v rámci výzkumu ke své bakalářské práci na téma „Děti v dopravě a dopravní výchova“ je mým hlavním cílem zmapovat současný stav dopravní výchovy z pohledu žáků 6. – 8. tříd druhého stupně základní školy a navrhnout případné zlepšení plynoucí z výzkumu.

Chtěla bych Vás tímto požádat o souhlas k účasti Vašeho dítěte v dotazníkovém šetření. Všechny údaje poskytnuté v rámci tohoto výzkumu jsou anonymní a nebudou použity jinak než pro účely bakalářské práce, popřípadě jiného odborného sdělení na akademické půdě, a to vše se zachováním anonymity.

V případě potřeby Vám bude umožněno nahlédnout do finální verze práce. Z výzkumu je možné kdykoli, podle vlastního uvážení, vystoupit.

Pro případné dotazy mě můžete kontaktovat na e-mailové adrese adela.vyhnakova01@upol.cz nebo telefonicky na čísle 608 603 479.

Já,, souhlasím s tím, aby se můj syn/má dcera

..... zúčastnil/a výzkumného šetření v rámci bakalářské práce na téma „Děti v dopravě a dopravní výchova“ vedené na katedře Psychologie Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci.

V dne

Podpis

Název práce: Děti v dopravě a dopravní výchova
Autorka práce: Adéla Vyňáková (adela.vyhnakova01@upol.cz)
Vedoucí práce: Mgr. Elisabeta Drimlová

Příloha č. 6: Informovaný souhlas učitelů



Filozofická
fakulta

Univerzita Palackého
v Olomouci

Informovaný souhlas s účastí ve výzkumu a se zpracováním osobních údajů

Informace o výzkumu:

Jsem studentkou 3. ročníku oboru Psychologie na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci a v rámci výzkumu ke své bakalářské práci na téma „Děti v dopravě a dopravní výchova“ je mým hlavním cílem zmapovat současný stav dopravní výchovy z pohledu žáků 6. – 8. tříd druhého stupně základní školy a z pohledu učitelů a navrhnout případné zlepšení plynoucí z výzkumu.

V kvalitativní části výzkumu (interview s učiteli) se konkrétně zaměřuji na **postoje a subjektivní zkušenosti učitelů s výukou dopravní výchovy na druhém stupni základních škol**, které popíši a identifikuji na základě **polo-strukturovaných rozhovorů s učiteli**. Dílčími cíli výzkumu jsou: (1) analýza aktuální situace z pohledu žáků 6.-8. tříd a (2) analýza aktuální situace z pohledu učitelů, kteří jsou zapojeni do výuky dopravní výchovy (se zaměřením na město Krnov).

V případě potřeby Vám bude umožněno nahlédnout do finální verze práce. Z výzkumu je možné kdykoli, podle vlastního uvážení, vystoupit.

Pro případné dotazy mě můžete kontaktovat na e-mailové adrese adela.vyhnakova01@upol.cz nebo telefonicky na čísle 608 603 479.

Informace o účastníkovi výzkumu:

Jméno a příjmení:

E-mail:

Prohlášení:

Já níže podepsaný/-á potvrzuji, že

a) jsem se **seznámil/-a** s informacemi o cílech a průběhu výše popsaného výzkumu (dále též jen „výzkum“);

b) **dobrovolně** souhlasím s účastí své osoby v tomto výzkumu;

c) rozumím tomu, že se mohu **kdykoli rozhodnout ve své účasti na výzkumu nepokračovat**;

d) jsem srozuměn s tím, že jakékoliv užití a zveřejnění dat a výstupů vzešlých z výzkumu nezakládá můj nárok na jakoukoliv odměnu či náhradu, tzn. že veškerá oprávnění k užití a zveřejnění dat a výstupů vzešlých z výzkumu poskytnu **bezúplatně**.

Zároveň prohlašuji, že

a) souhlasím se **zveřejněním anonymizovaných dat** a výstupů vzešlých z výzkumu a s jejich dalším využitím;

Název práce: Děti v dopravě a dopravní výchova

Autorka práce: Adéla Vyhnáková (adela.vyhnakova01@upol.cz)

Vedoucí práce: Mgr. Elisabeta Drimlová

b) souhlasím se **zpracováním a uchováním osobních a citlivých údajů** v rozsahu v tomto informovaném souhlasu uvedených ze strany Univerzity Palackého v Olomouci, Filozofické fakulty, se sídlem: Křížkovského 512, 779 00 Olomouc, a to pro účely zpracování dat vzešlých z výzkumu, pro účely případného kontaktování z důvodu zpracování dat vzešlých z výzkumu či z důvodu nabídky účasti na obdobných akcích a pro účely evidence a archivace; a s tím, že tyto osobní údaje mohou být poskytnuty subjektům oprávněným k výkonu kontroly práce, v jejíž rámci je výzkum realizován;

c) jsem seznámen/-a se svými právy týkajícími se **přístupu k informacím a jejich ochraně** podle § 12 a § 21 zákona č. **101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů** a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tedy že mohu požádat Filozofickou fakultu Univerzity Palackého v Olomouci o informaci ve vztahu se zpracováním mých osobních a citlivých údajů a jsem oprávněn/-a ji dostat a že mohu požádat Univerzitu Palackého v Olomouci o opravu nepřesných osobních údajů, doplnění osobních údajů, jejich blokaci a likvidaci.

