

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
Katedra antropologie a zdravotvdy

Bakalářská práce

Lenka Vymlátlová

Anglický jazyk se zaměřením na vzdělávání a Výchova ke zdraví se zaměřením na vzdělávání

Znalost pravidel silničního provozu u žáků ZŠ

Olomouc 2021

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

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedenou literaturu a zdroje.

V Olomouci dne: 2. 7. 2021

Lenka Vymlátílová

Poděkování

Mé poděkování patří vedoucí bakalářské práce Mgr. Petře Kurkové, Ph.D. za odborné vedení, trpělivost, rady a čas, který mi věnovala. Děkuji zástupcům vedení základních škol, kteří mi umožnili výzkum zrealizovat. Velice děkuji své rodině, bez níž by tato práce nikdy nemohla vzniknout.

OBSAH

ÚVOD	6
1 CÍLE PRÁCE	7
2 POPIS REŠERŠNÍ STRATEGIE	8
3 TEORETICKÉ POZNATKY	10
3.1 <i>Vývoj dítěte jako účastníka silničního provozu</i>	10
3.1.1 Dítě do tří let věku	11
3.1.2 Předškolní věk.....	12
3.1.3 Mladší školní věk.....	13
3.1.4 Starší školní věk.....	14
3.2 <i>Pravidla silničního provozu</i>	15
3.2.1 Dítě jako chodec	16
3.2.2 Dítě jako cyklista	17
3.2.3 Nejčastější příčiny dopravních nehod dětí.....	20
3.3 <i>Dopravní výchova</i>	23
3.3.1 BESIP.....	24
3.3.2 Dopravní výchova v rodině.....	25
3.3.3 Dopravní výchova v mateřské škole.....	27
3.3.4 Dopravní výchova na základní škole.....	28
3.3.5 Dopravní výchova v době pandemie covid-19	32
4 METODIKA PRÁCE	34
4.1 <i>Výzkumný problém</i>	34
4.2 <i>Charakteristika výzkumného souboru</i>	35
4.2.1 Charakteristika zúčastněných škol.....	36
4.3 <i>Struktura testu</i>	37
4.4 <i>Uspořádání výzkumu</i>	38
4.5 <i>Způsob zpracování dat</i>	39
5 VÝSLEDKY	40
6 DISKUZE	55
ZÁVĚR	59
SOUHRN	60

SUMMARY	61
REFERENČNÍ SEZNAM.....	62
SEZNAM GRAFŮ	68
SEZNAM OBRÁZKŮ	69
SEZNAM TABULEK.....	70
SEZNAM ZKRATEK	71
SEZNAM PŘÍLOH.....	72

ÚVOD

Znalost dopravních pravidel a schopnost orientovat se v silničním provozu je v dnešní době jednou z rozhodujících vlastností, které významně přispívají k udržení bezpečí na pozemních komunikacích. Děti jsou nejzranitelnější součástí silničního provozu (Tomešová, 2021) a je úkolem rodiny, školy, obce i státu, zajistit jejich bezpečnost. Proto je nezbytné, aby byly již od útlého věku systematicky instruovány k tomu, jak se v silničním provozu pohybovat, a aby se z nich díky celoživotnímu vzdělávání v této oblasti stali ohleduplní lidé, kteří se chovají s respektem a úctou k ostatním a není jim lhostejná cena života.

Dopravní výchova se zdá být nejlepším způsobem prevence dopravních nehod. Je to proces, který pomáhá utvářet a formovat postoje mladého člověka směrem ke zdravému životnímu stylu a lepší kvalitě života prostřednictvím odpovědného chování (Valentová, 2021, vlastní překlad).

Problematika dopravní výchovy u dětí mě jako člověka, řidiče, matku i studentku pedagogiky velmi zajímá a věřím, že by jí měla náležet patřičná pozornost. Z těchto důvodů jsem se také rozhodla věnovat se výchově dětí k bezpečnosti silničního provozu v této bakalářské práci. V práci budu usilovat o zmapování aktuální situace v oblasti dopravní výchovy v České republice, pokusím se zjistit, na jaké úrovni by měly být teoretické znalosti žáků druhého stupně základních škol, a provést výzkumné šetření, které by nám poskytlo informace o tom, zda-li těchto znalostí ve skutečnosti dosahují.

V teoretické části práce se budeme zabývat dopravní výchovou dětí z hlediska zvláštností vývojového stupně, ve kterém se právě nacházejí. Popíšeme si základní pravidla silničního provozu, a to především z pohledu dětského chodce a cyklisty a budeme se také věnovat systému dopravní výchovy v České republice. Zdůrazníme si, jak důležitá je v této oblasti praktická výuka a vliv rodiny.

Praktická část práce se opírá o poznatky z teoretické části a je postavena především na datech, která jsme získali v rámci kvantitativního výzkumu. Výzkumné šetření se konalo na dvou základních školách v Olomouckém kraji mezi žáky 6. a 9. tříd a zjišťovali jsme jejich znalost v oblasti pravidel silničního provozu. V praktické části bakalářské práce popisujeme přípravu, realizaci a výsledky výzkumného šetření. Stěžejní část práce tvoří kapitola Diskuze, kde provedeme zhodnocení dosažených výsledků a porovnáváme je s již dříve realizovanými šetření jiných výzkumníků.

1 CÍLE PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je zjistit teoretickou úroveň znalosti pravidel silničního provozu u žáků šestých a devátých tříd dvou základních škol v Olomouckém kraji. V teoretické části uvedeme čtenáře do problematiky začlenění dopravní výchovy do výuky, zmapujeme rozsah předpokládaných znalostí, kterých by měli žáci dosáhnout před ukončením základního vzdělání, a v praktické části následně ověříme dosažené znalosti u cílové skupiny žáků formou znalostního testu.

Díložními cíli vyplývajícími z povahy bakalářské práce a provedeného výzkumu jsou:

- zjistit úroveň znalostí dívek a chlapců 6. a 9. ročníků, tedy z hlediska věku a pohlaví;
- zjistit úroveň znalostí žáků základní školy, která se věnuje výuce dopravní výchovy na dopravním hřišti;
- zjistit úroveň znalostí žáků základní školy, která nemá k výuce dopravní výchovy na dopravním hřišti přístup;
- zmapovat, ve které oblasti dopravní výchovy měli žáci největší mezery a kde byli naopak úspěšní.

2 POPIS REŠERŠNÍ STRATEGIE

Pro tvorbu této bakalářské práce byla zpracována rešeršní strategie, jejíž grafické znázornění lze vidět na Obrázku 1.

Byla uplatněna tato primární hesla:

dopravní výchova, bezpečnost silničního provozu, základní škola

Pro vyhledávání v anglickém jazyce byla uplatněna tato primární hesla:

traffic education, road safety, primary school

Vyhledávání bylo realizováno v: Google Scholar, EBSCO, Pro Quest

Provedení rešerše: červen 2021

Pro rešerši byla využita tato omezení:

Google Scholar:

v ČJ: beze slov: bakalářská, diplomová, disertační, rigorózní, kvalifikační, závěrečná;
publikační období: od 2013; kdekoli v článku

v AJ: od 2017

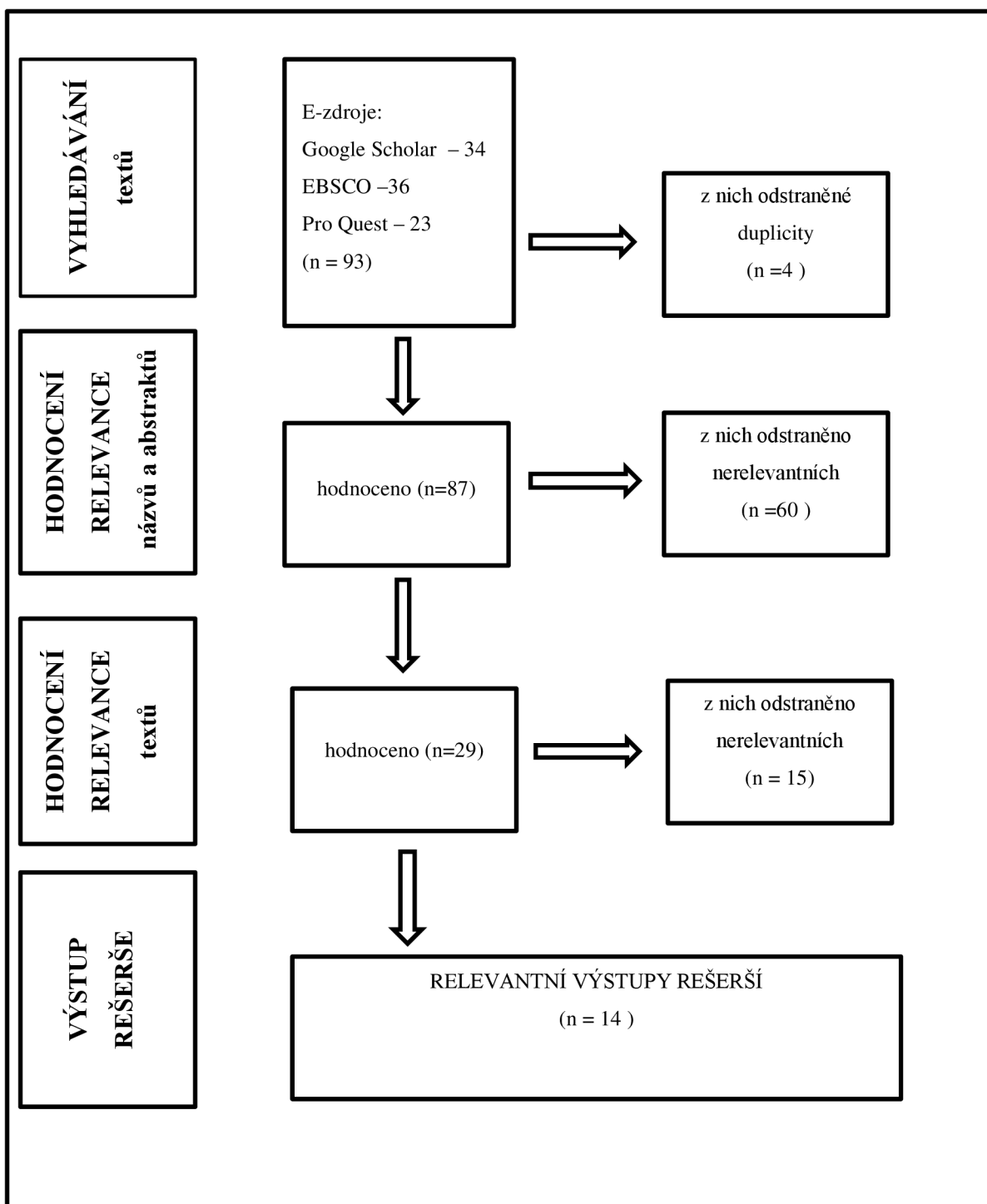
EBSCO: V AJ – plný text; datum publikování 2015 – 2021

Pro Quest: v AJ – plný text, posledních 12 měsíců

Postup výstupů rešerše:

Na podkladě uvedené rešeršní strategie bylo vyhledáno 93 literárních zdrojů. Po vyhodnocení jejich relevance bylo mezi relevantní výstupy zařazeno 14 textů.

Postupový diagram



Obrázek 1. Postupový diagram rešeršní strategie (Zdroj: vlastní výzkum)

3 TEORETICKÉ POZNATKY

V teoretické části práce budou shrnuty poznatky získané studiem odborné literatury zaměřené na výchovu dětí k bezpečnosti v silničním provozu. Budeme se věnovat tomu, jak vývoj dítěte ovlivňuje výchovný proces, vymezíme si základní pravidla silničního provozu z hlediska chodců a cyklistů a pozornost věnujeme také dopravní výchově jako oboru a tomu, kde všude mohou děti získávat tolik potřebné znalosti týkající se bezpečného způsobu chování a orientace v silničním provozu.

3.1 Vývoj dítěte jako účastníka silničního provozu

Vzhledem k tomu, že se v této bakalářské práci budeme zajímat o děti, je na místě, zaměřit se na jejich vývoj a věkové zvláštnosti, které mohou ovlivňovat jejich chování a interakce v silničním provozu, stejně jako schopnost učit se novým věcem, které se chování na silnici týkají. V této kapitole si proto charakterizujeme jednotlivá období vývoje dítěte do patnácti let, a to především z hlediska vývojové psychologie, s cílem vysvětlit projevy jeho chování v dopravě s ohledem na vývojové období, kterým si právě prochází.

Neustálé zdokonalování a zrání jedince chápeme jako vývojovou změnu. K vývojovým změnám dochází na úrovni biologické, kognitivní, emocionální a psychosociální a všechny tyto uvedené změny jsou ovlivňovány každodenními událostmi a prostředím, ve kterém se jedinec nachází a rovněž jeho biologickou determinací. Sled a povahu vývojových změn zdravého jedince studuje vývojová psychologie (Petrová a Plevová, 2010).

Postnatální vývoj člověka lze rozdělit do několika období, která můžeme zčásti vymezit změnami, kterými si člověk v tom daném období prochází z hlediska biologického, sociálního a psychologického (Říčan, 2014). V této bakalářské práci se soustředíme především na žáky druhého stupně základní školy, tedy období staršího školního věku neboli období pubescence a budeme se také věnovat tomu, co tomuto období z vývojového hlediska předcházelo. Periodizaci dětského věku, která je v práci použita, ukazuje Tabulka 1.

Tabulka 1. Periodizace dětského věku

Název období	Přibližné časové vymezení
Kojenecké	od narození do konce 1. roku
Batoletí	od 1. do 3. narozenin
Předškolní věk	od 3. do 6. narozenin
Mladší školní věk	od 6. do 11. narozenin
Pubescence (Starší školní věk)	od 11. do 15. narozenin

Zdroj: Řičan, 2014, vlastní zpracování

Havlík (2005, s. 131) uvádí: „*Dopravní výchova má být aktem jednotné a celistvé výchovy osobnosti dítěte v jejích složkách – vnímání, poznávání, myšlení, city, vůle, motivy, potřeby, představivost, koncentrovanost, pozornost – které vzájemně souvisejí, podporují se, podmiňují, modifikují a vyvíjejí. Přitom se musí respektovat věkové a individuální zvláštnosti, tedy shoda s rozumovou, sociální a citovou vyspělostí.*“ Límová (2006) doplňuje, že znalost zvláštností dětské psychiky je zásadní pro úspěch ve výchovném působení.

3.1.1 Dítě do tří let věku

Naučit dítě ohleduplnosti, soucitu a laskavosti by mělo být úkolem každého rodiče a s chováním v silničním provozu ohleduplnost úzce souvisí. Podle Gardnera (2018) má již dítě v kojeneckém věku dané předpoklady k empatii, rozpoznává nálady blízké osoby a objevují se u něj náznaky altruismu. Kojenec se velmi rychle učí spojovat prostředí, které jej obklopuje, s pocity. Například, když vidí nebo slyší jiné dítě plakat, soucítí s ním. Zatím sice ještě zcela nerozumí tomu, co se děje, ale již chápe, že není vše v pořádku. Citový vztah, který si vytvoří dítě s rodiči v takto útlém věku, je základem pro výchovu do budoucna (Havlík, 2005).

V období od dvou let dochází u dítěte z hlediska psychického vývoje k velkým změnám. Svět kolem sebe a sebe samé začíná dítě chápat prostřednictvím symbolů, jako jsou jednoduchá slova, obrázky a gesta (Gardner, 2018). Ve druhém roce života dítě začíná rozlišovat tvary, barvy, velikost, zvuky nebo pachy (Plevová, 2010a).

Kolem třetího roku života dochází k významnému zdokonalení řeči, batole se velmi zajímá o okolní svět a začíná pokládat otázky „Proč?“ a „Jak?“, což nám umožňuje začít s objasňováním příčinných souvislostí. Je třeba podotknout, že batole ještě nemá rozvinutou paměť jako dospělý člověk. Veškeré informace si zapamatovává zcela neúmyslně a na základě emočního náboje. Je schopno si vybavit pouze konkrétní zážitky, tedy to, co samo již prožilo (Plevová, 2010a).

Emoce jsou u batolat velmi intenzivní a krátkodobé. Dítě často pociťuje radost, vztek, soucit i strach, který je ale velmi často neopodstatněný, pouze na základě velké představivosti. Dítě si na druhou stranu není schopno uvědomit reálná nebezpečí, a proto se například bez obav rozběhne na silnici nebo vykloní z okna (Plevová, 2010a).

Je potřeba neustále počítat s tím, že dítě své chování mění na základě citů. Může u něj kdykoliv dojít k náhlým změnám chování a úkolem dospělých je tyto nenadálé změny předvídat. Dítě do tří let ještě není schopno plně kontrolovat své pohyby a mívá například problém s rychlým zastavením při pohybu vpřed (Límová, 2006).

Tříleté batole již prošlo výrazným zdokonalením hrubé a jemné motoriky, zlepšilo se v chůzi, zdokonaluje se v běhu, vyvíjí se koordinace očí a rukou (Kopecký et al., 2014). Dítě ve věku tří let rovněž dokáže zvládnout jízdu na tříkolce (Plevová, 2010a).

3.1.2 Předškolní věk

V průběhu období předškolního věku dochází u dítěte k rozvoji obratnosti, koordinace a ke zkvalitnění pohybových dovedností i manuální zručnosti. Dítě se učí jezdit na kole, zvládá jízdu na koloběžce, vyhýbá se překážkám a projevuje velký zájem o pohyb a aktivity s pohybem spojené (Kopecký et al., 2014). Pohybové hry dítěti umožňují rozvíjet schopnost orientace v prostoru (Plevová, 2010b).

Rovněž poznávací procesy dítěte se intenzivně vyvíjejí, ale je třeba brát na vědomí, že dítě vnímá předměty jako celek, všímá si především nápadných předmětů, které mají většinou vztah k jeho momentální činnosti, a nedokáže mezi jednotlivými předměty rozeznat vztahovou souvislost (Plevová, 2010b).

Dítě předškolního věku například není schopno soustředit se na přecházení silnice a současně na blížící se auta. Nevnímá křižovatku jako řízený systém, ale jako změť náhodně projíždějících aut. Nedokáže plně pochopit význam pravidel silničního provozu, ještě nechápe abstraktní symboly ani příčinu a důsledek událostí. Dítě v tomto věku není schopno rozdělovat

pozornost na podstatné a méně důležité a může vběhnout pro míč do vozovky i ze zdánlivě bezpečného místa, aniž by si všímalo blížícího se auta (Štikar et al., 2003). Auto ani dítě nemá v takovém případě šanci včas zabrzdit, proto je nutné situacím jako je tato předcházet.

V úvahu je třeba brát i malou výšku dítěte, která zásadně znevýhodňuje jeho rozhled, dále ne zcela vyvinutý zrak a omezenou schopnost odhadovat vzdálenost a rychlost blížícího se automobilu (Štikar et al., 2003).

Havlík (2005) srovnává šestileté dítě s šestnáctiletým a uvádí, že mladší z nich nemá zdaleka vyvinuté periferní vidění a je velmi pravděpodobné, že blížící se auto zaregistruje později. Autor také poukazuje na odlišnosti ve sluchovém vnímání dítěte a uvádí, že reakce šestiletého dítěte na zvukový signál jsou přibližně dvakrát pomalejší než u dospělé osoby.

