UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Zita Kořenková

III. ročník – prezenční studium

Obor: Vychovatelství

DOPRAVNÍ VÝCHOVA NA PRVNÍM STUPNI ZÁKLADNÍ ŠKOLY

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a použila jsem jen uvedené prameny a literaturu.

V Olomouci dne

……

Děkuji panu Mgr. Pavlu Neumeisterovi, Ph.D., za cenné rady a odbornou pomoc v průběhu vypracování této bakalářské práce. Děkuji za spolupráci Základní škole sv. Voršily v Olomouci a také mé rodině za podporu po dobu studia.

Obsah

Úvod ... - 5 -

I. Teoretická část ... - 7 -

1 Dopravní výchova ... - 7 -

1.1 Cíle dopravní výchovy na základní škole ... - 7 -

2 Český systém kurikulárních dokumentů ... - 9 -

2.1 Národní program vzdělávání ... - 9 -

2.2 Rámcový vzdělávací program ... - 9 -

2.3 Školský vzdělávací program ... - 11 -

2.4 Zařazení dopravní výchovy v kurikulu na 1. stupni základní školy ... - 12 -

3 Výchovně vzdělávací obsah dopravní výchovy na 1. stupni základní školy ... - 14 -

4 Mladší školní věk ... - 16 -

4.1 Tělesný vývoj ... - 17 -

4.2 Rozvoj poznávacích procesů ... - 17 -

4.3 Rozvoj řeči ... - 18 -

4.4 Rozumový vývoj ... - 18 -

4.5 Charakteristiky mladšího školáka ... - 19 -

4.6 Charakteristika mladšího školního věku z hlediska chodce a cyklisty ... - 20 -

5 Rizikové chování v dopravě ... - 22 -

5.1 Úrazovost dětí v souvislosti s dopravou ... - 22 -

5.2 Nejčastější chyby dětí ... - 24 -

6 Chodec ... - 25 -

7 Cyklista ... - 29 -

8 Implementace dopravní výchovy v ŠVP Základní školy sv. Voršily v Olomouci ... - 35 -

II. Praktická část ... - 36 -

9 Výzkumné šetření ... - 36 -

9.1 Výzkumný cíl ... - 36 -

9.2 Pracovní hypotéza ..... - 36 -
9.3 Metoda výzkumu ..... - 37 -
9.4 Výzkumný soubor ..... - 37 -
9.5 Průběh výzkumu ..... - 38 -
9.6 Vyhodnocení a zpracování dotazníkové šetření ..... - 38 -
9.7 Vyhodnocení dotazníkového šetření u 1. třídy ..... - 39 -
9.9 Vyhodnocení dotazníkového šetření u 4. Třídy ..... - 59 -
10 Vyhodnocení úspěšnosti dotazníkového šetření ..... - 79 -
10.1 Vyhodnocení úspěšnosti 1. třídy ..... - 79 -
10.2 Vyhodnocení úspěšnosti 4. třídy ..... - 80 -
10.3 Vztahová analýza získaných údajů 1. třída ..... - 80 -
11 Vztahová analýza získaných údajů 4. třída ..... - 85 -
12 Shrnutí výsledků výzkumu ..... - 88 -
Závěr ..... - 89 -
Přehled použité literatury ..... - 90 -
Normativní právní akty ..... - 91 -
Internetové zdroje ..... - 91 -
Příloha č. 1 ..... - 92 -
ANOTACE ..... - 100 -

Úvod

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybrala téma „Dopravní výchova na 1. stupni základní školy. Toto téma jsem zvolila proto, jelikož podle mého názoru je to téma dnešní doby, kdy nehody na silnicích plní noviny, televizi a další media.

Provoz na pozemních komunikacích se s neustále pokročující dobou zvyšuje, zhušťuje a my jsme do něj zapojování čím dál častěji. V provozu na pozemních komunikacích máme různé role, jsme chodci, cyklisti, cestující v hromadné nebo osobní dopravě a řidiči motorových vozidel. V těchto situacích je každý člověk povinen, jak vůči celé společnosti, tak kvůli vlastnímu bezpečí, znát dopravní předpisy zákonem stanovené. Tak abychom se mohli bezpečně orientovat v dopravním prostředí. Každý se už od malička účastní na provozu na pozemních komunikacích a z toho právě plyne, povinnost znát pravidla silničního provozu, tak abychom se zde uměli bezpečně pohybovat.