Výše uvedená svolení a souhlasy poskytují **dobrovolně** na dobu neurčitou až do odvolání a zavazují se je neodvolat bez závažného důvodu spočívajícího v podstatné změně okolností.

Vše výše uvedené se řídí zákony České republiky, s výjimkou tzv. kolizních norem, a bude v souladu s nimi vykládáno, přičemž případné spory budou řešeny příslušnými soudy v České republice.

Potvrzují, že jsem převzal/a podepsaný stejnopis tohoto informovaného souhlasu.

Dne:

Podpis:

Název práce: Děti v dopravě a dopravní výchova
Autorka práce: Adéla Vyhňáková (adela.vyhnakova01@upol.cz)
Vedoucí práce: Mgr. Elisabeta Drimlová

Příloha č. 7: Ukázka práce s rozhovorem v programu Atlas.ti 9

The screenshot displays the Atlas.ti 9 software interface. The top menu bar includes 'File', 'Home', 'Search & Code', 'Analyze', 'Import & Export', 'Tools', 'Help', 'Document', 'Tools', 'Transcripts', and 'View'. The main window is titled 'D 4: Respondent 2'. The left pane shows a transcript with line numbers 46 to 53. The right pane shows a list of coded segments with their corresponding line numbers and colors.

Transcript:

46
47 **T: Jakým způsobem by se podle Vás měla učit dopravní výchova na druhém stupni základní školy? (např. v rámci výuky Vašeho předmětu)**

48
49 **R:** Myslím, že přes projektový den. Úplně si nedovedu představit něco pravidelného, ale projektový den s nějakým zaměřením pro jednotlivé ročníky nebo celkově pro druhý stupeň. Nedovedu teď konkrétně říct, jak by přesně probíhal, protože by to chtělo dopravní hřiště. Podle mě by měla probíhat v rámci výuky výchovných předmětů, ideálně v rámci Výchovy ke zdraví, kde je spousta témat, která nejsou pro děti tak podstatná a mohla by se místo nich zařadit dopravní výchova. Nemyslím si, že v ostatních předmětech jako je čeština, matematika nebo fyzika si děti dokáží spojit článek týkající se dopravy nebo počítání rychlosti se znalostmi dopravních předpisů, protože se soustředí na počítání nebo práci s textem a nepropojí si to. Nevidím smysl v tom psát testy, protože to každý napíše správně, spíše by bylo fajn řešit samotné situace.

50 Ideálně by měla mít škola k dispozici dopravní hřiště, které je přizpůsobené i pro starší děti. V Krnově je s tímto problém, protože jediné dopravní hřiště, které tady je, tak je malé a není vhodné pro starší děti.

51 Co se týče toho, jakým způsobem by se dopravní výchova měla učit, tak ideálně tak, aby to nebyla jen frontální výuka. Teoretický základ je důležitý, frontálně by se mohly učit dopravní předpisy a dopravní značky, ale pak by měl následovat i třeba nácvik modelových situací, aby děti měly možnost si něco reálně vyzkoušet. Některé modelové situace, tak jak se učí například v autoškole, by děti určitě zvládaly a to by nemuselo být nutně ani v rámci projektového dne. Na závěr by měla proběhnout i diskuze, aby si žáci lépe zapamatovali informace.

52 Podle mě by se měly děti naučit jednak dopravní předpisy a dopravní značky, ale za nejdůležitější pokládám nácvik první pomoci.

53 Ideálně aby se děti o dopravě učily z pohledu cyklisty, protože někdy mají docela zkrleslené představy, jak se chovat jako cyklista. Takže něco z toho a pak ty reálné situace na hřišti, ale už by to chtělo nějaké větší dopravní hřiště, protože dopravní hřiště v Krnově je pro žáky

Coded Segments:

- 45... projektový den
- 4... 4:7 Vých... dopravní hřiště
- 4... 4:7 Vých... výchova ke zdraví
- 4:26... modelové situace
- 4:8 Ideál... dopravní hřiště
- 4:9 C... interaktivní metody
- 4:17... pravidla silničního provozu
- 4:10 nácvik... modelové situace
- 4:11... diskuze s žáky
- 4:12... první pomoc
- 4... dopravní hřiště
- 4... modelové situace

ATLAS.ti