3.1.3 Mladší školní věk

Období mladšího školního věku, tedy období před nástupem puberty bývá z hlediska tělesného a motorického vývoje označováno jako období relativního vývojového klidu. Toto období se také říká „zlatý věk dětské motoriky“, jelikož se dítě velmi zlepšuje v pohybové oblasti, zdokonaluje se kvalita jeho koordinace a přesnost pohybů. Dítě je v pohybových aktivitách velmi učenlivé a potřeba hýbat se je pro něj přirozená (Kopecký et al., 2014). Petrová (2010) doplňuje, že pohyb dítěti přináší radost, ale ve srovnání s předškolákem ho již dovede usměrňovat, je celkově klidnější a neplýtvá tolik silami.

Vývojem v tomto věku procházejí především poznávací procesy, dochází ke změnám emocionálním a psychosociálním. Vnímání se již stává vědomým aktem za účelem poznání věcí a jevů včetně souvislostí. Představivost dosahuje svého vrcholu, dítě je schopno rozlišovat mezi sny a skutečností. Pracuje s pojmy a rozvíjí se u něj záměrná představivost. Zdokonaluje se paměť, ale ve vyučování je velmi důležité podporovat ji názornými ukázkami. S postupem času se u dítěte rozvíjí schopnost koncentrace a spolu s vývojem myšlení se zdokonaluje i jeho řeč (Petrová, 2010).

Mladší školák podle Vágnerové (2012) ve svých úvahách vychází z vlastní zkušenosti, kterou však ještě není schopen zobecnit a použít v jiných situacích. Autorka popisuje školní věk jako oficiální vstup do společnosti, který může ovlivnit další rozvoj dětské osobnosti i způsob prožití celého dětství. Hlavním cílem dítěte v tomto období je uspět a potvrdit vlastní kvality v různých sociálních skupinách.

Nástup do školy znamená pro dítě velkou změnu v životním rytmu. Žáci se musí osamostatnit od rodičů a například i cestu do školy často absolvovat sami bez dozoru. Ve věku od pěti do osmi let je u dětí největší riziko úrazu jakožto chodce a časté úrazy v silničním provozu se vyskytují až do věku čtrnácti let, a to právě z důvodů rozdílů ve fyzické a psychické zralosti oproti dospělým (Štikar et al., 2003).

Z hlediska chování v dopravě ještě není dítě na začátku mladšího školního věku zcela připraveno. Pro dítě je před sedmým rokem života stále obtížné rozeznat pravou a levou stranu a odhadnout vzdálenost, kterou má překonat. Vnímání a pozornost stále často poutají výrazné podněty. Dítě do dvanácti let ještě nerozumí příčině a důsledku událostí, nedokáže proto předvídat chování účastníků provozu. Začíná však již rozumět pojmům, které s dopravou souvisejí, a tak i významu některých dopravních značek (Límová, 2006).

I přes výše uvedená úskalí, která se vyskytují především na začátku období mladšího školního věku, je tato fáze vývoje dítěte ideální pro prohlubování znalostí v oblasti dopravní výchovy. Citová labilita dítěte je na ústupu, dítě uvažuje realisticky a konec tohoto období je považován za nejstabilnější v dětském vývoji (BESIP, 2001).

3.1.4 Starší školní věk

K období puberty patří významné fyzické i psychické změny. Vlivem hormonálních změn se dokončuje vývoj sekundárních pohlavních znaků, dochází ke kompletní maturaci pohlavních žláz, dále k dosažení dospělého stavu pohybového aparátu a ukončení růstu dalších tělesných orgánů (Kopecký et al., 2014).

V pubertě dochází k prudkému tělesnému růstu a vzrůstající síle. Růst a vývoj probíhá nerovnoměrně a překotně. Tělesná disproportionálnost se projevuje v pohybu, při jehož nedostatku může docházet ke zhoršení koordinace. Zhoršovat se mohou také přesnost a plynulost pohybů a tyto změny mohou u pubescentů vést k vytvoření záporného vztahu k pohybovým aktivitám (Kopecký et al., 2014).

Puberta je pro děti obdobím náročným nejen po fyzické, ale i po psychické stránce a je dobré tuto zátěž kompenzovat pohybovými aktivitami. Začátek období je ideální pro trénink na dopravním hřišti nebo cvičení techniky jízdy na kole (BESIP, 2001).

Kognitivní vývoj jedince prochází zdokonalováním. V rámci dopravní výchovy je vhodné v tomto období pracovat na schopnostech předvídat, jelikož dítě již začíná chápat vztah mezi

příčinou a důsledkem, dokáže abstraktně uvažovat a rozvíjí se u něj i logická paměť (BESIP, 2001).

Binarová (2010) uvádí, že vzhledem k rozdílné vývojové akceleraci mezi fyzickým a psychickým vývojem a působením sexuálního pudu, dochází k pro pubertu typické rozkolísanosti v chování, citové labilitě, střídání nálad, k agresivnímu nebo naopak apatickému chování. Dítě je velmi citlivé vůči nespravedlnosti či kritice, je zaměřeno především samo na sebe. Prochází odpoutáním od rodičů a usiluje o názorové odlišení od těch, kterými je vychováváno. Ve výchovném působení je potřeba brát tyto skutečnosti na vědomí a přistupovat k hodnocení a výchově citlivě a s respektem vůči nelehkému období, kterým si dítě v tomto věku prochází.

„Dítě disponuje osobitým viděním, slyšením, vnímáním, myšlením, reagováním a nikdy neprožívá situaci stejně jako dospělý člověk. Dítě není jeho zmenšenou kopií.“ (Havlík, 2005, s. 127)

3.2 Pravidla silničního provozu

Abychom předešli nebezpečným situacím, stanovuje zákon pravidla, kterými se každý, kdo se pohybuje na pozemní komunikaci, musí řídit. Pravidla silničního provozu tedy zdaleka nejsou platná pouze pro majitele řidičského oprávnění, ale platí i pro chodce (případně bruslaře) a cyklisty (případně jezdce na koloběžce). Zákon a vyhlášky, které se přímo týkají chodce a cyklisty, si stručně vymežíme v této kapitole. Budeme se věnovat tomu, jaká pravidla platí pro děti z hlediska chodce a cyklisty a jejich opodstatnění.

Pravidla silničního provozu stanovuje Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon o silničním provozu upravuje následující:

- a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích;
- b) pravidla provozu na pozemních komunikacích;
- c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích;
- d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy;
- e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

Dalším pramenem souvisejícím s povinnostmi cyklisty je Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Pro mladé cyklisty jsou podstatná vybraná ustanovení, která se týkají technických požadavků na výbavu jízdních kol, tedy povinné výbavy jízdního kola, vybavení jízdního kola pro jízdu za snížené viditelnosti a technických podmínek, které musí jízdní kolo splňovat. Jízdním kolem se v této vyhlášce rozumí vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích, které je poháněno lidskou silou. Jedná se tedy o všechny typy jízdních kol (vícekolová, tandemová kola) i koloběžek.

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, stanovuje, kam nesmí cyklista vjíždět a určuje význam dopravních značek.

3.2.1 Dítě jako chodec

Jak říká zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Pro chodce i cyklisty tedy platí pravidla o silničním provozu stanovená zákonem, stejně tak jako pro všechny ostatní účastníky silničního provozu.

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, vymezuje chodce jako osobu, která:

- tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm;
- pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení (například skateboard);
- pohybuje se pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy;
- vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.

Již v předškolním věku by mělo dítě vědět, že silnice ani chodník není místo pro hraní, po chodníku je vedeno zodpovědnou osobou vždy po straně odvrácené od silnice, což je chrání před projíždějícími vozidly a vběhnutím do vozovky. S nástupem do školy je však potřeba vést dítě k samostatnosti, aby bylo schopno pohybovat se v silničním provozu bez doprovodu (BESIP, ©2021a).

Dítě jako samostatný chodec musí dbát na to, že:

- má chodit po pravé straně chodníku a nepřekážet protijdoucím;
- chodník není hřiště, zábradlí není prolézačka, ale bezpečnostní prvek;
- před vstupem do vozovky se musí řádně rozhlédnout a poslouchat;
- musí použít přechod pro chodce, je-li ve vzdálenosti kratší než 50 metrů;
- před vstupem na přechod pro chodce, má počkat, až auto zastaví;
- nechat se strhnout k riskantnímu nebo zbrklému jednání se nevyplácí;
- chůze s nasazenými sluchátky může být nebezpečná (BESIP, ©2021a);
- je povinností chodce nosit mimo obec za snížené viditelnosti reflexní prvky;
- nemá-li k dispozici přechod nebo podchod, přechází pouze tam, kde má rozhled, nikdy v zatáčce nebo mezi stojícími vozidly;
- na přechodu pro chodce nemá chodec absolutní přednost, vždy se musí přesvědčit, že neohrozí svým počinem sebe nebo ostatní účastníky silničního provozu, to znamená, že i na přechodu se musí důkladně rozhlédnout, jít svižně, ale neběžet;
- musí dát přednost tramvaji a vozidlům s právem přednosti v jízdě jako jsou hasiči, policie, záchranná služba;
- pamatovat na pravidlo „Vidět a být viděn!“ (Policie ČR, ©2021a).

Ten, kdo jede na kolečkových bruslích, skateboardu nebo běžkách, je ze zákona považován za chodce, a řídí se pravidly pro chodce. Využívá k pohybu především chodníku, stezky pro chodce nebo stezky pro chodce a cyklisty. Pokud někde chodník není nebo je-li neschůdný, může stejně jako chodec užít levého okraje vozovky nebo levé krajnice. Na chodníku nesmí ohrozit ostatní chodce (Policie ČR, ©2021b). Výjimkou, kterou se odlišuje jezdec na bruslích nebo na skateboardu od chodce je to, že má dovoleno použít stezku pro cyklisty nebo jízdní pruh pro cyklisty. Přičemž musí dodržovat stejná pravidla jako cyklista (Bezpečné cesty, ©2014-2021a).

3.2.2 Dítě jako cyklista

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu definuje řidiče jako účastníka provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.

Z výkladu tohoto zákona je zřejmé, že jako řidič je tedy posuzován i cyklista, jelikož řídí nemotorové vozidlo, kterým je jízdní kolo. Jako jízdní kolo posuzuje zákon i koloběžku. Stejně tak jako na kole, jezdí se tedy na koloběžce po pozemní komunikaci při pravém okraji vozovky a není-li ohrožen nebo omezen chodec, smí jezdec použít i pravé krajnice.

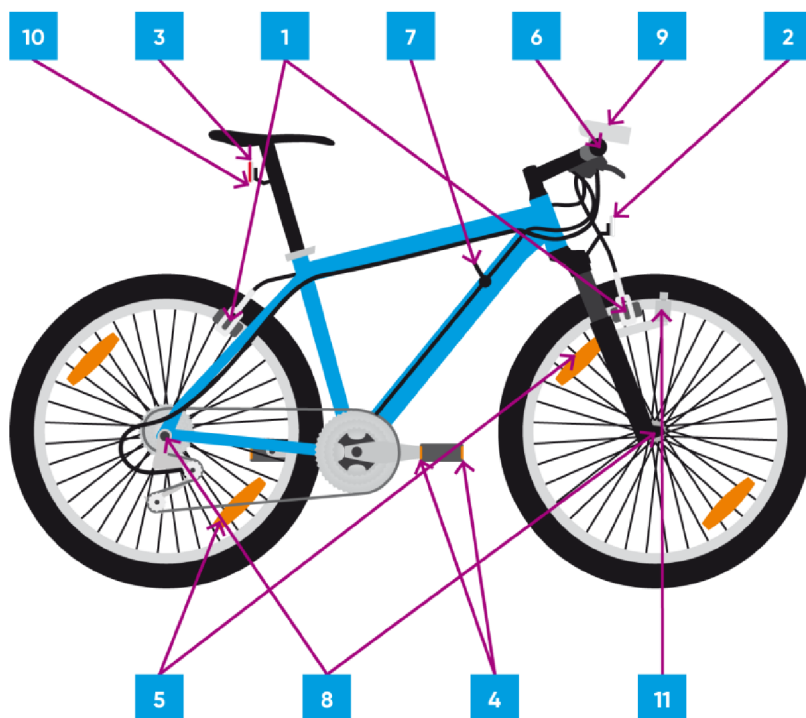
Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu dovoluje dítěti mladšímu 10 let jet na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let. Toto pravidlo neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce nebo v obytné pěší zóně, kde může tedy takto staré dítě jet i bez dozoru. Vzhledem k tomu, že cyklista na chodník nepatří, dítě starší 10 let již po chodníku jezdit nesmí. Kolo však může vést (Bezpečné cesty, ©2014-2021b).

Jak ukazuje obrázek 1, povinná výbava jízdního kola obsahuje:

1. dvě na sobě nezávislé brzdy (přední a zadní);
2. přední odrazka bílé barvy;
3. zadní odrazka červené barvy;
4. odrazky oranžové barvy na obou stranách pedálů;
5. oranžové odrazky na paprscích kol;
6. zaslepení konců řídítek zátkami nebo rukojetmi;
7. zakončení ovládacích páček obaleno materiálem pohlcující energii;
8. matice nábojů kol jsou uzavřené;
9. za snížené viditelnosti přední bílé světlo;
10. za snížené viditelnosti zadní červené blikající světlo;
11. zdroj elektrického proudu (Na kole jen s přilbou, ©2010-2020).

Mezi nepovinnou, ale doporučovanou výbavu patří:

- vhodné oblečení a obuv, cyklistické brýle;
- zvonek;
- blatníky;
- kryt řetězu (Bezpečné cesty, ©2014-2021c).



Obrázek 2. Povinná výbava jízdního kola (Na kole jen s přilbou, ©2010-2020)

Dítě, které začíná jezdit na kole bez doprovodu odpovědné osoby starší 15 let, by mělo být schopno si výbavu svého jízdního kola před vyjetím řádně zkontrolovat.

Pro všechny osoby mladší 18 let platí při jízdě na kole i na koloběžce povinnost nosit helmu, a to nejen na silnici, ale i na chodníku, cyklistické stezce nebo obytné pěší zóně (Bezpečné cesty, ©2014-2021c).

Dítě jako samostatný cyklista musí dbát na to, že:

- je účastníkem silničního provozu a musí dodržovat dopravní předpisy;
- mít helmu je jeho povinnost a může mu zachránit život;
- vybavení kola je nutné před odjezdem zkontrolovat, vše musí být funkční;
- nesmí omezit ani ohrozit ostatní účastníky provozu, není dovoleno kličkovat, jezdit bez držení, ve dvojici je dovoleno jet pouze za sebou;
- odbočovat musí bezpečně a vždy rukou signalizovat změnu směru jízdy;
- stejně jako u chodce platí pravidlo „Vidět a být viděn!“ (Dětství bez úrazu, nedatováno);

- přechod pro chodce slouží chodcům k přecházení silnice nikoli cyklistům k přejíždění na kole (Vrabel, 2020);
- pokud cyklista kolo vede, stává se chodcem a může jít po chodníku, přičemž nesmí ohrozit ostatní chodce;
- pokud cyklista vede kolo po silnici, stává se chodcem, ale na rozdíl od něj užívá vždy pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky a kolo vede vedle sebe vždy směrem do silnice (Bezpečné cesty, ©2014-2021d).

3.2.3 Nejčastější příčiny dopravních nehod dětí

V období mezi sedmým a devátým rokem života mají děti nejvyšší účast na dopravních nehodách. Příčinou je především to, že dětské jednání je řízeno afektivně, vnímání není vyvinuto, pozornost dítěte se ještě nerozděluje a dítě často spojuje hru s realitou (Límová, 2006). BESIP (2001) poukazuje na nedostatek vědomostí a zkušenosti v kombinaci s riskantním chováním a podceňováním nebezpečí.

Štikar et al. (2003) uvádí jako nejčastější důvody nehod, při kterých jsou postiženy děti, následující:

- vyběhnutí mezi zaparkovanými vozidly z důvodu nedostatečného rozhledu;
- hra dětí na vozovce v klidné části města, například na sídlišti;
- chůze po nesprávné straně vozovky, především mimo obec;
- přecházení křižovatky nesprávným způsobem;
- dva cyklisté jedoucí vedle sebe;
- jízda na kole po nesprávné straně vozovky, především v obytných zónách;
- vstup chodce do vozovky na červenou.

Další časté chyby, kterých se dopouštějí děti, uvádí Stojan et al. (2008a):

- nepřecházejí silnici vždy nejkratší cestou;
- přes vozovku běží, čímž ztrácejí přehled;
- přecházejí před autobusem, ze kterého vystoupili, nevidí na silnici;
- na kole odbočují, předjíždějí bez ohlednutí a signálu o změně směru jízdy;
- nerespektují pravidla o přednosti v jízdě;
- jezdí bez osvětlení při snížené viditelnosti;
- vezou kamaráda na nosiči, rámu či řídítkách.

Dítě jako chodec často volí pro přechod silnice nepřehledné a nebezpečné úseky namísto vyznačených přechodů nebo podchodů, často přechází bez rozhlédnutí nebo se nerozhledne dostatečně. Další chybou je, když při přecházení běží. Dítě na kole chybuje především při změně jízdy vlevo, tedy při odbočování, objíždění překážky, při vyjíždění na silnici a chybné bývá také opomíjení přednosti zprava (BESIP, 2001).

Havlík (2005) upozorňuje, že řidiči by se měli mít obzvláště na pozoru, kdykoliv spatří dítě, a to nejen na kole, ale i na chodníku. Dávat pozor by vždy měli v blízkosti škol, hřišť, zdravotnických zařízení nebo pouťových atrakcí. Řidič projíždějící mezi zaparkovanými auty by měl zpomalit, stejně tak u přechodů, zastávek a nákupních center.

Je nespočet situací, ve kterých se děti chovají nepředvídatelně, a úkolem řidiče je být na tyto situace vždy připraven. Stojan et al. (2007) například uvádí, že ve chvíli, kdy dítě spěchá nebo se dostane do stresové situace, nedokáže zareagovat automaticky dle naučených znalostí. Ačkoliv zná pravidla silničního provozu, často je neumí v praxi použít. Může se stát, že se uprostřed silnice z ničeho nic začne věnovat tomu, co ho zaujalo na zemi nebo zaváhá při přecházení, vrací se ze středu přechodu zpět. V jiném případě nedokáže odhadnout brzdovou dráhu vozidla a běží s pocitem, že stihne silnici přeběhnout, ačkoliv nemá šanci.

V roce 2020 zemřelo na následky dopravních nehod 8 dětí, z toho 5 dětí jako spolujezdci a 3 děti jako chodci. Těžce zraněno bylo 102 dětí, z nichž 39 bylo chodců a 18 z těchto chodců zavinilo nehodu (42,2 %). Lehce zraněno bylo 1654 dětí, z nichž 413 bylo chodců a 220 z těchto chodců bylo viníky nehody (53,3 %). Příčinou těchto dětmi zaviněných nehod byl převážně jejich náhlý vstup do vozovky a přecházení silnice mimo přechod (Tomešová, 2021, BESIP 2021f).

V roce 2020 se sice jednalo o nejnižší počty následků dopravních nehod od počátku jejich evidence v roce 1993, ale to bylo mimo jiné způsobeno omezením mobility dětí i dospělých v rámci protiepidemických opatření v boji s covid-19. Srovnání počtu úmrtí dětí z důvodů dopravních nehod od roku 2009 ukazuje Obrázek 3.