Dopravní výchova je nepovinný předmět, záleží pouze na konkrétní škole, jak dopravní výchovu zařadí do svého školského vzdělávacího programu. Často je dopravní výchova vyučována formou nárazových akcí, jako jsou například návštěvy dopravních hřišť, či návštěvy ze sboru Policie ČR. Ale logicky jakmile chceme někoho něčemu naučit a dáme mu na to opravdu málo času, jako např. u návštěvy dopravních hřišť, což jsou jednodenní záležitosti, ne-li kratší, výsledek bude pravděpodobně nulový. Bez záměrného, cílevědomého a plánovitého působení se očekávané změny nikdo nemůže dočkat. Proto je nutné, zejména v dnešní době, kdy s nárůstem dopravy roste i úrazovost při dopravních nehodách dopravní výchovu zařadit lépe a více.

Děti jsou naše budoucnost, je nutné se o ně starat a pečovat, protože právě ve věku předškolním a školním jsou nejvíce zranitelné. Jsou zbrklé, neustále někde běhají, hrají si, kde nemají a právě škola je má naučit, kde si hrát bezpečně, jak se dostat do školy bez ujmy na zdraví. Jak eliminovat riziko možného úrazu není lehká otázka, ale působení školy na dítě je podle mě ta správná cesta. Vzdělávání dětí v oblasti dopravní výchovy je pro dnešní dobu velice podstatná věc, dítě musí znát dopravní předpisy jak se chovat.

V mé bakalářské práci jsem se zaměřila na konkrétní školu a to na Základní školu sv. Voršily v Olomouci.

Absolvovala jsme zde praxi ve školní družině, kde jsem si postupně zjišťovala, jak na tom škola v oblasti dopravní výchovy je. Z rozhovorů s ředitelem školy a některými pedagogy, jsem dospěla k názoru, že mají ve výuce dopravní výchovy značné mezery.

Dopravní výchovu vyučují pouze nárazově, jako to školy dělají často. Myslím si, že jedním z důvodů takové situace je, že na školách chybí pracovníci, kteří by se dopravní výchově intenzivně věnovali. Rozhodla jsem se na podnět této školy výše uvedené zjistit, na jaké úrovni jsou znalosti dopravní výchovy žáků prvního stupně. První stupeň jsem si vybrala právě proto, v tomto věku mají děti roli chodce a cyklisty, proto je nutné získat správné kompetence pro chodce a cyklistu.

Bakalářskou práci jsem rozdělila na část teoretickou a empirickou. Cílem mé práce je přispět k současnému stavu pedagogiky v oblasti dopravní výchovy na Základní škole sv. Voršily v Olomouci a současně zmapovat pomoci empirického zkoumání v první a čtvrté třídě stav znalostí v oblasti dopravní výchovy. Dílčí cíle mé bakalářské práce jsou, zjistit a charakterizovat jak je dopravní výchova implementována v českém kurikulu. Zároveň se v práci věnuji, jak je dopravní výchova zařazena do školského vzdělávacího programu dané školy. Dalším dílčím cílem je shrnout pravidla, která jsou závazná pro chodce a cyklisty, jako účastníky provozu na pozemních komunikacích, které plynou ze zákona České republiky. Dále se v práce věnuji značnou část charakteristice mladšího školního věku z psychologického hlediska a rizikovým chováním v dopravě, které je příčinou mnoha nehod.

Empirickou část bakalářské práce věnuji šetření na Základní škole sv. Voršily v Olomouci, které jsem realizovala pomocí dotazníků, které jsem aplikovala u první a čtvrté třídy. Kde jsem zjišťovala, jaká je úroveň znalostí v oblasti dopravní výchovy.