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Děti	Usmrcení	14	17	12	14	8	14	18	13	9	19	16	8	119	37	45%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	14	13	12	12	11	10	10	9	8	8	7	7	82		
	Těžce zranění	190	165	152	169	162	148	125	141	129	150	113	102	1 239	48	4%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	190	182	175	168	161	154	148	142	115	108	101	95	1 191		

Obrázek 3. Děti z pohledu NSBSP 2011-2020 (CDV, ©2021)

Na celém světě umírá v důsledku dopravních nehod 1,35 milionů lidí. Nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu jsou chodci, cyklisté a motocyklisté. Dopravní nehody jsou hlavní příčinou úmrtí dětí a mladých lidí ve věku 5 – 29 let, a to především v rozvojových zemích (WHO, 2020, vlastní překlad).

3.3 Dopravní výchova

Dopravní výchova je celoživotní proces, jehož úkolem je zajistit bezpečnost a snížit počet dopravních nehod a jejich následků. Základním předpokladem k dosažení tohoto cíle je systematická výchova dětí již od raného dětství. Děti je třeba naučit správným vztahům s ostatními účastníky provozu a rozpoznat a předvídat nebezpečí, které jim na pozemních komunikacích hrozí. Všechny poznatky by měly být schopné uplatnit v praxi, zdokonalovat své vědomosti a nést si je s sebou do dospělosti (Límová, 2006).

Štikar et al. (2003) vymezuje dopravní výchovu jako proces, který začíná v momentě, kdy je dítě poprvé vedeno v silničním provozu za ruku a končí v momentě, kdy se již člověk silničního provozu není schopen účastnit.

Dopravní výchova má podle Štikara et al. (2003) probíhat ve dvou fázích:

- 1. Fáze informativního působení** – v této fázi předáváme žákům potřebné informace ohledně prvků signalizace, aby poznali dopravní značení svislé i vodorovné a pochopili instrukce, kterými se mají na základě pravidel silničního provozu řídit jako chodci i jako cyklisté.
- 2. Fáze formování dětí** – teoretické poznatky neustále upevňujeme praxí.

Límová (2006) vymezuje základní cíle dopravní výchovy takto:

- pochopit, že doprava je řízený systém vymezený zákonem;
- formovat vědomí, že naše jednání v provozu na pozemních komunikacích s sebou nese morální a právní odpovědnost;
- osvojit si zásady bezpečného chování v provozu;
- zvládnout techniku a základní taktické prvky chůze a jízdy na kole stejně jako zvládnout údržbu dopravního prostředku;
- pochopit roli policie v udržování bezpečnosti a plynulosti provozu;
- zvládnout základy první pomoci a jednání při dopravní nehodě.

3.3.1 BESIP

Jedním z nejvýznamnějších činitelů v oblasti dopravní výchovy je v České republice samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR – Bezpečnost silničního provozu – BESIP. Jedná se o hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR a expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele (BESIP, ©2021b).

Oddělení BESIP působí v oblasti prevence formou kampaní po celé České republice, vytváří podklady pro dopravní výchovu na základních školách, zajišťuje metodickou a didaktickou podporu výuky dopravní výchovy, ve spolupráci s dopravními hřišti pořádají výuku dopravní výchovy na teoretické i praktické bázi a dopravní soutěže mladých cyklistů. Webový portál organizace poskytuje informace v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro laickou i odbornou veřejnost (BESIP, ©2021b).

BESIP dále přispívá k posílení a zatraktivnění výuky dopravní výchovy na školách i dopravních hřištích tvorbou moderních, interaktivních výukových materiálů, které rozvíjejí kompetence dětí ve věku 3 – 15 let v oblasti dopravní bezpečnosti a jsou dětem a pedagogům k dispozici i v interaktivní podobě (Stuchlíková, 2015).

V jednotlivých regionech zastupují BESIP jejich krajsí koordinátoři, kteří spolupracují v rámci osvěty v dopravní výchově se základními i mateřskými školami, domovy dětí a mládeže, Policií ČR a s ostatními orgány státní správy, které se zabývají prevencí dopravních nehod. Na úrovni mezinárodní spolupracuje BESIP se Světovou zdravotnickou organizací a je členem Mezinárodní organizace prevence dopravních nehod (BESIP, ©2021c).

3.3.1.1 Národní strategie

Organizace BESIP je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011–2020 (dále jen „NSBSP“), na niž aktuálně navazuje Strategie BESIP 2021–2030 (dále jen „Strategie“). Cílem NSBSP bylo do roku 2020 snížit počet usmrcených osob na silnicích v ČR na úroveň průměru států v Evropské unii a snížit počet těžce zraněných osob o 40 % oproti roku 2009. V roce 2020 tak nemělo být usmrceno více než 333 osob a těžce zraněno 2122 osob. Tyto cíle se naplnit nepodařilo, do roku 2020 bylo každoročně usmrceno více než 500 osob, ale přesto dochází ve všech krajích ČR ke snižování následků dopravních nehod, k poklesu usmrcených i těžce raněných. K největším poklesům došlo v Karlovarském kraji, Olomouckém kraji a v hl. m. Praze (BESIP, 2020).

Cílem Strategie 2021–2030 je potvrzení VIZE NULA, tedy předejít jakýmkoliv ztrátám lidských životů v silničním provozu. Pro dekádu 2021–2030 si ČR v souladu s cíli OSN a EU stanovila strategický cíl snížení usmrcených a těžce zraněných osob o 50 % (BESIP, 2020).

Celoživotní vzdělávání v dopravní výchově, které začíná již v útlém věku, by podle Strategie mohlo změnit chování a postoje účastníků silničního provozu a posílit jejich ohleduplnost a respekt vůči ostatním účastníkům. Tak by se podařilo ochránit ty nejzranitelnější z nich, kterými jsou především chodci a cyklisti (BESIP, 2020).

3.3.1.2 BESIP Team

BESIP prezentuje problematiku týkající se bezpečnosti silničního provozu na akcích pro veřejnost prostřednictvím mobilního výstavního systému BESIP Team. Tato road show je vedena kvalifikovanými školiteli na místech přístupných veřejnosti, která tak získává povědomí o bezpečnosti silničního provozu formou prožitkových aktivit. Pro tuto činnost využívá BESIP Team vozidlo vybavené audio a video technikou, návštěvníci mají možnost zkusit si jízdu prostřednictvím interaktivních simulátorů, které dokáží návštěvníkům například připodobnit sílu při nárazu a poukázat tím na nutnost bezpečnostních pásů. Zajímavé je pro návštěvníky také použití „alkoholových brýlí“, neboť navozují pocit opilosti a varují před tímto stavem dospělé i děti. Děti mají možnost využít mobilní dopravní hřiště, překážkové dráhy, účastnit se her, kvízů a soutěží. Cílem BESIP Teamu je získat zájem veřejnosti o problematiku bezpečnosti silničního provozu (BESIP, 2021d).

3.3.2 Dopravní výchova v rodině

Rodina funguje jako základní dětský vzor. Je nutné, aby šli rodiče dětem již od malička příkladem a pěstovali v nich smysl pro to, co je správné a co ne, a to i v oblasti dopravní výchovy. Budovat v dětech slušnost, ohleduplnost a respekt k normám a zásadám, které mají za úkol zajistit ve společnosti bezpečí, by mělo být cílem každého z rodičů.

Francouzská studie z roku 2008 prokázala vliv rodinných příslušníků na styl jízdy mladých řidičů ve věku od 18 do 25 let, kteří se ještě z důvodu nedostatku vlastních zkušeností nechají lehce ovlivnit a napodobují nejen pozitivní řidičské vlastnosti svých rodičů (případně sourozenců), ale také riskantní způsob jízdy (Lahatte, 2008, vlastní překlad). Abychom dosáhli cílů prevence úrazů dětí v dopravě, je třeba naučit je, aby se jako účastníci

silničního provozu chovali bezpečně a aby si uvědomovali, jak doprava ovlivňuje život, zdraví, přírodu i životní prostředí. Rodiče by v tomto ohledu měli jít dětem dobrým příkladem za všech okolností, byť ve spěchu (Děcký, 2013).

Límová (2006) uvádí pravidla, kterými by se měli řídit rodiče s ohledem na věk svého dítěte při prohlubování základních znalostí v oblasti dopravní výchovy. Tato pravidla následně zajistí hladkou návaznost při dalším vzdělávání ve školním prostředí. Řadí sem následující:

Předškolní věk dítěte:

- být dětem příkladem, dodržovat pravidla silničního provozu a chovat se ohleduplně;
- rozvíjet u dětí motorické a kognitivní schopnosti, učit je rozpoznat barvy, tvary, pravou a levou stranu;
- poučit děti o tom, kde si mohou hrát a kde nikoliv a také mluvit o potenciálně nebezpečných situacích a rizikových lokalitách v místě bydliště, mluvit o dopravních značkách, které se tam nachází;
- seznámit děti s různými druhy dopravních prostředků a jejich jízdními vlastnosti při změně podmínek prostředí (děšť, sníh);
- názorně vysvětlovat, jak se mají děti v určitých situacích v rámci silničního provozu chovat, trénovat s nimi konkrétní situace (přecházení silnice, chůze po chodníku, jízdu po cyklostezce) a učit je rozhodovat se s rozmyslem a za použití všech smyslů.

Mladší školní věk:

- naučit dítě, kudy se dostane do školy, vybrat cestu nejbezpečnější a probrat veškerá rizika, vést k samostatnosti, ale kontrolovat;
- naučit dítě základním dopravním předpisům a značkám, vysvětlit v čem spočívá jejich význam a seznámit s úlohou policie;
- rozvíjet cyklistické dovednosti, vysvětlit význam přilby a vliv počasí na provoz na pozemních komunikacích.

Starší školní věk:

- rozvíjet morální chápání dítěte, prohlubovat jeho znalosti a ztotožnit dítě s důležitostí dopravních pravidel, případně vysvětlit trestní důsledky, které vznikají při jejich porušování;
- učit děti samostatné jízdě na kole a znalostem povinné výbavy cyklisty;
- seznámit děti se základy první pomoci.

Je žádoucí, být pro děti vždy příkladem, a to jak na ulici, tak v autě jakožto řidič. Užitečné je pokládat dětem otázky týkající se různých dopravních situací a zjišťovat, jak by se samy zachovaly. Naučit dítě rozhlédnout se, i když nejede žádné auto a trénovat přecházení silnice na přechodech (Havlík, 2005).

Z uvedeného vyplývá, že ohleduplné a zodpovědné chování rodičů mívá velmi pozitivní vliv na budoucí jednání jejich potomků. Všechna výše uvedená pravidla pomáhají z dítěte vychovat zodpovědného účastníka silničního provozu. Dosažené znalosti je nutno neustále opakovat a prohlubovat praxí v různých situacích a v různém prostředí.

3.3.3 Dopravní výchova v mateřské škole

Velkou úlohu při výchově dětí k ukázněnému pohybu v silničním provozu sehrává nejen rodina, ale i škola. S nástupem do předškolního vzdělávání získává dítě zkušenosti sociálního styku s vrstevníky a pedagogové MŠ mají za úkol rozvíjet u dětí paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, orientaci v prostoru i čase, což jsou právě ty vlastnosti, které mají vliv na jejich reakce v provozu na pozemních komunikacích (Límová, 2006).

Stojan et al. (2007) definuje úkoly pedagoga při vzdělávání dětí v dopravní výchově v mateřských školách takto:

- rozvíjet u dětí obratnost, pohotovost, rozhodnost a odvalu zdolávat překážky, zároveň však zbytečně neriskovat, chovat se jako chodec ohleduplně k ostatním účastníkům silničního provozu;
- pohotově reagovat na světelné a zvukové signály, vnímat silniční provoz se zapojením všech smyslů;
- orientovat se v základních dopravních značkách svislých i vodorovných, znát význam signálů policisty při řízení křižovatky;
- vést děti k používání přechodu pro chodce, naučit je, jak se mají chovat na chodníku
- vést děti k ohleduplnému chování v prostředcích hromadné dopravy.

Límová (2006) podotýká, že důležité je u dítěte rozvíjet tzv. dopravní smysl, naučit dítě vnímat situace v reálu, a to s přihlédnutím k jeho vývojovému stupni. Je třeba brát v úvahu, že předškolák není schopen abstraktního myšlení. V reálných situacích si dítě spíše zapamatuje, co je důležité, než při memorování dopravních značek z obrázků.

Nejdůležitější náplní dopravní výchovy předškoláků je hra, která dítě rozvíjí po tělesné i duševní stránce. Dítě se tak učí naprosto přirozeně, aniž by tušilo, že je vzděláváno, hra mu působí radost a emoce mají vliv na to, co si zapamatuje (Límová, 2006).

Dítě se v mateřské škole naučí základním znalostem o silničním provozu, začíná rozeznávat světelné signály, jednoduché dopravní značky, pozná přechod pro chodce a naučí se, jak bezpečně přecházet silnici. Se zdokonalováním uvědomění si pravé a levé strany se učí, po které straně se má pohybovat. Mateřská škola tak chystá půdu pro výuku dopravní výchovy na prvním stupni základní školy (Štikar et al., 2003).

3.3.4 Dopravní výchova na základní škole

Ačkoliv není dopravní výchova dětí a mládeže na základních školách zavedena jako samostatný obor, je beze sporu důležitou součástí vzdělávacího procesu. Ve školním roce 2013/2014 se stala součástí Rámcového vzdělávacího programu pro základní školy, a to na základě rozhodnutí vlády ČR, kterou byla schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011-2020 (CDV, 2017).

V roce 2017 prošla strategie revizí a dopravní výchova zůstala součástí Akčního programu Revize a aktualizace NSBSP s platností od roku 2017-2020 a také mezi strategickými pilíři nejnovější plánu s názvem Strategie BESIP 2021-2030. Je tedy povinností školy, vzdělávat děti v dopravní výchově a zajistit jim tím bezpečnost a jistotu v silničním provozu (CDV, 2017 a BESIP, 2020).

Na RVP navazuje Školní vzdělávací program (dále jen ŠVP), který si vypracovává každá škola sama a výuka dopravní výchovy tak může být do vzdělávání zařazena s přihlédnutím k dopravní situaci v daném regionu a dle možností dané školy (MŠMT, 2017).

V rámci vzdělávacích oblastí RVP je možné témata týkající se dopravní výchovy zařazovat do jednotlivých oborů tam, kde je to efektivní, a to formou dílčích výstupů. Osvědčeným způsobem bývá výuka v blocích, výuka formou projektů, dopravních soutěží, výcviku na dopravním hřišti. Významnou roli v dopravní výchově může sehrávat školní družina. Každá škola si ŠVP tvoří na míru tak, aby výuka probíhala co nejefektivněji (Stojan et al., 2007).

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání je rozdělen do devíti vzdělávacích oblastí a k nim náležícím oborům:

- *Jazyk a jazyková komunikace (Český jazyk a literatura, Cizí jazyk, Další cizí jazyk)*
- *Matematika a její aplikace (Matematika a její aplikace)*
- *Informační a komunikační technologie (Informační a komunikační technologie)¹*
- *Člověk a jeho svět (Člověk a jeho svět)*
- *Člověk a společnost (Dějepis, Výchova k občanství)*
- *Člověk a příroda (Fyzika, Chemie, Přírodopis, Zeměpis)*
- *Umění a kultura (Hudební výchova, Výtvarná výchova)*
- *Člověk a zdraví (Výchova ke zdraví, Tělesná výchova)*
- *Člověk a svět práce (Člověk a svět práce). (MŠMT, 2017, s. 14)*

Jak zjistila Česká školní inspekce (2019), dopravní výchova bývá na českých základních školách realizována převážně na 1. stupni, nejčastěji ve 3. a 4. ročníku. Prostor bývá tématům dopravní výchovy na prvním stupni věnován v předmětech vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět*, tedy převážně v rámci předmětu *Prvouka* a své zakotvení má i ve vzdělávacím oboru *Tělesná výchova*. Na 2. stupni ZŠ bývají témata dopravní výchovy zařazena méně často, a to především do vzdělávací oblasti *Člověk a zdraví*, ve vzdělávacím oboru *Výchova ke zdraví*, dále ve *Výchově k občanství* nebo v hodinách *Tělesné výchovy*.

Pouze 1/3 škol, které se účastnily průzkumu, realizuje výuku dopravní výchovy rovnoměrně na 1. i 2. stupni. Žáci plně organizovaných škol, kteří se věnovali vzdělávání v oblasti dopravní výchovy na obou stupních, dosahovali lepších výsledků v dopravních testech. (ČŠI, 2019).

3.3.4.1 Dopravní výchova na I. stupni ZŠ

Cílem zařazení dopravní výchovy do učiva na 1. stupni ZŠ je vytváření dovedností a návyků k bezpečnému a ohleduplnému pohybu v silničním provozu. Žáci přijímají normy chování z hlediska etiky, rozvíjí se u nich komunikační kompetence, úcta ke zdraví a k životu svému i ostatních. Soustavná výchova v této oblasti by měla pomoci ke snížení nehodovosti a rizikového chování žáků v silničním provozu (MŠMT, 2012).

¹ Od 1. 9. 2021 *Informatika (Informatika)* dle aktualizovaného RVP ZV 2021

Od žáka v roli chodce se na konci 5. ročníku ZŠ očekává, že rozezná účastníky silničního provozu, rozpozná nebezpečné situace, chová se bezpečně a ohleduplně při chůzi po silnici i po chodníku, bezpečně přechází, bezpečně cestuje hromadnou dopravou i autem, zná význam zádržných systémů a techniku poutání, pro hru si vybírá bezpečné místo, uplatňuje bezpečnou jízdu na bruslích i koloběžce, při hodnocení dopravní situace používá všechny smysly. (MŠMT, 2012).

Od žáka v roli cyklisty se na konci 5. ročníku ZŠ očekává, že popíše výbavu jízdního kola a její funkci, charakterizuje postavení cyklisty v silničním provozu, zvládá techniku jízdy na kole, volí bezpečnou trasu a zvládá jízdu křižovatkou i kruhový objezd. Dále ovládá základy první pomoci (MŠMT, 2012).

Žák na konci 1. stupně pozná tyto dopravní značky:

- Stezka pro chodce – Stezka pro chodce a cyklisty – Stezka pro cyklisty
- Podchod nebo nadchod – Přechod pro chodce – Pozor, přechod pro chodce
- Pěší zóna – Obytná zóna
- Dej přednost v jízdě – Stop, dej přednost v jízdě
- Jednosměrný provoz – Příkázaný směr jízdy vpravo – Hlavní pozemní komunikace
- Železniční přejezd – Dálnice
- Zákaz vjezdu všech vozidel – Zákaz vstupu chodců
- Semaforey pro chodce a řidiče
- Dálnice (MŠMT, 2012)

3.3.4.2 Dětská dopravní hřiště

Dětská dopravní hřiště (DDH) jsou u nás používány k praktické výuce dopravní výchovy již od 60. let minulého století. K velké popularitě a zájmu větších měst o výstavbu dětských dopravních hřišť začalo docházet v 70. letech a v roce 1973 již na území Československa existovalo 27 stálých a 10 pojízdných hřišť (BESIP, 2017). Na dětském dopravním hřišti žáci rozvíjí teoretické znalosti, které získali v rámci vyučování a přivykají rušnému prostředí v silničním provozu. Předchozí výuka teorie je nezbytným předpokladem pro navazující praktický výcvik. Organizace výcviku v prostorách DDH je výhodná zejména v tom, že lze v rámci cvičení velmi věrně napodobit dopravní situaci a zároveň lze procvičovat pouze jeden prvek nebo pravidlo a trénink opakovat dle potřeby. Učitel na DDH má možnost

k dětem přistupovat individuálně a okamžitě opravovat jejich chyby. Děti se účastní vzdělávacího procesu, učí se ukázněnosti, ale zároveň je pro ně tato forma výuky zábavná (Límová, 2006).

V současné době se na území České republiky nachází přes 160 dětských dopravních hřišť, která patří do sítě DDH BESIP. Tam probíhá systematická výuka dopravní výchovy podle Tematického plánu BESIP (BESIP ©2021e). Tematický plán je sestaven pro žáky 4. tříd základních škol, jelikož děti právě v tomto ročníku dosahují deseti let, což je státem daná věková hranice, která jim umožňuje jakožto cyklistům samostatný pohyb v silničním provozu, to znamená bez dohledu starší zodpovědné osoby. Tematický plán předpokládá, že podle RVP ZV si již žáci osvojili základní pravidla týkající se chodců a mohou tedy začít s výukou pravidel pro cyklisty. Podle Tematického plánu se výuka na dopravních hřištích uskutečňuje v průběhu celého školního roku, v časovém rozmezí 5 hodin za pololetí a žáci, kteří si osvojili požadované dovednosti a znalosti a složili úspěšně závěrečnou zkoušku, získávají „Průkaz cyklisty“ (BESIP, 2019). Praktická část zkoušky je zachycena na Obrázku 2.

Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol je rozdělen na plán teoretické výuky a praktický výcvik, a je rozpracován do patnácti výukových obrazů, které stojí na pravidlech silničního provozu týkající se chodců a cyklistů tak, jak je stanoví zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jednotlivé obrazy se zaměřují například na povinnou výbavu jízdního kola, jízdu na jízdním kole, chůzi, dopravní značky, vjíždění na pozemní komunikaci, zastavování, stání, objíždění, vyhýbání, odbočování, jízdu křižovatkou nebo význam světelných signálů a pokynů policisty při řízení provozu (BESIP, 2019).



Obrázek 4. Zkouška mladého cyklisty ZŠ Krasohled Zábřeh (Zssvzabreh.cz, 2021)

3.3.4.3 Dopravní výchova na II. stupni ZŠ

Na 2. stupni ZŠ slouží zařazení dopravní výchovy k rozvoji a upevňování znalostí, které žáci získali na 1. stupni. Žák se naučí orientovat v provozu, správně a bezpečně reagovat, zvládat agresivitu svoji i ostatních. Dále rozvíjí základy první pomoci, seznamuje se s legislativou týkající se silničního provozu a někteří žáci se připravují na získání řidičského oprávnění pro malé motocykly. Dalším cílem je mimo jiné rozvíjení klíčových kompetencí RVP ZV s důrazem na odpovědnost, toleranci, úctu ke zdraví svému i zdraví ostatních a ohleduplnost (MŠMT, 2012). Děti se prostřednictvím dopravní výchovy naučí chovat v silničním provozu rozvážně a jistě. Pochopí důležitost dodržování pravidel a respektu vůči ostatním účastníkům silničního provozu (Štikar et al., 2003).

Očekává se, že žák po ukončení základního vzdělání ovládá základní pojmy pravidel silničního provozu, ovládá pravidla týkající se chodce a cyklisty, tedy pravidla spojená s přecházením silnice, křižovatkami, problematiku přednosti v jízdě, rozumí pokynům policisty při řízení provozu na křižovatce. Zná pravidla, která musí dodržovat pasažér při cestě autem i hromadnou dopravou, výbavu cyklisty a pravidla týkající se jízdy na kole. Ovládá dopravní značky svislé, vodorovné, zákazové a příkazové. Co se týká samotného provozu na silnici, chápe význam objížďky, obchvatu, dokáže identifikovat jízdní pruhy i tramvajový pás. Pamatuje si, že nesmí nikoho ohrozit ani omezit a chová se vždy ohleduplně (MŠMT, 2012).

Stojan (2008b) uvádí, že všechny znalosti a dovednosti žáci získávají v nejlepším případě především prostřednictvím praktické výuky, zkušenosti a prožitku. Nejprve se učí poznávat okolí jim blízké a teprve potom dospívají k obecným poznatkům i jinde. Účinné je nechat žákům prostor, tvořit projekty na témata pro ně zajímavá. Autor dále doporučuje vést s žáky diskuze na dopravní situace, u kterých byli přítomni, tomu mohou napomoci výlety, exkurze, vycházky.

3.3.5 Dopravní výchova v době pandemie covid-19

Covid-19 je onemocnění způsobené kmenem koronaviru s názvem SARS-CoV-2. Poprvé byl tento virus identifikován na konci roku 2019 v čínském městě Wu-chan, kde se ohnisko nákazy rychle rozšířilo a dostalo se do dalších částí Číny. Brzy poté se nové případy nákazy objevily v dalších zemích Asie, v Austrálii a postupem času i v Evropě, Africe a Americe. Onemocnění je vysoce infekční, projevuje se především vysokými horečkami a respiračními potížemi. Dne 30. 1. 2020 byla Světovou zdravotnickou organizací vyhlášen stav

nouze a 11. 3. 2020 bylo šíření viru prohlášeno za pandemii. Dne 1. 3. 2020 se vyskytly první případy onemocnění v ČR. Evropa byla vyhlášena hlavním epicentrem nákazy o necelé dva týdny později (SZÚ, 2019).

Pandemie covid-19 zasáhla do života lidí na celém světě. Nejen v České republice, ale i v ostatních zemích světa došlo k postupnému omezování pohybu, se kterým souviselo také uzavření škol, a to včetně mateřských. Jak zjistila Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC, 2021, vlastní překlad), přechod na distanční výuku, která se většinou uskutečňovala online formou, znemožnil na většině evropských škol praktickou výuku v oblasti dopravní výchovy. Odborníci z 11 evropských zemí, kteří byli tázáni na dopad pandemie na vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu v jejich zemi, se shodli na tom, že v důsledku uzavření škol se nemohly konat lekce dopravní výchovy, zkoušky pro chodce a cyklisty a nemohlo se zrealizovat testování a evaluace učebních materiálů, stejně tak jako plánované kurzy pro učitele dopravní výchovy.

Školám, učitelům i rodičům byly aktivně předkládány učební materiály digitální formou. V mnoha zemích vznikly digitální platformy pro shromažďování a prezentaci výukových materiálů. V některých zemích proběhlo on-line školení pedagogů (např. v ČR). V několika zemích přechod na distanční výuku způsobil, že byla větší pozornost ve výuce věnována těm nejdůležitějším předmětům a dopravní výchova se vůbec nerealizovala (ETSC, 2021, vlastní překlad).

Většina dotazovaných odborníků se domnívá, že výuka dopravní výchovy bude nadále probíhat digitální formou, jiní předpokládají návrat k již zavedeným způsobům výuky, jak tomu bylo před pandemií, a to především z toho důvodu, že není možné převést praktický výcvik do digitální formy (ETSC, 2021, vlastní překlad).

4 METODIKA PRÁCE

Cílem bakalářské práce je zjistit teoretickou úroveň znalostí silničního provozu u žáků 6. a 9. ročníků dvou základních škol v Olomouckém kraji. K tomu, abychom dosáhli stanoveného cíle, jsme realizovali kvantitativní výzkum za použití anonymního znalostního testu, který měl zjistit úroveň teoretických znalostí výzkumného souboru v oblasti dopravní výchovy. Praktická část bude navazovat na teoretické poznatky, ke kterým jsme dospěli v předchozích částech práce na základě studia relevantních odborných zdrojů. V bakalářské práci jsme použili citační normu ČSN ISO 690. V následující kapitole budou uvedeny základní informace o provedeném výzkumném šetření.

4.1 Výzkumný problém

Děti patří mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu (Tomešová, 2021) a je žádoucí, aby předtím, než sami vkročí nebo vyjedou na silnici, disponovali potřebnými znalostmi a dovednostmi z oblasti dopravní výchovy. Jedině tak můžeme z části předcházet úrazům a úmrtím dětí v silničním provozu. Od žáků 2. stupně ZŠ se již dle RVP v této oblasti očekává určitá znalost. Cílem našeho šetření bylo zjistit, jaká je úroveň znalostí těchto žáků.

Výzkumný problém byl formulován prostřednictvím následujících výzkumných otázek:

VO1: Jaká je znalost pravidel silničního provozu u žáků 2. stupně ZŠ?

VO2: Jsou chlapci úspěšnější v testu znalostí pravidel silničního provozu než dívky?

VO3: Jsou žáci 9. tříd úspěšnější v testu znalostí pravidel silničního provozu než žáci 6. tříd?

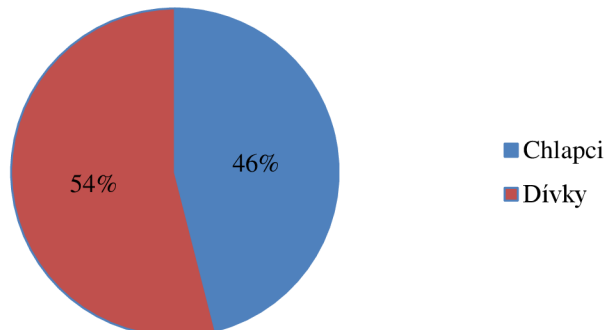
VO4: Jsou žáci ZŠ, která praktikuje výuku na DDM v testu znalostí pravidel silničního provozu úspěšnější než žáci, kteří se dopravní výchově věnují na ZŠ pouze teoreticky?

VO5: Které otázky činily žákům největší problémy a ve kterých byli naopak nejúspěšnější?

4.2 Charakteristika výzkumného souboru

Znalostní test z dopravní výchovy celkem absolvovalo 113 dětí na dvou základních školách v Olomouckém kraji, kterými byly Základní škola a Dům dětí a mládeže Krasohled Zábřeh a Základní škola Štěpánov. Mezi respondenty bylo 61 dívek a 52 chlapců. Dle rozložení byl větší počet dětí na ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh (53,10 %) než na ZŠ Štěpánov (46,90 %). Z hlediska pohlaví převažovaly dívky (53,98 %) nad chlapci (46,02 %). Podle Statistické ročenky školství, by měli, v Olomouckém kraji na druhém stupni základní školy tohoto typu, v distribuci pohlaví převažovat chlapci (MŠMT, 2021). V případě našeho výzkumu tomu tak nebylo, což lze vysvětlit aktuálně vyšší nemocností – výzkumného šetření se z důvodu absence neúčastnilo celkem 21 žáků.

Podrobnou charakteristiku dotazovaných znázorňuje Graf 1. a Tabulka 2. Z Tabulky 3. je patrné, že nejpočetnější byly v rámci našeho šetření šesté třídy (60,18 %) a nejméně žáků bylo zastoupeno v devátých třídách (39,82 %).



Graf 1. Distribuce respondentů podle pohlaví

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 2. Distribuce respondentů podle pohlaví a typu školy

Respondenti	Dívky		Chlapci		Celkem	
	n	%	n	%	n	%
ZŠ Štěpánov	31	50,82	22	42,31	53	46,90
ZŠ Zábřeh	30	49,18	30	57,69	60	53,10
Celkem	61	100,00	52	100,00	113	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 3. Distribuce respondentů podle ročníku

Respondenti	Dívky		Chlapci		Celkem	
	n	%	n	%	n	%
6. ročník	36	59,02	32	61,54	68	60,18
9. ročník	25	40,98	20	38,46	45	39,82
Celkem	61	100,00	52	100,00	113	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

4.2.1 Charakteristika zúčastněných škol

ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh je jednou z pěti základních škol v Zábřehu (okres Šumperk). Je to škola plně organizovaná, situovaná v těsné blízkosti sídliště. Proto také ŠVP této školy nese název Škola mezi paneláky. Kapacita školy je 710 žáků. Školu navštěvují především děti ze sídliště Severovýchod, dále také žáci z města a asi dvaceti okolních vesnic. Škola je sloučena s Domem dětí a mládeže Krasohled Zábřeh (ŠVP, 2017).

Dopravní výchova se na této základní škole realizuje ve 4. a 5. třídách, podle Tematických plánů BESIP, žáci se každoročně účastní zkoušek k získání Průkazu mladého cyklisty. Výuky dopravní výchovy se účastní i žáci 2. stupně mimo ŠVP a také žáci v rámci školní družiny. Přímo při škole mají žáci k dispozici zbrusu nové dopravní hřiště (otevřeno v roce 2020). Před jeho otevřením žáci dojížděli na dopravní hřiště v Mohelnici. V době distanční výuky, která probíhala z důvodů pandemie covid-19, nebyla praktická výuka na DDH možná, žáci získávali a upevňovali znalosti prostřednictvím Didakta.cz a výukových

materiálů BESIP. Veškeré informace a prohlídku DDH výzkumnici zprostředkovala paní zástupkyně ředitele ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh.

Základní škola Štěpánov se nachází ve městě Štěpánov (okres Olomouc), které má v současné době okolo 3500 obyvatel. ZŠ Štěpánov je školou úplnou s devíti postupnými ročníky. Její kapacita činí 600 žáků. ZŠ Štěpánov navštěvují žáci ze Štěpánova a také ze spádových oblastí, jimiž jsou Benátky, Březce, Moravská Huzová, Liboš a Hnojice (ŠVP, 2016).

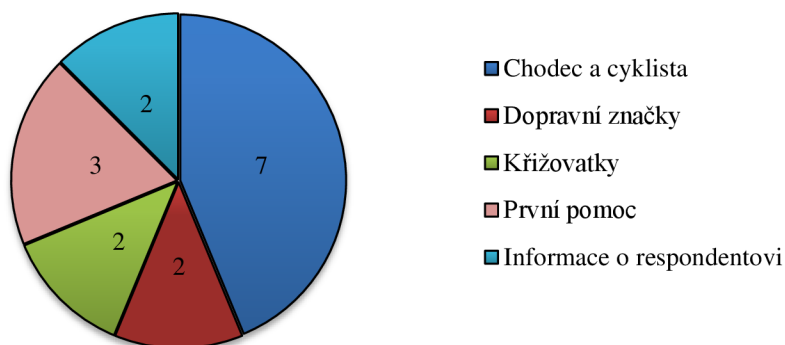
Jak jsme zjistili z rozhovoru s paní zástupkyní ředitele, výuce dopravní výchovy se ve škole věnují zejména na prvním stupni, a to čistě teoreticky, nejčastěji v rámci předmětu prvouka. Z důvodu nedostatečné dostupnosti DDH, se žáci praktického výcviku neúčastní. Na 2. stupni probíhá výuka dopravní výchovy průřezově v rámci občanské výchovy a výchovy ke zdraví. V průběhu distanční výuky, se žáci dopravní výchově věnovali online za pomoci výukových videí. Učitelé také pracují s materiály, které jsou volně dostupné na portálu [Bezpečné cesty.cz](http://Bezpečné.cesty.cz).

4.3 Struktura testu

Znalostní test obsahoval 14 uzavřených otázek z problematiky dopravní výchovy, přičemž vždy jedna odpověď byla správná. Test obsahoval ještě dvě doplňující polootevřené otázky, ve kterých nás zajímalo, kde respondent získává informace týkající se dopravní výchovy a jakým způsobem se nejčastěji dostává do školy.

Největší část otázek byla zaměřena na obecnou znalost pravidel silničního provozu z hlediska chodce a cyklisty, dvě otázky se týkaly dopravních značek, dvě otázky byly zaměřeny na zvládnutí křižovatek a tři otázky na základy první pomoci. Strukturu testu znázorňuje Graf 2.

Při tvorbě testových otázek se výzkumnice inspirovala v didaktických testech k získání Průkazu mladého cyklisty, dále v učebnicích dopravní výchovy a také v RVP ZV a jeho implementaci dopravní výchovy do základního vzdělávání. Otázky jsme koncipovali tak, aby odpovídaly předpokládané znalosti v této oblasti u žáků druhého stupně základní školy. Vzor znalostního testu, který jsme žákům předložili, jeho verze s vyznačenými správnými odpověďmi a ukázka vyplněného testu respondentem jsou součástí příloh jako Příloha 1–3.



Graf 2. Struktura testu

Zdroj: vlastní výzkum

4.4 Uspořádání výzkumu

První ze dvou škol, kde jsme realizovali výzkumné šetření, byla ZŠ Štěpánov, která je blízká osobě výzkumnice, jelikož zde sama absolvovala devět ročníků základního vzdělávání a účast na této bakalářské práci jí byla přislíbena vedením školy poté, co zde absolvovala praxi v rámci třetího ročníku bakalářského studia. ZŠ Štěpánov se dopravní výchovou zabývá spíše na prvním stupni, a to především teoreticky, protože se jedná o školu vesnického typu a dopravní hřiště nemají dostupné.

Druhá ze zkoumaných škol byla vybrána na základě toho, jakým způsobem mají ve výuce zahrnutou dopravní výchovu. Záměrem bylo provést průzkum v takové škole v Olomouckém kraji, která ve výuce dopravní výchovy postupuje podle Tematického plánu BESIP a k praktické výuce využívá dětské dopravní hřiště. Výzkumnice vybrala několik základních škol v Olomouckém kraji, které splňovaly její kritéria a spolupráce na průzkumu jí byla po telefonické domluvě přislíbena paní zástupkyní Základní školy a Domu dětí a mládeže Krasohled Zábřeh.

V obou případech se tedy jednalo o záměrný výběr školy, o výběru nerozhodovala náhoda, ale úsudek výzkumníka (Chráska, 2006). Vedení obou škol souhlasilo s průzkumem a s uvedením informací týkajících se instituce v rámci této bakalářské práce. Souhlasy jsou uvedeny jako Příloha 4 a Příloha 5.

Před samotnou realizací průzkumu byl tentýž test předložen třem dětem ve věku 12-15 let, abychom se ujistili, že je test dostatečně srozumitelný pro naši cílovou skupinu. Žádné z těchto dětí se později průzkumu neúčastnilo a žádné z nich nezaznamenalo zásadní problém

v interpretaci testových otázek. Tento postup je doporučován Dismanem (2002) a označován jako předvýzkum.

Postup na obou školách byl následující. Nejprve jsme se s vedením školy telefonicky domluvili na termínu návštěvy výzkumnice. Den před realizací výzkumu absolvovala výzkumnice test na přítomnost antigenu viru sars-cov-2 a vzhledem k tomu, že byl vyhodnocen jako negativní, dostavila se výzkumnice do školy, kde v hodinách méně náročných předmětů žákům osobně předložila vytištěné testové otázky.

Výzkumnice žákům vysvětlila, k čemu budou získaná data sloužit a proč jsou jejich odpovědi důležité. Přítomnost výzkumnice při sběru dat byla výhodná také v tom, že jsme se mohli ujistit, že žáci pracovali samostatně a případně jim vysvětlit nejasnosti. Výzkumnice žáky předem upozornila, že test je anonymní, žáci byli žádáni pouze o to, aby uvedli pohlaví, název školy a zařazení do školní třídy. Čas, který žáci potřebovali k vyplnění znalostního testu, byl 15 až 20 minut. Test vyplnili všichni přítomní žáci, návratnost tedy byla 100%.

Samotný průzkum byl realizován v polovině června 2021, necelý měsíc po tom, co byla znovu obnovena prezenční výuka na základních školách po dlouhém období distanční výuky z důvodu pandemie covid-19. Oběma školám dala výzkumnice k dispozici vzorové testy a správné odpovědi, aby si mohli případně spolu s vyučujícím projít, kde se jim dařilo a kde naopak chybovali.

4.5 Způsob zpracování dat

Testy byly výzkumníci ručně opraveny a výsledky následně převedeny do programu Microsoft Excel pomocí číselných kódů a analyzovány. Získaná data jsme porovnávali z hlediska školy, kterou žáci navštěvují a také z hlediska jejich pohlaví a věku. Školy, kde se průzkum realizoval, dostaly výsledky k dispozici v podobě grafů a tabulek.