I. Teoretická část

1 Dopravní výchova

„Dopravní výchova je nedílnou součástí všeobecného vzdělání dětí i dospělých. V době zvýšeného nárůstu motorismu je znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích i nutností k přežití. Správným působením v této oblasti se dá předejít mnohým dopravním nehodám i jejich smrtelným následkům. Cílem dopravní výchovy je příprava dětí a dospívajících na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí.“ (LÍMOVÁ, L., 2006, s. 5). Dle Stojana se dopravní výchova jeví jako nejlépe použitelný nástroj k prevenci dopravní nehodovosti. (2009, s. 23)

Nejvýznamnějšími částmi dopravní výchovy, by podle Stojana měla být specifická forma výchovy v rodině, která vede k dopravní odpovědnosti, pěstovaná od nejútlejšího věku. A na druhé straně institucionální forma, s kterou se populace setkává jak v mladším, starším tak i pubertální a adolescenčním věku a je realizovaná v různých školských zařízeních. Aby efekt dopravní výchovy byl úspěšný, je nutné, aby obě strany systému, ať je to rodina nebo institucionální forma pracovali jako jeden harmonický celek. (2009, s. 23).

Dopravní výchova dle Límové patří mezi základní předpoklady zlepšení stávajícího špatného chování účastníků provozu na pozemních komunikacích. Nejúčinnější formou prevence dopravní nehodovosti je dokonalá a systematická dopravní výchova od nejútlejšího věku. (2006, s. 7)

1.1 Cíle dopravní výchovy na základní škole

Dopravní výchova je tedy důležitou součástí výchovně vzdělávacího procesu v celém systému škol. Dopravní výchova na základní škole dle Miloslava Netesala a Josefa Votruby je systémem, jehož obsah, metody a formy charakterizují následující uvedené cíle: (NETESAL, M., VOTRUBA, J., 1992, s. 8-9)

- *„Pochopení funkce dopravy jako řízeného systému, vymezeného zákonnými ustanoveními.*
- *Formování mravního vědomí a jednání žáka ve smyslu dopravního vědomí, morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům dopravního provozu i k sobě samému.*
- *Pochopení dynamiky silničního provozu a základních principů taktiky pohybu v něm.*

- *Osvojení zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků hromadné dopravy a jejich vzájemné působení.*
- *Osvojení zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků silničního provozu (chodce, cyklisty i řidiče motorových vozidel) a jeho právního základu, včetně místa dítěte v něm (jako chodce a cyklisty).*
- *Zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole v simulovaných podmínkách na dopravním hřišti i v běžném silničním provozu.*
- *Pochopení příčin nesprávného chování a jednání chodců a řidičů a jejich důsledky morální, materiální i právní.*
- *Pochopení příčin vzniku dopravních nehod a jejich základní prevence.*
- *Seznámení s technickými podmínkami a zařízeními silničního provozu a používání těch, které slouží chodcům a cyklistům.*
- *Pochopení významu údržby technického stavu vozidel pro účast v silničním provozu a praktické ovládání údržby jízdního kola.*
- *Pochopení významu dopravy a jejího dalšího rozvoje v souvislosti s ochranou a tvorbou životního prostředí.*
- *Osvojení dovednosti poskytovat první pomoc při dopravních nehodách.*
- *Chápání významu řízení provozu a funkce dopravní služby policie v silničním provozu.*
- *Chápání významu funkce zájmových organizací souvisejících s dopravou (např. automotokluby)"* (NETESAL, M., VOTRUBA, J., 1992, s. 8 - 9)

2 Český systém kurikulárních dokumentů

„Dopravní výchova dětí je oborem, který si v základním školství těžko může vybojovat samostatný předmět. O to více je zapotřebí, aby ve všech základních školských dokumentech bylo jasně a konkrétně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat.“ (LÍMOVÁ, L., 2006, s. 21)

Je to důležité nejen proto, aby se vědělo, co které dítě má znát a umět, ale podle Límové je to důležití i proto, aby příslušní pedagogové získali takové odborné znalosti a vzdělání, které jim umožňují kvalitně připravovat žáky na fungování v dopravních situacích. A také, aby tvůrci standardů, výchovných programů, učebnic a didaktických a metodických pomůcek na tuto skutečnost nezapomínali. (LÍMOVÁ, L., 2006, s. 21).

2.1 Národní program vzdělávání

Český systém kurikulárních dokumentů se rozděluje na státní úroveň a školskou úroveň. Mezi státní úroveň zpracování dokumentů je zařazen Národní program vzdělávání, který zpracovává Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, které následně předává dokument Vládě České republiky a ta následně ke schválení senátu parlamentu a poslanecké sněmovně. Národní program vzdělávání vymezuje hlavní oblasti vzdělávání, obsahy a prostředky, kterými je cílů dosahováno. (Školský zákon: o předškolní, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, jak vyplývá z pozdějších změn. In: *č. 561/2004 Sb.* 2008.)