5 VÝSLEDKY

V této kapitole uvádíme výsledky provedeného výzkumného šetření, které bylo zaměřeno na znalost pravidel silničního provozu u žáků základních škol. Data jsou uváděna formou tabulek a grafů se slovním komentářem. Nejprve uvádíme celkové výsledky, poté procentuální podíl úspěšnosti z hlediska pohlaví, ročníku a školy, kterou respondenti navštěvují. Dále vyhodnotíme jednotlivé okruhy otázek, abychom mohli porovnat, ve kterých částech testu byli žáci úspěšní a kde se jim nedařilo.

VO1: Jaká je znalost pravidel silničního provozu u žáků 2. stupně ZŠ?

Na vyplňování testu se podílelo 113 žáků 6. a 9. ročníků dvou základních škol v Olomouckém kraji. Test obsahoval 14 znalostních otázek, každá správná odpověď byla hodnocena 1 bodem. Celkem bylo zodpovězeno 1582 otázek, z těchto odpovědí bylo 916 správně a 666 špatně. Získaná data jsou uvedena v Tabulce 4. Celková úspěšnost žáků základních škol ve znalostním testu tedy byla 57,90 %.

Tabulka 4. Celková úspěšnost

Odpovědi	Odpovědi celkem (n)	Odpovědi celkem (%)
Celkem	1582	100,00
Správně	916	57,90
Špatně	666	42,10

Zdroj: vlastní výzkum

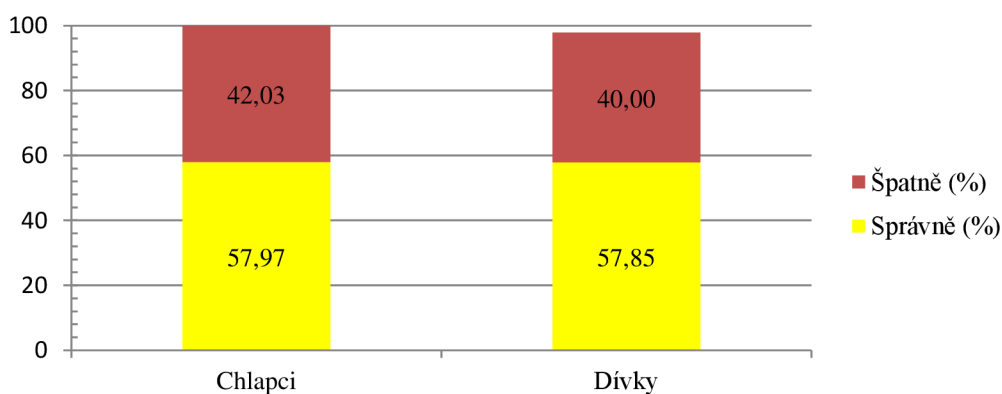
VO2: Jsou chlapci úspěšnější v testu znalostí pravidel silničního provozu než dívky?

Celkem se šetření účastnilo 52 chlapců, kteří odpověděli na 728 otázek, 422 odpovědi bylo správných a 306 špatných. Chlapci byli úspěšní z 57,97 %. Dívek bylo 61, odpověděly na 854 otázek, 494 odpovědi bylo správných a 360 odpovědi bylo špatných. Jejich úspěšnost tedy byla 57,85 %. Počty správných a špatných odpovědi lze vidět v Tabulce 5. Celkový rozdíl ve znalostech mezi chlapci a dívkami je pouze 0,12 %, což je výsledek opravdu nepatrný a lze tedy konstatovat, že chlapci i dívky byli stejně úspěšní. Úspěšnost chlapců a dívek v procentech znázorňuje Graf 3.

Tabulka 5. Odpovědi chlapců a dívek

Odpovědi	Chlapci (n)	Dívky (n)
Celkem	728	854
Správně	422	494
Špatně	306	360

Zdroj: vlastní výzkum



Graf 3. Úspěšnost chlapců a dívek v %

Zdroj: vlastní výzkum

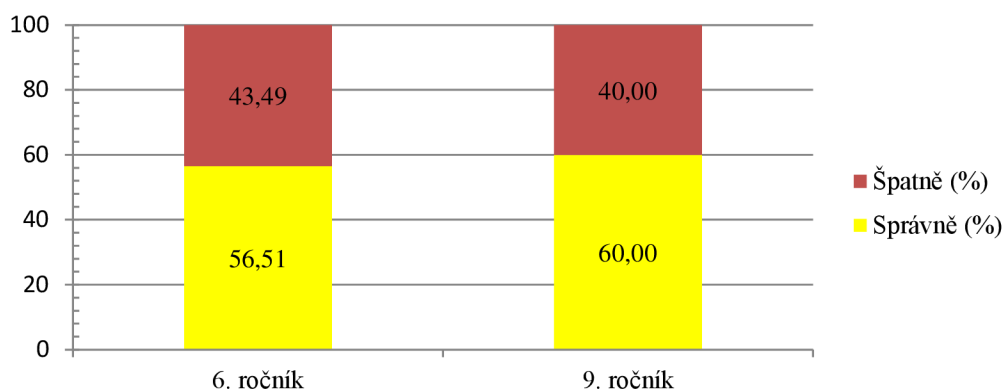
VO3: Jsou žáci 9. ročníků úspěšnější v testu znalostí pravidel silničního provozu než žáci 6. ročníků?

V 6. ročnících se výzkumného šetření zúčastnilo 68 žáků, kteří odpověděli na 952 otázek. Správných odpovědí bylo 538, špatných 414. Celková úspěšnost žáků 6. ročníků byla 56,51 %. V rámci 9. ročníků se výzkumného šetření zúčastnilo 45 žáků, kteří odpověděli celkem na 630 otázek, z nichž 378 odpovědí bylo správných a 252 špatných. Celková úspěšnost žáků 9. ročníků tedy byla 60 %. Žáci 9. ročníků byli o 3,49 % úspěšnější než žáci 6. ročníků. Porovnání počtu správně a špatně zodpovězených otázek je patrné z Tabulky 6, procentuální výsledky z Grafu 4.

Tabulka 6. Odpovědi žáků 6. a 9. ročníků

Odpovědi	6. ročník (n)	9. ročník (n)
Celkem	952	630
Správně	538	378
Špatně	414	252

Zdroj: vlastní výzkum

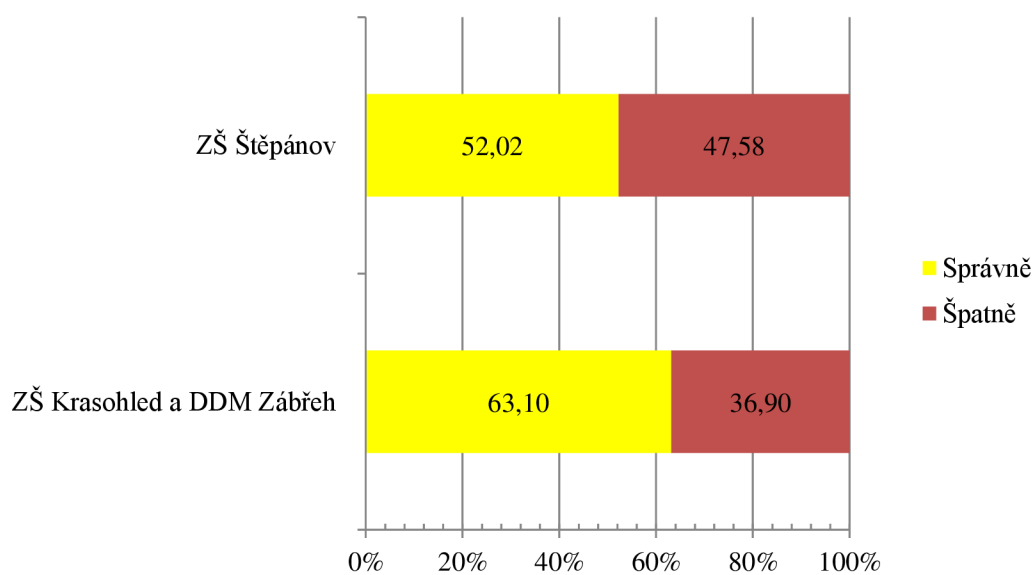


Graf 4. Úspěšnost 6. a 9. ročníků v %

Zdroj: vlastní výzkum

VO4: Jsou žáci ZŠ, která praktikuje výuku na DDH podle Tematického plánu BESIP, v testu znalostí pravidel silničního provozu úspěšnější než žáci, kteří se dopravní výchově věnují na ZŠ pouze teoreticky?

Na ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh se výzkumného šetření účastnilo 60 žáků, celkem odpověděli na 840 otázek, z nichž 530 bylo správných a špatných odpovědí bylo 310. Celková úspěšnost žáků ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh byla 63,10 %. Žáků ZŠ Štěpánov, kteří se účastnili výzkumného šetření, bylo 53 a odpověděli celkem na 742 otázek, z nichž 386 odpovědí bylo správných a 356 špatných. Celková úspěšnost žáků ZŠ Štěpánov tedy byla 52,02 %. Žáci ZŠ a DDM Krasohled, kteří se výuce dopravní výchovy věnovali teoreticky i prakticky na DDH podle Tematického plánu BESIP, byli ve znalostním testu o 11,08 % úspěšnější než žáci ZŠ Štěpánov, u kterých výuka dopravní výchovy probíhala pouze teoreticky. Tyto výsledky znázorňuje Graf 5.



Graf 5. Celkové výsledky obou škol

Zdroj: vlastní výzkum

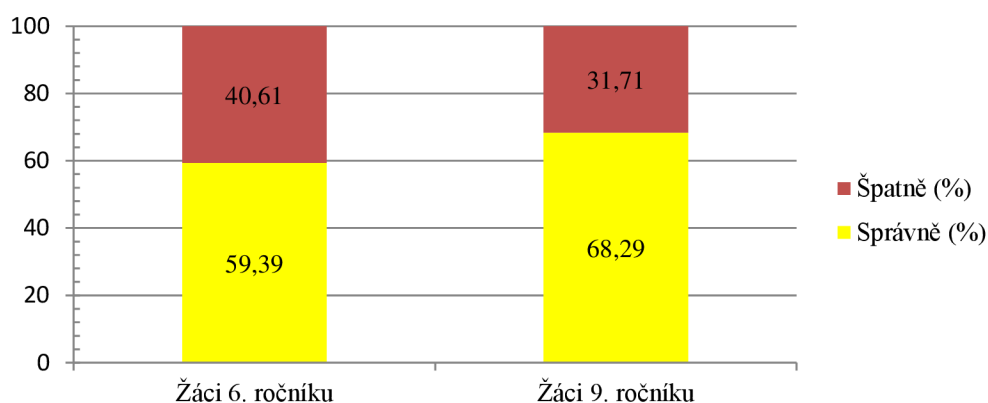
Výsledky 6. a 9. ročníků ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh

35 žáků z 6. ročníku ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh odpovědělo celkem na 490 otázek, z toho správně na 291 a špatně na 199 otázek. Úspěšnost žáků 6. ročníku v rámci ZŠ a DDM Zábřeh tedy činila 59,39 %. 25 žáků z 9. ročníku ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh odpovědělo celkem na 350 otázek, z toho správně na 239 a špatně na 111 otázek. Úspěšnost žáků 9. ročníku ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh tak odpovídala 68,29 %. Na ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh byli v testu úspěšnější žáci 9. ročníku než žáci 6. ročníku, a to o 8,9 %. Odpovědi žáků ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh jsou zobrazeny v Tabulce 7 a grafické znázornění jejich procentuálních výsledků ukazuje Graf 6.

Tabulka 7. Odpovědi žáků 6. a 9. ročníků ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh

Odpovědi	Žáci 6. tříd (n)	Žáci 9. tříd (n)
Celkem	490	350
Správně	291	239
Špatně	199	111

Zdroj: vlastní výzkum



Graf 6. Distribuce odpovědí žáků 6. a 9. ročníků ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh v %

Zdroj: vlastní výzkum

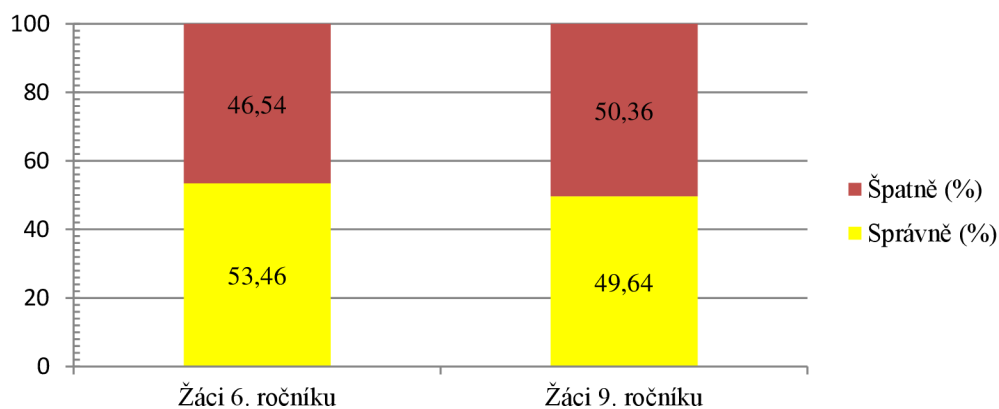
Výsledky 6. a 9. ročníků ZŠ Štěpánov

Na ZŠ Štěpánov se v 6. třídách účastnilo znalostního testu 33 žáků, kteří odpověděli celkem na 462 otázek, z toho 247 odpovědí bylo správných a 215 špatných. Úspěšnost žáků 6. ročníku ZŠ Štěpánov byla 53,46 %. V 9. třídách se na ZŠ Štěpánov výzkumného šetření účastnilo 20 žáků, kteří celkem odpověděli na 280 otázek. Počet správných odpovědí byl 139 a počet špatných byl 141. Celková úspěšnost žáků 9. ročníku ZŠ Štěpánov tedy byla 49,64 %. Na ZŠ Štěpánov byli v testu úspěšnější žáci 6. ročníku než žáci 9. ročníku, a to o 3,82 %. Získaná data zobrazuje Tabulka 8 a procentuální výsledky ukazuje Graf 7.

Tabulka 8. Odpovědi žáků 6. a 9. ročníků ZŠ Štěpánov

Odpovědi	Žáci 6. tříd (n)	Žáci 9. tříd (n)
Celkem	462	280
Správně	247	139
Špatně	215	141

Zdroj: vlastní výzkum



Graf 7. Distribuce odpovědí žáků 6. a 9. ročníků ZŠ Štěpánov v %

Zdroj: vlastní výzkum

Souhrn výsledků, kterých dosáhli žáci 6. a 9. ročníků na ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh a na ZŠ Štěpánov, ukazuje Tabulka 9.

Tabulka 9. Souhrn výsledků obou škol

	ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh				ZŠ Štěpánov				Celkem	
	6. ročník		9. ročník		6. ročník		9. ročník			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Správně	291	59,39	239	68,29	247	53,46	139	49,64	916	57,90
Špatně	199	40,61	111	31,71	215	46,54	141	50,36	666	42,10
Celkem	490	100,00	350	100,00	462	100,00	280	100,00	1582	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

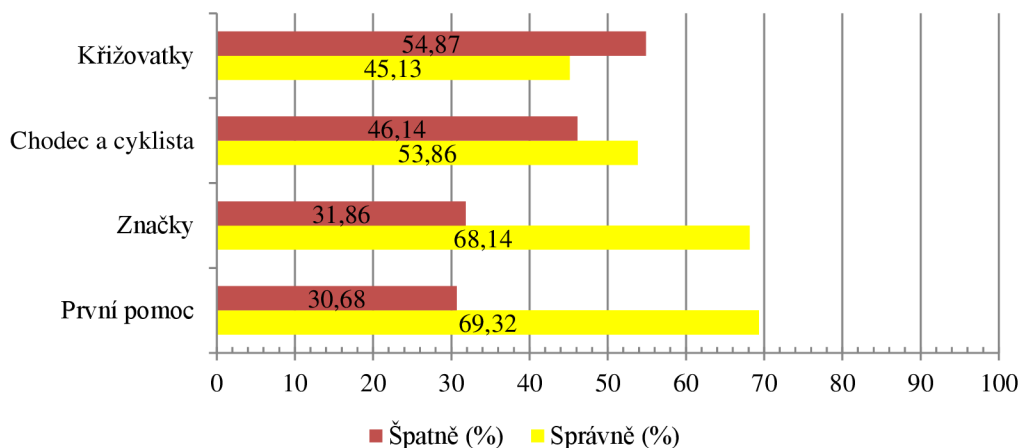
VO5: Které otázky činily žákům největší problémy a ve kterých byli naopak nejúspěšnější?

Jak jsme zjistili, nejlépe žáci odpovídali na otázky týkající se základů první pomoci, kde byli úspěšní z 69,32 %. Velice podobný výsledek jsme zaznamenali u znalosti dopravních značek, kde žáci správně označili 68,14 % odpovědí. V pravidlech silničního provozu týkajících se chodce a cyklisty měli nadpoloviční úspěšnost 53,86 %. Naopak největší mezery měli v řešení přednosti na křižovatkách, zde bylo pouze 45,13 % správných odpovědí. Výsledky v procentech zobrazuje Tabulka 10 a z Grafu 8 je patrné, kolik odpovědí bylo v jednotlivých okruzích správných a kolik špatných. Celkový počet všech odpovědí je znát z tabulky, kterou přikládáme jako Přílohu 2.

Tabulka 10. Úspěšnost žáků podle oblasti zkoumání

Oblast zkoumání	Správně (%)
První pomoc	69,32
Značky	68,14
Chodec a cyklista	53,86
Křižovatky	45,13

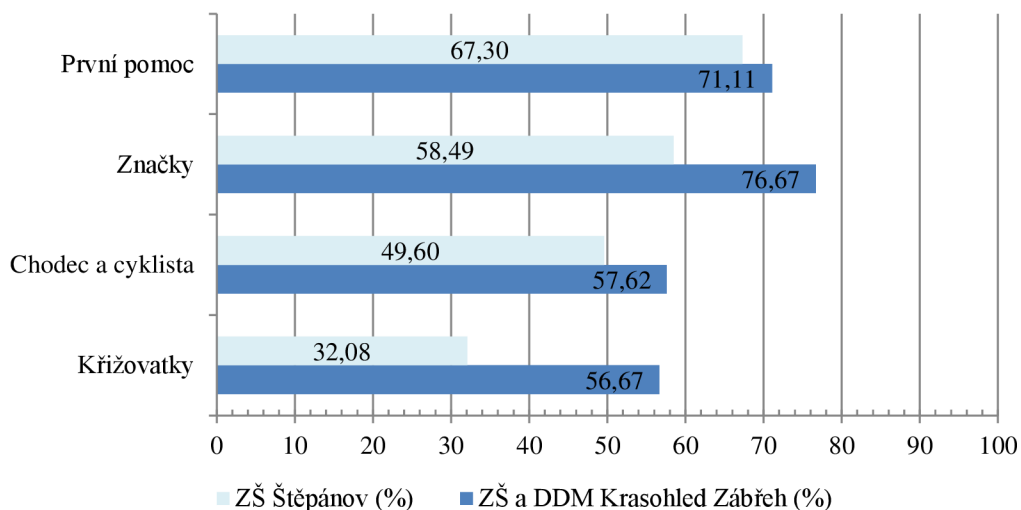
Zdroj: vlastní výzkum



Graf 8. Distribuce správných a špatných odpovědí v jednotlivých okruzích v %

Zdroj: vlastní výzkum

Úspěšnost škol v rámci jednotlivých okruhů je zřejmá z Grafu 9. ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh dosáhla ve všech tematických okruzích testu lepších výsledků. Největší rozdíl byl patrný v oblasti řešení přednosti na křižovatkách, kde byla ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh o 24,59 % úspěšnější než ZŠ Štěpánov.



Graf 9. Úspěšnost škol v jednotlivých okruzích

Zdroj: vlastní výzkum

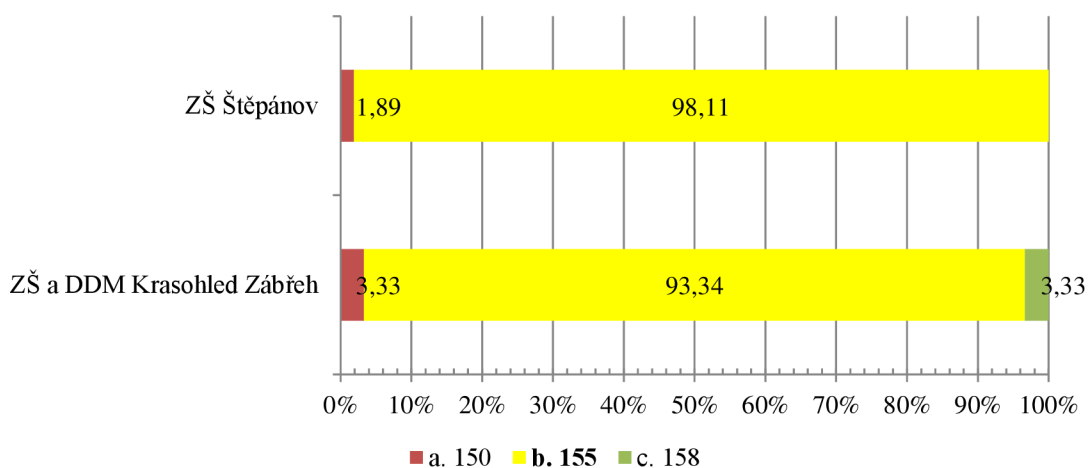
Nejvíce správných odpovědí se vyskytovalo v otázce č. 12, ve které jsme se zajímali o to, zda žáci znají telefonní číslo rychlé záchranné služby. Distribuci odpovědí ukazuje Tabulka 11, správné odpovědi jsou označeny žlutě a tučně.

Tabulka 11. Otázka č. 12 – otázka s nejvyšším počtem správných odpovědí

Otázka č. 12: Jaké číslo voláme pro přivolání záchranné služby?	Počet respondentů (n)	Procento respondentů (%)
a. 150	3	02,65
b. 155	108	95,58
c. 158	2	01,77
Celkem	113	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

Z celkového počtu 113 respondentů (100 %), byla odpověď a. označena 3 respondenty (2,65 %), správná odpověď b. 113 respondenty (95,58 %) a odpověď c. 2 respondenty (1,77 %).



Zdroj: vlastní výzkum

Graf 10. Otázka č. 12 – distribuce odpovědí podle škol

Distribuci odpovědí v otázce č. 12 podle škol znázorňuje Graf 10. Nejvíce správných odpovědí zaznamenali žáci ZŠ Štěpánov (98,11 %). Žáci ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh odpověděli správně z 93,34 %.

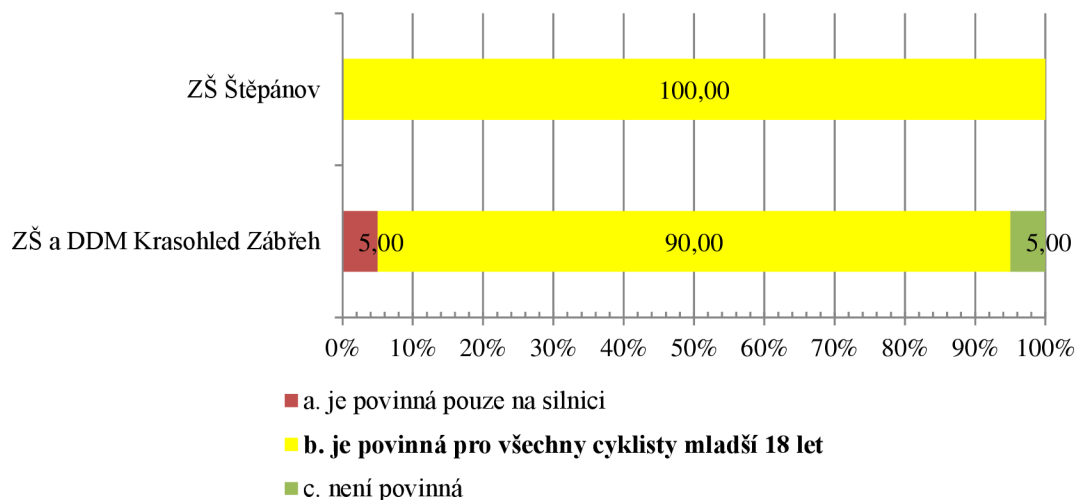
Druhý nejvyšší počet správných odpovědí jsme zaznamenali u otázky č. 8., která zkoumala znalost povinnosti používat cyklistickou přilbu. Výsledky znázorňuje Tabulka 12. Odpověď a. označili 3 respondenti (2,65 %). Správná odpověď b., byla označena 107 respondenty (94,70 %) a odpověď c. považovali za správnou 3 respondenti (2,65 %).

Tabulka 12. Otázka č. 8 – otázka s 2. nejvyšším počtem správných odpovědí

Otázka č. 8: Cyklistická přilba:	Počet respondentů (n)	Procento respondentů (%)
a. je povinná pouze na silnici	3	02,65
b. je povinná pro všechny cyklisty mladší 18 let	107	94,70
c. není povinná	3	02,65
Celkem	113	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

Následuje grafické znázornění distribuce odpovědí dle škol (Graf 11). ZŠ Štěpánov měla v této otázce 100% úspěšnost. ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh byli úspěšní z 90 %.



Graf 11. Otázka č. 8 – distribuce odpovědí podle škol

Zdroj: vlastní výzkum

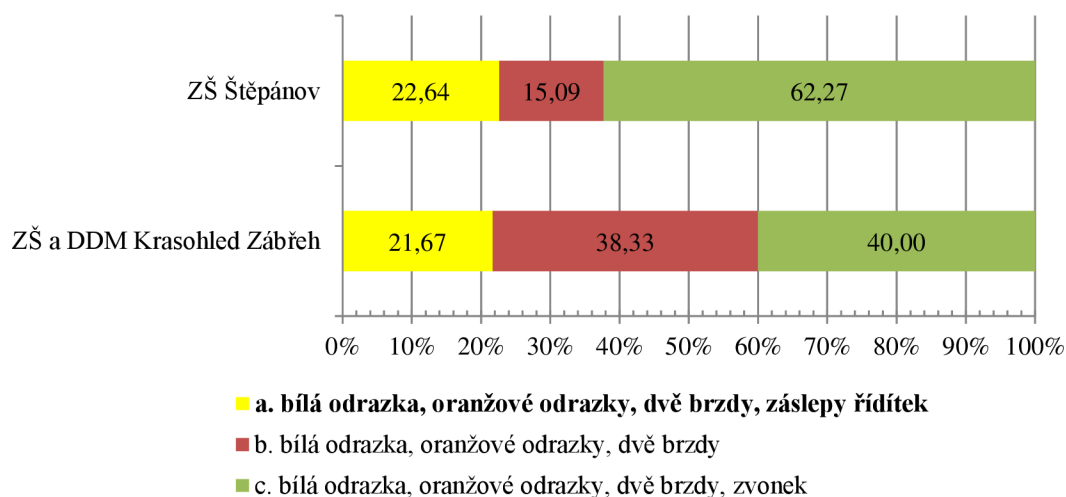
Nejvíce chybných odpovědí se vyskytovalo v otázce č. 6, která zkoumala znalost povinné výbavy jízdního kola (Tabulka 13). Správnou odpověď a. označilo 25 respondentů (22,12 %), odpověď b. 31 respondentů (27,44 %) a odpověď c. 57 respondentů (50,44 %).

Tabulka 13. Otázka č. 6 – otázka s nejvyšším počtem chybných odpovědí

Otázka č. 6: Do povinné výbavy jízdního kola patří:	Počet respondentů (n)	Procento respondentů (%)
a. bílá odrazka, oranžová odrazky, dvě brzdy, záslepy řídítek	25	22,12
b. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy	31	27,44
c. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy, zvonek	57	50,44
Celkem	113	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

V obou školách byl počet správných odpovědí velmi podobný a nízký, jak ukazuje Graf 12. Žáci ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh označovali z 22,64 % správnou odpověď a., z 15,09 % odpověď b., a nejvíce žáků označilo odpověď c. (40 %). Na ZŠ Štěpánov byl podobný počet správných odpovědí a. (22,64 %), distribuce odpovědí b. (15,09 %) a c. (62,27 %), byla ve srovnání se ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh, výrazně odlišná.



Graf 12. Otázka č. 6 – otázka s nejvyšším počtem chybných odpovědí

Zdroj: vlastní výzkum

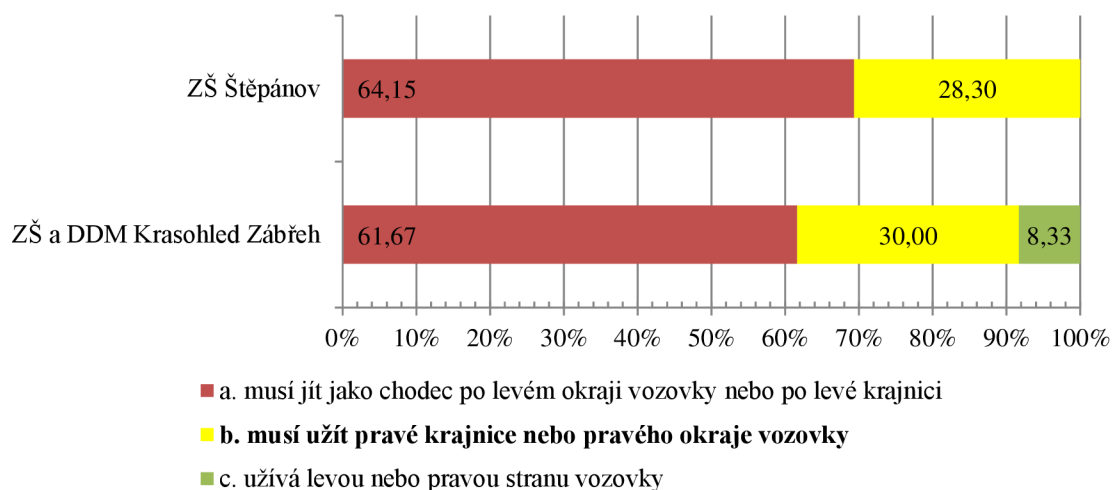
Otázka č. 7 byla otázkou s druhým nejvyšším počtem chybných odpovědí a týkala se správného chování cyklisty, který vede jízdní kolo (Tabulka 14).

Tabulka 14. Otázka č. 7 – otázka s 2. nejvyšším počtem chybných odpovědí

Otázka č. 7: Pokud cyklista vede jízdní kolo a nemá možnost jít po chodníku:	Počet respondentů (n)	Procento respondentů (%)
a. musí jít jako chodec po levém okraji vozovky nebo po levé krajnici	71	62,83
b. musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky	33	29,20
c. užívá levou nebo pravou stranu vozovky	9	07,97
Celkem	113	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

Z celkového počtu 113 respondentů (100 %) uvedlo 71 respondentů (62,83 %) odpověď a., správnou odpověď b. uvedlo 33 respondentů (29,20 %), a odpověď c. 9 respondentů (7,97 %). Grafické znázornění distribuce odpovědí v rámci škol vidíme níže (Graf 13). Nejvíce správných odpovědí i zde uvedla ZŠ Štěpánov (64,15 %), ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh byla úspěšná z 61,67 %.



Graf 13. Otázka č. 7 – otázka s 2. nejvyšším počtem chybných odpovědí

Zdroj: vlastní výzkum

Vyhodnocení informativních otázek

Kromě čtrnácti otázek zaměřených na orientaci v tématech z dopravní výchovy, obsahoval testový arch ještě dvě doplňující otázky týkající se informací o respondentech. V otázce č. 15 nás zajímalo, jakým způsobem se žáci převážně dostávají do školy. Výsledky uvádíme v Tabulce 15, ze které je zřejmé, že žáci ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh se do školy dostávají především pěšky nebo hromadnou dopravou (91,67 %). Žáci ZŠ Štěpánov rovněž nejčastěji uvedli, že se dostávají do školy pěšky nebo hromadnou dopravou (62,26 %), ale další častou odpovědí byla varianta na kole (28,30 %) a někteří žáci (9,43 %) označili jako dopravní prostředek, pomocí kterého se dostávají do školy, koloběžku.

Tabulka 15. Nejčastější způsob dopravy do školy

Způsob dopravy	ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh		ZŠ Štěpánov	
	n	%	n	%
Pěšky nebo hromadnou dopravou	55	91,67	29	54,72
Na kole	-	-	16	30,19
Autem	5	08,33	3	5,66
Na koloběžce	-	-	5	9,43
	60	100,00	53	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

Prostřednictvím poslední otázky jsme zjistili, odkud žáci čerpají informace týkající se dopravní výchovy. Výsledky uvádíme v Tabulce 16. Nejčastější odpovědí u ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh byla škola (60 %). Rodinu jako největší zdroj informací označilo 25 % žáků. Mezi dalšími odpověďmi se objevovala kombinace rodiny a školy (4 %), 3 % žáků uvedla, že se učí všude kolem sebe a 2 % uvedla jako zdroj informací TV a internet.

Na ZŠ Štěpánov bylo rozložení odpovědí rozdílné. Na prvním místě sice také byla škola (28,30%), ale v těsném závěsu se mezi odpověďmi vyskytovala rodina (30,19 %). Často se objevovala odpověď, že informace čerpají všude kolem sebe (22,64 %), kombinaci v rodině a ve škole uvedlo 9,43 % žáků a 1 žák uvedl, že se informuje v dopravním kroužku.

Tabulka 16. Zdroj informací z oblasti bezpečnosti silničního provozu

Zdroj informací	ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh		ZŠ Štěpánov	
	n	%	n	%
Rodina	15	25,00	15	28,30
Škola	36	60,00	16	30,19
Rodina i škola	4	06,67	5	09,43
Všude kolem sebe	3	05,00	12	22,64
TV, internet	2	03,33	4	07,55
Kroužek	-	-	1	01,87
	60	100,00	53	100,00

Zdroj: vlastní výzkum

6 DISKUZE

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zjistit teoretickou úroveň znalostí pravidel silničního provozu u žáků základních škol. Tohoto cíle jsme dosáhli prostřednictvím realizace kvantitativního výzkumu na dvou školách v Olomouckém kraji mezi žáky 6. a 9. tříd, a to za využití znalostního testu, který obsahoval 14 otázek z oblasti bezpečnosti silničního provozu a s tím spojenými pravidly, kterými se musí děti jakožto chodci a cyklisté řídit. Celkový počet respondentů, kteří se výzkumného šetření účastnili byl 113. Mezi těmito respondenty bylo 61 dívek a 51 chlapců. Základní školy, na kterých se průzkum uskutečnil se liší v pojetí realizace dopravní výchovy ve výuce. Jedna z těchto škol se dopravní výchově věnuje pouze teoreticky, a to především na prvním stupni, jelikož nemá přístup k DDH. Druhá ze zkoumaných škol se naopak dopravní výchově na DDH věnuje pravidelně, a to nejen na prvním stupni, ale také v rámci druhého stupně.

V návaznosti na splnění hlavního cíle jsme stanovili výzkumné otázky, kterým se budeme podrobněji věnovat v následujících řádcích. Náplní této kapitoly tedy bude zhodnocení výzkumného šetření, které jsme v rámci bakalářské práce realizovali a některé výsledky budeme porovnávat s výzkumy jiných výzkumníků.

VO1: Jaká je znalost pravidel silničního provozu u žáků 2. stupně ZŠ?

Z výsledků našeho průzkumu vyplynulo, že celková znalost výzkumného souboru v oblasti dopravní výchovy činí 57,90 %. Vzhledem k tomu, že jsme výzkumné šetření realizovali v době, kdy se žáci vrátili znovu do školních lavic po dlouhých měsících distanční výuky, lze předpokládat, že tento výsledek velmi ovlivnila právě nemožnost realizace dopravní výchovy praktickým a v určité míře i teoretickým způsobem z důvodu pandemie covid-19. Distanční výuka byla pro většinu škol velmi náročná z hlediska organizace a velmi často přednost dostávaly klíčové předměty na úkor předmětů jako je právě dopravní výchova (ETSC, 2021, vlastní překlad). Realizace projektu „Dožij se dvaceti“ ukázala, že preventivní aktivity je potřeba koncipovat vyváženě, z dlouhodobého hlediska, jinak ztrácejí efektivitu. Jako nápomocné se nabízí mobilní aplikace, nebo jiné elektronické materiály (Neusarová, 2018). To platí i pro případ distanční výuky. Ačkoliv není možné výuku praktikovat na DDH, žáci by neměli zapomínat to, co se již jednou naučili. Mobilní aplikace a hry, které prostřednictvím virtuální reality učí děti správným reakcím v silničním provozu, by mohla být v tomto směru užitečnou a zábavnou pomůckou (Purcell, 2020, vlastní překlad).

VO2: Jsou chlapci úspěšnější v testu znalostí pravidel silničního provozu než dívky?

Mezi chlapci a dívkami byl téměř nezatelný rozdíl. Úspěšnost chlapců v testu byla 57,97 %. Úspěšnost dívek byla o pouhých 0,12 % nižší, tedy 57,85 %.

VO3: Jsou žáci 9. ročníků úspěšnější v testu znalostí pravidel silničního provozu než žáci 6. ročníků?

Z pohledu celkového srovnání žáků 6. a 9. ročníků nebyl mezi nimi velký rozdíl. Celková úspěšnost žáků 6. ročníků v rámci našeho šetření byla 56,51 % a úspěšnost žáků 9. ročníků byla o 3,49 % větší, tedy 60 %. Ve školním roce 2018/2019 provedla ČŠI výzkumné šetření mezi základními školami v České republice, které ověřovalo znalosti žáků 6. a 9. tříd v dopravní výchově. Výsledky byly velmi podobné těm našim, u žáků 6. ročníků úspěšnost dosáhla 49 %, tedy o 7,51 % méně než v našem šetření a u žáků 9. ročníků to bylo 61 %, což je o 1 % více než v našem případě (ČŠI, 2019).

VO4: Jsou žáci ZŠ, která praktikuje výuku na DDH v testu znalostí pravidel silničního provozu úspěšnější než žáci, kteří se dopravní výchově věnují na ZŠ pouze teoreticky?

Ano, největší rozdíly mezi žáky byly patrné při pohledu na výsledky jednotlivých škol. Celková úspěšnost ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh, která se věnuje dopravní výchově prakticky podle Tematického plánu BESIP, byla o 11,08 % vyšší než u žáků základní školy, která zahrnuje do výuky dopravní výchovu pouze teoreticky. Největší rozdíl jsme zaznamenali mezi 9. ročníky jednotlivých škol. Zatímco žáci 9. ročníku ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh dosáhli v testu úspěšnosti 68,29 %, žáci 9. ročníku ZŠ Štěpánov pouze 49,64 %, což je o 18,65 % méně. Mezi žáky 6. ročníků byl rozdíl v úspěšnosti 5,93 % (viz Tabulka 9).

Jak ukázal průzkum České školní inspekce (2019), žáci těch škol, ve kterých bývají témata dopravní výchovy do výuky zařazována praktickým způsobem a realizují dopravní výchovu s využitím dopravního hřiště, projektových aktivit, cykloturistických akcí a soutěží, bývají také úspěšnější v dopravně-bezpečnostních testech. Totéž platí i v případě našeho výzkumného šetření.

Se způsobem realizace výuky dopravní výchovy na daných základních školách korespondovaly i odpovědi žáků v rámci informačních otázek na konci testového archu. Žáci, kteří se dopravní výchově ve škole před pandemií covid-19 věnovali intenzivně s využitím

Tematického plánu BESIP, odpovídali mnohem častěji, že informace, které o bezpečnosti silničního provozu získali, mají především ze školy. Žáci z druhé zkoumané školy zařazovali mezi zdroje svých informací častěji rodinu a vlastní zkušenosti z běžného života.

Zajímavým zjištěním bylo, že žáci, kteří mají zkušenosti s výukou bezpečnosti silničního provozu na DDH vůbec neuváděli jako způsob transportu do školy kolo. To může být vysvětleno z části tím, že se škola nachází ve městě na velkém sídlišti a mnoho žáků do školy dochází pěšky právě odtud. Z části by to mohlo být také tím, že mají rodiče z důvodu velkého provozu ve městě strach děti do školy na kole pustit. Naproti tomu žáci z druhé zkoumané školy uváděli kromě jízdy na kole i jízdu na koloběžce. Jedná se o školu ve velmi malém městě (do roku 2020 bylo obcí), ve kterém není hustý provoz. Děti se tak do školy dostávají převážně pěšky, na kole nebo koloběžce. Rodiče i škola by měli o to víc dbát na to, aby byly tyto děti schopny v silničním provozu adekvátně reagovat a význam dopravní výchovy by neměli podceňovat.

VO5: Které otázky činily žákům největší problémy a ve kterých byli naopak nejúspěšnější?

Nejlépe si žáci vedli v oblasti týkající se první pomoci (69,32 %) a rozpoznávání dopravních značek (68,14 %). Naopak největší mezery měli v řešení dopravní situace na křižovatce a s tím související předností zprava. V této oblasti byl velmi znatelný rozdíl v úspěšnosti obou škol. ZŠ Štěpánov v orientaci na křižovatce dosáhla pouhých 32,07 %, zatímco úspěšnost ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh byla 56,67 %. To si lze vysvětlit právě většími zkušenostmi s praktickým výcvikem na DDH, které se při ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh po uvolnění restrikcí spojených s pandemií covid-19 znovu otevřelo a žáci školy tak po delší době využili možnost praktického výcviku.

V otázkách, ve kterých jsme zaznamenali největší úspěšnost, byli vždy lepší žáci ZŠ Štěpánov. Na otázku týkající se telefonního čísla rychlé záchranné služby odpovídali z 98,11 % správně, zatímco úspěšnost v této otázce mezi žáky ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh byla 93,34 %. Další otázkou, kde se vyskytovalo nejvíce správných odpovědí, byla otázka týkající se povinnosti nosit cyklistickou přilbu. Žáci ZŠ Štěpánov měli v této otázce 100% úspěšnost a žáci ZŠ a DDM Zábřeh byli úspěšní z 90 %. Žáci ZŠ Štěpánov využívají jízdní kolo a koloběžky jako způsob dopravy do školy, je proto velmi dobře, že si všichni povinnost nosit helmu uvědomují. Je však potřeba zdůraznit, že může být rozdíl mezi mírou znalostí

a mírou jejich využívání v praxi. Dočekal (2016) se ve své diplomové práci zajímal o četnost používání ochranné přilby na kole mezi žáky 6. ročníků základní školy ve Znojmě a dospěl k výsledkům, kdy pouze 75 % dotazovaných uvedlo, že ochrannou přilbu používají vždy. 18 % uvedlo, že přilbu používají občas a 7 % dokonce odpovědělo, že přilbu nepoužívají nikdy.

Nejvíce špatných odpovědí jsme zaznamenali v otázce týkající se výbavy jízdního kola. Zde jsme dali žákům na výběr mezi možnostmi, které se v podstatě lišily tak, že si měli žáci vybrat, zda je důležitější mít na kole zaslepená řídítka nebo mít zvonek (Tabulka 13). Záslepy řídítek jsou součástí povinné výbavy kola, zatímco zvonek patří pouze mezi doporučovanou, nikoliv povinnou výbavu (Na kole jen s přilbou, ©2010-2020). Žáci se zde shodovali na tom, že důležitější je mít na jízdním kole zvonek, odpovědělo tak celých 50,44 %. Tento výsledek přisuzuji tomu, že na svém kole většina z nich zaslepená řídítka má, tak pravděpodobně nevěnují tomuto prvku větší pozornost.

Vysoké procento nesprávných odpovědí se dále vyskytovalo v otázce týkající se správného chování cyklisty, vedoucího kolo (Tabulka 14). 62 % žáků zde uvedlo, že cyklista, který vede kolo, je chodcem, musí tedy jít po levém okraji vozovky nebo po levé krajnici. Je sice pravda, že v momentě, kdy cyklista z kola sesedne se stává chodcem, ale z důvodu bezpečnosti je povinen setrvat na pravé straně vozovky, i když kolo pouze vede. Bylo by mnohem nebezpečnější přecházet silnici tam a zpět při opětovném nasednutí na kolo. Věřím tomu, že v případě této odpovědi žáci uvažovali čistě nad tím, že chodec chodí vlevo a v reálné situaci by vozovku nepřecházeli.

Výzkumnou část bakalářské práce hodnotím jako úspěšnou, získali jsme cenná data, se kterými nyní mohou pracovat především pedagogové zúčastněných škol a projít s žáky otázky, ve kterých si nebyli jistí. Například vyjasnit žákům pravidlo přednosti zprava na křižovatkách, ve kterém velmi často chybovali. Oceňuji znalosti žáků, které prokázali v oblasti první pomoci, která s dopravní výchovou úzce souvisí a může být v reálné situaci velmi užitečná.

ZÁVĚR

V této bakalářské práci jsme se dozvěděli, že dopravní výchova dětí nejsou jen zákony a pravidla. Je potřeba se vcítit do role dítěte jako účastníka silničního provozu z hlediska jeho věku a vývojových zvláštností. Jak jsme vysvětlili v teoretické části práce, děti jsou o to víc zranitelné, jelikož ještě nejsou zralé po stránce fyzické a psychické a nemají tolik potřebné zkušenosti. Mohou znát dopravní pravidla, ale často se v reálné situaci nedokáží rozhodnout, jak se mají zachovat. Tuto schopnost získávají s rostoucím věkem a nepřetržitou výchovou ke správnému pohybu na pozemních komunikacích. Dítě se silničního provozu účastní nejprve jako spolujezdec v autě nebo v kočárku. Později se stává chodcem vedeným za ruku a o jeho bezpečí, výběr trasy i způsob přecházení vozovky se stará osoba, která za něj nese odpovědnost. Tato osoba má jedinečnou šanci dítě přiměřeným způsobem seznamovat s děním v silničním provozu. Postupem času se tím, kdo dítě dále vzdělává k tomu, aby bylo kompetentní k samostatnému pohybu v dopravě, stává škola.

Je velmi důležité vést děti k ohleduplnosti vůči všem účastníkům silničního provozu. Naučit je, že mají dbát na bezpečí své, stejně tak jako ostatních. Že mají být ohleduplné k chodcům, k řidičům nemotorových i motorových vozidel a jejich spolujezdcům, nebo například k cestujícím veřejnou dopravou. Základním pilířem při formování těchto vlastností je rodina, která je dítěti vždy vzorem a dává mu základy, které může nadále rozvíjet v mateřské a základní škole. V rámci dopravní výchovy se žáci seznámí s tím, že každý účastník silničního provozu má své povinnosti, které plynou z legislativy České republiky a jsou tedy závazné a že dodržování pravidel není jen nutné zlo, ale může zachránit nejen lidský život.

V bakalářské práci jsme se snažili dosáhnout cíle, kterým bylo zmapovat současnou situaci v oblasti znalostí žáků základních škol v dopravní výchově. Toho jsme dosáhli prostřednictvím kvantitativně založeného výzkumného šetření mezi žáky 6. a 9. ročníků dvou základních škol v Olomouckém kraji. Naše výsledky prokázaly, že systematická a soustavná výchova ke správnému chování v silničním provozu, může vést k pozitivním výsledkům v této oblasti. Děti, které se dopravní výuky účastní nejen na teoretické, ale i na praktické úrovni, dosahují v dopravně-znalostních testech lepších výsledků. Věřím tomu, že taková výchova může v budoucnu vést ke snížení nehodovosti na silnicích, neboť vede děti již od útlého věku k odpovědnému chování na silnici, které jim tak v dospělosti přijde naprosto přirozené.

SOUHRN

Bakalářská práce se věnuje znalostem žáků základních škol v oblasti dopravní výchovy. V teoretické části práce nastiňujeme specifika edukace dětí v dopravní výchově z hlediska vývojové psychologie, zabýváme se základními pravidly silničního provozu, která se týkají dětí jakožto chodců a cyklistů a v neposlední řadě shrnujeme význam dopravní výchovy ve vzdělávacím systému v České republice. Cílem práce bylo zjistit úroveň teoretických znalostí žáků 6. a 9. tříd u dvou vybraných základních škol v Olomouckém kraji, týkajících se bezpečnosti silničního provozu. Cíle jsme dosáhli prostřednictvím realizace kvantitativního výzkumu za použití anonymního znalostního testu, díky kterému jsme získali data od 113 respondentů našeho výzkumného souboru. Sběr dat probíhal v červnu 2021, jejich zpracování bylo provedeno v programu Microsoft Excel 365 a interpretováno pomocí tabulek a grafů.

Z výsledků provedeného výzkumného šetření vyplynulo, že celková úspěšnost zkoumaného souboru nedosáhla 60 %. Rozdíl jsme zaznamenali mezi jednotlivými školami. Lepších výsledků dosáhli žáci základní školy, kde výuka dopravní výchovy probíhá nejen teoreticky, ale i praktickým způsobem na dětském dopravním hřišti. Nejlepších výsledků žáci dosahovali v oblasti základů první pomoci a identifikace dopravních značek. Naopak nejhůře si vedli při vyhodnocování přednosti na křižovatkách.

Klíčová slova: bezpečnost silničního provozu, pravidla silničního provozu, dopravní výchova, 2. stupeň základní školy, dítě, žák, chodec, cyklista, BESIP

SUMMARY

The bachelor's thesis deals with the knowledge of primary school students in the field of traffic education. In the theoretical part, we outline the specifics of traffic education in terms of developmental psychology. We deal with the basic road traffic rules, concerning children as pedestrians and cyclists. Last but not least, we summarize the importance of traffic education in the educational system in the Czech Republic. The work aimed to examine the degree of theoretical knowledge of road safety among 6th and 9th-grade pupils at two selected primary schools in the Olomouc region. We achieved the aim of the work by conducting quantitative research utilizing an anonymous knowledge test, which allowed us to collect data from 113 members of our study group. The data collection took place on June 2021. It was processed in Microsoft Excel 365 and interpreted using tables and graphs.

The research results revealed that the tested group's overall success rate did not exceed 60%. We noticed a distinction between the schools. Pupils who attended road safety training on a children's traffic playground showed better knowledge of traffic rules. Pupils achieved the best results in the area of first aid basics and traffic signs identification. On the contrary, they did the worst in recognizing the priority at intersections.

Key words: road safety, traffic education, road traffic rules, 2nd grade primary school, child, pupil, pedestrian, cyclist, BESIP

REFERENČNÍ SEZNAM

1. BESIP. *BESIP Team* [online]. ©2021d [cit. 2021-05-28]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-Team>
2. BESIP. *Dětská dopravní hřiště* [online]. ©2021e [cit. 2021-05-30]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste>
3. BESIP. *Dítě ve městě – chodec* [online]. ©2021a [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Pesky/Dite-ve-meste/Dite-ve-meste-chodec>
4. BESIP. *Historie BESIP* [online]. ©2021c [cit. 2021-05-30]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>
5. BESIP. *Kdo jsme* [online]. ©2021b [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>
6. BESIP. *Návrat žáků do škol po distanční výuce znamená i zvýšené riziko na silnicích* [online]. ©2021f [cit. 2021-06-23]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Navrat-zaku-do-skol-po-distanzni-vyuce-znamená-i-z>
7. BESIP. *Půlstoletí BESIPu.* [online]. 2017 [cit. 2021-06-23]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/getattachment/O-Besip/Historie-BESIP/BESIP-50-let-historie.pdf>
8. BESIP. *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. ©2020 [cit. 2021-05-28]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>
9. BESIP. *Tematický plán dopravní výchovy* [online]. 2019 [cit. 2021-05-30]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Novy-tematicky-plan-dopravni-vychovy>
10. BESIP. *Policie a dopravní výchova dětí: Metodická příručka* [online]. 2001 [cit. 2021-5-26]. Dostupné z: <http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/11.pdf>
11. BEZPEČNÉ CESTY. *Chodník, pěší a obytná zóna* [online]. ©2014-2021b [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista/chodnik-pesi-a-obytna-zona>

12. BEZPEČNÉ CESTY. *Na bruslích a na skateboardu* [online]. ©2014-2021a [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/na-bruslich-a-na-skateboardu>
13. BEZPEČNÉ CESTY. *Vedení kola* [online]. ©2014-2021d [cit. 2021-05-27]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista/vedeni-kola>
14. BEZPEČNÉ CESTY. *Vybava jízdního kola, přilba* [online]. ©2014-2021c [cit. 2021-05-27]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista/vybava-jizdniho-kola-prilba>
15. BINAROVÁ, I. 2010. Období dospívání – prepuberta a puberta. In ŠIMÍČKOVÁ ČÍŽKOVÁ, J. et al. *Přehled vývojové psychologie*. 3., upr. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, s. 115-124. ISBN 978-80-244-2433-0.
16. CDV. *Miliony dětí přišly o výuku bezpečnosti silničního provozu během pandemie* [online]. © 2021 [cit. 2021-06-05]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/miliony-deti-prisly-o-vyuku-bezpecnosti-silnicniho-provozu-behem-pandemie/>
17. CDV. *Vzdělávání v oblasti dopravní výchovy* [online]. 29. 11. 2017 [cit. 2021-05-27]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/vzdelavani-v-oblasti-dopravi-vychovy/?id=1697>
18. Česká školní inspekce ČR. *Tematická zpráva - Dopravní výchova na ZŠ ve školním roce 2018/2019* [online]. 2020 [cit. 2021-05-30]. Dostupné z: <https://www.csicr.cz/cz/Aktuality/Tematicka-zprava-Dopravni-vychova-na-ZS-ve-skolnim>
19. DĚCKÝ, J. 2013. *Doprava a systémy dopravní výchovy 1*. Brno: Masarykova univerzita. 78 s. ISBN 978-80-210-6367-9.
20. DĚTSTVÍ BEZ ÚRAZU. *Dítě jako cyklista* [online]. [cit. 2021-05-27]. Dostupné z: <https://detstvibezurazu.cz/prevence-urazu-deti/bezpecna-doprava/dite-jako-cyklista/>
21. DISMAN, M. 2002. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele*. Praha: Karolinum. 374 s. ISBN 80-246-0139-7.
22. DOČEKAL, V. 2016. *Prevence v systému dopravní výchovy na základních školách*. Brno, Diplomová práce. Masarykova Univerzita, Fakulta pedagogická. Vedoucí práce Kateřina Šmejkalová.

23. ETSC and F. MÜTZE. *Learn! Flash 1: The impact of covid-19 of traffic safety and mobility education* [online]. 25. 1. 2021 [cit. 2021-06-10]. Dostupné z: <https://etsc.eu/learn-flash-1-the-impact-of-covid-19-on-traffic-safety-and-mobility-education/>
24. GARDNER, H. 2018. *Dimenze myšlení: teorie rozmanitých inteligencí*. 2. vyd. Přeložila Eva VOTAVOVÁ. Praha: Portál. 479 s. ISBN 978-80-262-1303-1.
25. HAVLÍK, K. 2005. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
26. CHRÁSKA, M. 2006. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. 200 s. ISBN 80-244-1367-1.
27. KOPECKÝ, M., J. TOMANOVÁ a K. KIKALOVÁ. 2014. *Základní charakteristiky ontogenetického vývoje*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. 66 s. ISBN 978-80-244-3982-2.
28. LAHATTE, A. a M. C. LE PAPE. Is the Way Young People Drive a Reflection of the Way Their Parents Drive? An Econometric Study of the Relation Between Parental Risk and Their Children's Risk. *Risk Analysis: An International Journal* [online]. 2008, **28**(3), 627-634 [cit. 2021-6-30]. ISSN 02724332. Dostupné z: <https://www.proquest.com/docview/207673978/2137504AA09F4C4EPQ/1?accountid=16730>
29. LÍMOVÁ, L. 2006. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum. 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
30. MŠMT. Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách. *Metodický portál: Články* [online]. 28. 08. 2012, [cit. 2021-06-20]. ISSN 1802-4785. Dostupné z: <https://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/>
31. MŠMT. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání* [online]. 2017 [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: http://www.nuv.cz/uploads/RVP_ZV_2017.pdf
32. MŠMT. *Statistická ročenka školství – výkonové ukazatele* [online]. 2021 [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: <https://statis.msmt.cz/ročenka/ročenka.asp>

33. NA KOLE JEN S PŘILBOU. *Povinná výbava jízdního kola* [online]. ©2010-2020 [cit. 2021-05-27]. Dostupné z: <https://www.nakolejensprilbou.cz/stranky/34/povinna-vybava-jizdniho-kola-.html>
34. NEUSAROVÁ, J., M. ŠUCHA a T. DOMINIK. Evaluace dopadu dopravně-preventivního projektu „Dožij se dvaceti.“ *Psychologie a Její Kontexty / Psychology* [online]. 2018, **9**(1), 53-70 [cit. 2021-6-30]. ISSN 18039278. Dostupné z: <https://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=1e8a2ea8-130b-4d0e-af50-24bd33a9c915%40sdc-v-sessmgr03>
35. PETROVÁ A. a I. PLEVOVÁ. 2010. Předmět vývojové psychologie, její postavení v systému psychologických věd, determinace vývoje člověka. In ŠIMÍČKOVÁ ČÍŽKOVÁ, J. et al. *Přehled vývojové psychologie*. 3., upr. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, s. 7-10. ISBN 978-80-244-2433-0.
36. PETROVÁ, A. 2010. Období mladšího školního věku. In ŠIMÍČKOVÁ ČÍŽKOVÁ, J. et al. *Přehled vývojové psychologie*. 3., upr. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, s. 105-114. ISBN 978-80-244-2433-0.
37. PLEVOVÁ, I. 2010a. Období batolete. In ŠIMÍČKOVÁ ČÍŽKOVÁ, J. et al. *Přehled vývojové psychologie*. 3., upr. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, s. 67-74. ISBN 978-80-244-2433-0.
38. PLEVOVÁ, I. 2010b. Období předškolního věku. In ŠIMÍČKOVÁ ČÍŽKOVÁ, J. et al. *Přehled vývojové psychologie*. 3., upr. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, s. 75-80. ISBN 978-80-244-2433-0.
39. POLICIE ČR. *Chodci* [online]. ©2021a [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/chodci-142811.aspx>
40. POLICIE ČR. *Jezdíte na kolečkových bruslích??* [online]. ©2021b [cit. 2021-05-26]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/jezdite-na-koleckovych-bruslich.aspx>
41. PURCELL, C. a A. R. ROMIJN. Teaching Children Road Safety Using a Simulated Environment. *Journal of Education and Educational Development* [online]. 2020, **7**(1), 44-54 [cit. 2021-06-28]. ISSN 23100869. Dostupné z: <https://eric.ed.gov/?id=EJ1259913>
42. ŘÍČAN, P. 2014. *Cesta životem*. 3. vyd. Praha: Portál. 392 s. ISBN 978-80-262-0772-6.
43. STOJAN, M. 2007. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

44. STOJAN, M. 2008b. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD. 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
45. STOJAN, M. 2008a. *Dopravní výchova v RVP pro 1. stupeň ZŠ*. Brno: MSD. 101 s. ISBN 978-80-7392-079-1.
46. STUHLÍKOVÁ, Judita. Dopravní výchova nově. *Metodický portál: Články* [online]. 12. 10. 2015 [cit. 2021-05-14]. Dostupné z: <https://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/20415/dopravni-vychova-nove.html/?print=1>
47. SZÚ. Základní informace o onemocnění novým koronavirem – covid-19 (coronavirus disease 2019) [online]. 9. 3. 2021 [cit. 2021-06-10]. Dostupné z: <http://www.szu.cz/tema/prevence/onemocneni-novym-koronavirem-sars-cov-2-drive-2019-ncov-1>
48. ŠTIKAR, J., J. HOSKOVEC aj. ŠMOLÍKOVÁ. 2003. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
49. ŠVP. *Škola mezi paneláky* [online]. 2017 [cit. 2021-06-25]. Dostupné z: <https://www.zssvzabreh.cz/a/dokumenty-zs>
50. ŠVP. *Učíme se žít spolu* [online]. 2016 [cit. 2021-06-25]. Dostupné z: <https://www.zsstepanov.cz/media/files/download/27t3231ngdjq>
51. TOMEŠOVÁ, L. Následky dle věkových kategorií - děti. *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. 2021 [cit. 2021-05-28]. Dostupné z: <https://ibesip.cz/getattachment/6546f13b-58f3-4058-8dce-fdf98ccef888/attachment.aspx>
52. VÁGNEROVÁ, M. 2012. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. 2., dopl. a přeprac. vyd. Praha: Karolinum. 531 s. ISBN 978-80-246-2153-1.
53. VALENTOVÁ, M., P. BREČKA a I. TUREKOVÁ. Analysis of Pupils' Higher and Lower Order Thinking Skills in Traffic Education. *TEM Journal* [online]. 2021, **10**(2), 858-863 [cit. 2021-6-29]. ISSN 22178309. Dostupné z: <https://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=9&sid=1e8a2ea8-130b-4d0e-af50-24bd33a9c915%40sdc-v-sessmgr03>
54. VRABEL, N. 2020. Přechod pro chodce - Informativní a výstražné dopravní značky. *Portál řidiče - Vše pro motoristy* [online]. 24. 8. 2020 [cit. 2021-05-27]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/prechod-pro-chodce-informativni-a-vystrazne-dopravni-znacky>

55. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
56. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
57. WHO. *Road traffic injuries* [online]. 7. 2. 2020 [cit. 2021-05-05]. Dostupné z: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
58. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
59. Zsvzabreh.cz. *Průkazy cyklisty – úspěšnost našich žáků je velká* [online]. 7. 6. 2021 [cit. 2021-05-27]. Dostupné z: <https://www.zssvzabreh.cz/a/skolni-rok-20202021-2?eqa=YmlkPWJsb2cyMCZ3aWQ9YmxvZzIwX0Jsb2dfMSZhaWRfYmxvZzIwX0Jsb2dfMT0z>

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1. Distribuce respondentů podle pohlaví	35
Graf 2. Struktura testu.....	38
Graf 3. Úspěšnost chlapců a dívek v %	41
Graf 4. Úspěšnost 6. a 9. ročníků v %	42
Graf 5. Celkové výsledky obou škol.....	43
Graf 6. Distribuce odpovědí žáků 6. a 9. ročníků ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh v %	44
Graf 7. Distribuce odpovědí žáků 6. a 9. ročníků ZŠ Štěpánov v %	45
Graf 8. Distribuce správných a špatných odpovědí v jednotlivých okruzích v %.....	47
Graf 9. Úspěšnost škol v jednotlivých okruzích	47
Graf 10. Otázka č. 12 – distribuce odpovědí podle škol.....	48
Graf 11. Otázka č. 8 – distribuce odpovědí podle škol.....	50
Graf 12. Otázka č. 6 – otázka s nejvyšším počtem chybných odpovědí.....	51
Graf 13. Otázka č. 7 – otázka s 2. nejvyšším počtem chybných odpovědí.....	52

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. Postupový diagram řešeršní strategie (Zdroj: vlastní výzkum).....	9
Obrázek 2. Povinná výbava jízdního kola (Na kole jen s přilbou, ©2010-2020).....	19
Obrázek 3. Děti z pohledu NSBSP 2011-2020 (CDV, ©2021).....	22
Obrázek 4. Zkouška mladého cyklisty ZŠ Krasohled Zábřeh (Zssvzabreh.cz, 2021).....	31

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1. Periodizace dětského věku.....	11
Tabulka 2. Distribuce respondentů podle pohlaví a typu školy.....	36
Tabulka 3. Distribuce respondentů podle ročníku	36
Tabulka 4. Celková úspěšnost	40
Tabulka 5. Odpovědi chlapců a dívek	41
Tabulka 6. Odpovědi žáků 6. a 9. ročníků.....	42
Tabulka 7. Odpovědi žáků 6. a 9. ročníků ZŠ a DDM Krasohled Zábřeh	44
Tabulka 8. Odpovědi žáků 6. a 9. ročníků ZŠ Štěpánov	45
Tabulka 9. Souhrn výsledků obou škol.....	46
Tabulka 10. Úspěšnost žáků podle oblasti zkoumání	46
Tabulka 11. Otázka č. 12 – otázka s nejvyšším počtem správných odpovědí.....	48
Tabulka 12. Otázka č. 8 – otázka s 2. nejvyšším počtem správných odpovědí.....	49
Tabulka 13. Otázka č. 6 – otázka s nejvyšším počtem chybných odpovědí.....	50
Tabulka 14. Otázka č. 7 – otázka s 2. nejvyšším počtem chybných odpovědí.....	51
Tabulka 15. Nejčastější způsob dopravy do školy.....	53
Tabulka 16. Zdroj informací z oblasti bezpečnosti silničního provozu.....	54

SEZNAM ZKRATEK

BC	Bezpečné cesty
BESIP	Bezpečnost silničního provozu (akronym)
CDV	Centrum dopravního výzkumu
ČŠI	Česká školní inspekce
DDH	Dětské dopravní hřiště
DDM	Dům dětí a mládeže
ETSC	Evropská rada pro bezpečnost dopravy
MŠ	Mateřská škola
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020
RVP ZV	Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání
RVP	Rámcový vzdělávací program
Strategie	Strategie BESIP 2021 – 2030
ZŠ	Základní škola

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1. Test z dopravní výchovy

Příloha 2. Test z dopravní výchovy, správné odpovědi a odpovědi respondentů

Příloha 3. Souhlas se zapojením do průzkumu ZŠ Zábřeh

Příloha 4. Souhlas se zapojením do průzkumu ZŠ Štěpánov

PŘÍLOHY

Příloha 1. Test z dopravní výchovy

Test z dopravní výchovy

Škola:

Třída:

Pohlaví:

Milí žáci, zakroužkujte v tomto testu, prosím, vždy jen jednu odpověď, o které si myslíte, že je správná. Prosím, nepište nikam své jméno, pouze zkontrolujte, zda jste výše vyplnili název školy, třídu a zda jste chlapec nebo dívka.

Děkuji a hodně štěstí! ☺

1. Účastníkem silničního provozu je:

- a. každý, kdo se pohybuje po silnici nebo po ulici
- b. pouze ten, kdo řídí motorové vozidlo
- c. ten, kdo řídí motorové nebo nemotorové vozidlo

2. Na koloběžce:

- a. smí jet po chodníku pouze děti do deseti let
- b. se po silnici jezdí vlevo
- c. nemusím mít helmu, jsem-li starší 15 let

3. Vyber správnou variantu:

- a. tramvaj má přednost i na přechodu pro chodce
- b. na přechodu pro chodce mohou jet na kole, ale pouze velmi pomalu
- c. na přechodu pro chodce mám jako chodec absolutní přednost

4. Chodec, který vstoupí do vozovky:

- a. může se zastavit, ale jen když nepřijíždí žádné vozidlo
- b. nesmí se bezdůvodně zdržovat nebo zastavovat
- c. ji musí co nejrychleji přeběhnout

5. Tato dopravní značka označuje:

- a. hlavní pozemní komunikaci
- b. vedlejší pozemní komunikaci
- c. dej přednost v jízdě



6. Do povinné výbavy jízdního kola patří:

- a. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy, záslepy řídicích
- b. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy
- c. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy, zvonek

7. Pokud cyklista vede jízdní kolo a nemá možnost jít po chodníku:

- a. musí jít jako chodec po levém okraji vozovky nebo po levé krajnici
- b. musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky
- c. užívá levou nebo pravou stranu vozovky

8. Cyklistická přilba:

- a. je povinná pouze na silnici
- b. je povinná pro všechny cyklisty mladší 18 let
- c. není povinná

9. Na příkaz této dopravní značky je cyklista povinen:

- a. dbát zvýšené opatrnosti, má přednost v jízdě
- b. dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici
- c. dát přednost vozidlům zprava



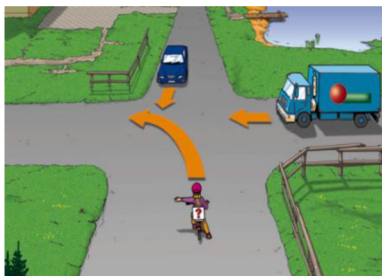
10. Urči pořadí, ve kterém projedou vozidla křižovatkou:

- a. cyklista, nákladní auto, osobní auto
- b. osobní auto, nákladní auto, cyklista
- c. nákladní auto, cyklista, osobní auto



11. Jako poslední křižovatkou projede:

- a. osobní automobil
- b. nákladní auto
- c. cyklista



12. Jaké číslo voláme pro přivolání záchranné služby?

- a. 150
- b. 155
- c. 158



13. Dýchací cesty uvolníme nejlépe:

- a. povytažením jazyka
- b. záklonem hlavy a předsunutím dolní čelisti
- c. co největším předklonem hlavy

14. Cizí těleso, které je zaklíněno v ráně:

- a. okamžitě vytáhneme
- b. vždy ponecháme a fixujeme
- c. odstraníme, pokud jde volně vytáhnout



15. Do školy se dostávám převážně:

- a. pěšky nebo hromadnou dopravou
- b. na kole
- c. autem
- d. jinak – prosím, napiš jak:

16. Znalosti, které jsem uplatnil/a v tomto testu jsem získal/a především:

- a. v rodině
- b. ve škole
- c. na internetu, v TV
- d. jinde – prosím, napiš kde:

Příloha 2. Test z dopravní výchovy a odpovědi respondentů

1. Účastníkem silničního provozu je:	počet odpovědí
a. každý, kdo se pohybuje po silnici nebo po ulici	51
b. pouze ten, kdo řídí motorové vozidlo	7
c. ten, kdo řídí motorové nebo nemotorové vozidlo	55
2. Na koloběžce:	
a. smí jet po chodníku pouze děti do deseti let	61
b. se po silnici jezdí vlevo	22
c. nemusím mít helmu, jsem-li starší 15 let	30
3. Vyber správnou variantu	
a. tramvaj má přednost i na přechodu pro chodce	69
b. na přechodu pro chodce mohu jet na kole, ale pouze velmi pomalu	11
c. na přechodu pro chodce mám jako chodec absolutní přednost	33
4. Chodec, který vstoupí do vozovky:	
a. může se zastavit, ale jen když nepřijíždí žádné vozidlo	12
b. nesmí se bezdůvodně zdržovat nebo zastavovat	80
c. ji musí co nejrychleji přeběhnout	21
5. Tato dopravní značka označuje:	
a. hlavní pozemní komunikaci	74
b. vedlejší pozemní komunikaci	5
c. dej přednost v jízdě	34
6. Do povinné výbavy jízdního kola patří:	
a. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy, záslepy řídítek	25
b. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy	31
c. bílá odrazka, oranžové odrazky, dvě brzdy, zvonek	57
7. Pokud cyklista vede jízdní kolo a nemá možnost jít po chodníku:	
a. musí jít jako chodec po levém okraji vozovky nebo po levé krajnici	71
b. musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky	33
c. užívá levou nebo pravou stranu vozovky	9
8. Cyklistická přilba:	
a. je povinná pouze na silnici	3
b. je povinná pro všechny cyklisty mladší 18 let	107
c. není povinná	3

9. Na příkaz této dopravní značky je cyklista povinen:	počet odpovědí
a. dbát zvýšené opatrnosti, má přednost v jízdě	13
b. dát přednost v jízdě mimo jiné všem vozidlům, která přijíždějí po hlavní silnici	80
c. dát přednost vozidlům zprava	20
10. Urči pořadí, ve kterém projedou vozidla křižovatkou:	
a. cyklista, nákladní auto, osobní auto	27
b. osobní auto, nákladní auto, cyklista	44
c. nákladní auto, cyklista, osobní auto	42
11. Jako poslední křižovatkou projede:	
a. osobní automobil	20
b. nákladní auto	33
c. cyklista	60
12. Jaké číslo voláme pro přivolání záchranné služby?	
a. 150	3
b. 155	108
c. 158	2
13. Dýchací cesty uvolníme nejlépe:	
a. povytažením jazyka	22
b. záklonem hlavy a předsunutím dolní čelisti	78
c. co největším předklonem hlavy	13
14. Cizí těleso, které je zaklíněno v ráně:	
a. okamžitě vytáhneme	10
b. vždy ponecháme a fixujeme	49
c. odstraníme, pokud jde volně vytáhnout	54

Příloha 3. Souhlas se zapojením do průzkumu 1

SOUHLAS SE ZAPOJENÍM ZÁKLADNÍ ŠKOLY DO PRŮZKUMU

Vážená paní ředitelko, vážená paní zástupkyně,

Jmenuji se Lenka Vymlátílová a jsem studentkou Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. V rámci své bakalářské práce s názvem **Znalost pravidel silničního provozu u žáků ZŠ** uskutečňuji výzkumné šetření, jehož cílem je komparace znalostí žáků šestých a devátých tříd základní školy, a to v oblasti dopravní výchovy. Toto šetření bude provedeno formou testu, respondenti zůstanou v anonymitě a veškeré informace budou sloužit pouze pro účely zmiňované bakalářské práce.

Žádám Vás tímto o souhlas s realizací výzkumu pro moji bakalářskou práci ve Vašem zařízení, o možnost jmenovat Vaše zařízení ve své práci a o souhlas s využitím školní dokumentace za účelem získání informací potřebných pro zpracování mé bakalářské práce.

Pokud s výše uvedeným souhlasíte, prosím o Váš podpis níže.

Děkuji Vám za spolupráci.

Lenka Vymlátílová

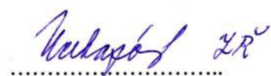
Název a adresa instituce:

Základní škola a Dům dětí a mládeže Krasohled Zábřeh

Severovýchod 484/26, okres Šumperk

V Zábřehu dne: 16.6.21

Podpis ředitele/zástupce ředitele:


.....

Příloha 4. Souhlas se zapojením do průzkumu 2

SOUHLAS SE ZAPOJENÍM ZÁKLADNÍ ŠKOLY DO PRŮZKUMU

Vážená paní ředitelko, vážená paní zástupkyně,

Jmenuji se Lenka Vymlátilová a jsem studentkou Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. V rámci své bakalářské práce s názvem **Znalost pravidel silničního provozu u žáků ZŠ** uskutečňuji výzkumné šetření, jehož cílem je komparace znalostí žáků šestých a devátých tříd základní školy, a to v oblasti dopravní výchovy. Toto šetření bude provedeno formou testu, respondenti zůstanou v anonymitě a veškeré informace budou sloužit pouze pro účely zmiňované bakalářské práce.

Žádám Vás tímto o souhlas s realizací výzkumu pro moji bakalářskou práci ve Vašem zařízení, o možnost jmenovat Vaše zařízení ve své práci a o souhlas s využitím školní dokumentace za účelem získání informací potřebných pro zpracování mé bakalářské práce.

Pokud s výše uvedeným souhlasíte, prosím o Váš podpis níže.

Děkuji.

Lenka Vymlátilová

ZŠ Štěpánov, Dolní ul. 597, okres Olomouc

Ve Štěpánově dne: *15.6.2021*

Podpis ředitele/zástupce ředitele:

.....

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Lenka Vymlátilová
Katedra:	Katedra antropologie a zdravotní vědy
Vedoucí práce:	Mgr. Petra Kurková, Ph.D.
Rok obhajoby:	2021

Název práce:	Znalost pravidel silničního provozu u žáků ZŠ
Název v angličtině:	The Knowledge on Road Safety Rules among Primary School Pupils
Anotace práce:	<p>Bakalářská práce je zaměřena na znalost žáků základních škol v dopravní výchově a s ní spojenou znalost pravidel silničního provozu v České republice. Teoretická část práce je rozdělena na tři části. V první z nich se zabýváme výchovou dětí k bezpečnosti v silničním provozu z hlediska vývojové psychologie. V druhé části nastiňujeme význam znalosti pravidel silničního provozu, a to především v kategoriích chodec a cyklista. Ve třetí části se věnujeme systému dopravní výchovy v České republice. V praktické části se zabýváme hodnocení výsledků výzkumného šetření, které jsme provedli na dvou základních školách v Olomouckém kraji mezi žáky 6. a 9. ročníku. Za použití anonymního znalostního testu byla získána data, která reflektují znalost výzkumného souboru v oblasti dopravní výchovy.</p>
Klíčová slova:	bezpečnost silničního provozu, dopravní výchova, 2. stupeň základní školy, dítě, žák, chodec, cyklista, BESIP

<p>Anotace v angličtině:</p>	<p>The bachelor's thesis focuses on the awareness of primary school pupils in traffic education and related knowledge of road traffic rules in the Czech Republic. The theoretical part of the work divides into three parts. The first of them focuses on educating children on safety in road traffic in terms of developmental psychology. The second section emphasizes the significance of understanding road traffic rules, particularly for pedestrians and bicycles. In the third part, we deal with the system of traffic education in the Czech Republic. In the practical part, we evaluate the results of a research survey conducted among 6th and 9th-grade pupils at two primary schools in the Olomouc region. Data was collected using an anonymous knowledge exam to reflect the study group's knowledge in the area of traffic education.</p>
<p>Klíčová slova v angličtině:</p>	<p>road safety, traffic education, 2nd grade primary school, child, pupil, pedestrian, cyclist, BESIP</p>
<p>Přílohy vázané v práci:</p>	<p>Příloha 1. Test z dopravní výchovy Příloha 2. Test z dopravní výchovy a odpovědi respondentů Příloha 3. Souhlas se zapojením do průzkumu 1 Příloha 4. Souhlas se zapojením do průzkumu 2</p>
<p>Rozsah práce:</p>	<p>72 s.</p>
<p>Jazyk práce:</p>	<p>Český jazyk</p>