2.2 Rámcový vzdělávací program

Pro každý obor vzdělání v základním vzdělávání se vydávají rámcové vzdělávací programy. Rámcové vzdělávací programy, vymezují povinný základní obsah, rozsah a podmínky vzdělávání. Jsou východiskem a zároveň závazkem pro tvorbu školských vzdělávacích programů. (Školský zákon: o předškolní, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, jak vyplývá z pozdějších změn. In: *č. 561/2004 Sb.* 2008.)

V rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělání se nacházejí termíny jako klíčové kompetence, průřezová témata a vzdělávací oblasti. (STOJAN, M., 2008, s. 5)

Klíčové kompetence

„Klíčové kompetence představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého člena společnosti. Smyslem a cílem vzdělávání je vybavit žáky souborem klíčových kompetencí na úrovni, které je pro ně dosažitelná, a připravit je tak na další vzdělávání a uplatnění ve společnosti." (www.vuppraha.cz)

Rámcový vzdělávací program uvádí v etapě základního vzdělávání šest klíčových kompetencí, kdy každá z nich uvádí, k čemu má žák na konci vzdělávání dospět. (STOJAN, Mojmír., 2008, s. 5)

Klíčové kompetence:

- kompetence k učení
- kompetence k řešení problémů
- kompetence komunikativní
- kompetence sociální a personální
- kompetence občanské a kompetence pracovní (STOJAN, M., 2008, s. 5)

Průřezová témata

Pojem průřezová témata, jsou jednotlivá témata, která jsou rozdělena to tematických okruhů. Kdy rámcový vzdělávací program uvádí šest průřezových témat. (STOJAN, M., 2008, s. 6)

Průřezová témata

- Osobnostní a sociální výchova
- Výchova demokratického občana
- Výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech
- Multikulturní výchova
- Environmentální výchova
- Mediální výchova (STOJAN, M., 2008, s. 6)

Vzdělávací oblasti

Posledním základním pojmem v rámcovém vzdělávacím programu je vzdělávací oblast. Vzdělávací obsahy základního vzdělání jsou rozděleny do devíti vzdělávacích oblastí. Jednotlivé vzdělávací obsahy jsou vyučovány v jednom vzdělávacím oboru nebo více obsahově podobných oborech. (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. [online]. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, 2007, s. 18)

Vzdělávací oblasti:

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

(Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. [online]. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, 2007, s. 18)

2.3 Školský vzdělávací program

Školské vzdělávací programy se zpracovávají na školské úrovni. Školský vzdělávací program (dále jen ŠVP), je tedy podřízen Rámcově vzdělávacímu programu. ŠVP stanovuje konkrétní cíle vzdělávání jednotlivých škol, formy vzdělávání, obsahy, časový plán vzdělávání, průběh a ukončování vzdělávání, obsahuje charakteristiku školy a charakteristiku samotného školského vzdělávacího programu. ŠVP je schvalován a vydáván ředitelem školy nebo školského zařízení. To koná po projednání se školskou radou, která je složena z pedagogů, rodičů a zástupců zřizovatele. A následně je zveřejněn na veřejně dostupném místě, aby měl každý možnost nahlížet do programu. (Školský zákon: o předškolní, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, jak vyplývá z pozdějších změn. In: č. 561/2004 Sb. 2008.)

Školský vzdělávací program obsahuje charakteristiku ŠVP, charakteristiku školy, školní učební plán, osnovy vyučovacích předmětů, pravidla pro hodnocení žáků a autoevaluaci. (Školský zákon: o předškolní, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, jak vyplývá z pozdějších změn. In: č. 561/2004 Sb. 2008.)

2.4 Zařazení dopravní výchovy v kurikulu na 1. stupni základní školy

Dopravní výchova na základních školách neexistuje jako samostatný předmět. Zařazuje se do jednotlivých témat vyučovacích předmětů prostřednictvím přímých mezipředmětových vztahů. Není možní na jedné straně vyučovat plavání, lyžování, sexuální výchovu a na druhé straně nevyučovat žáky základům bezpečné chůze, či jízdě na kole. (LÍMOVÁ, L., s. 21)

Dle Stojana se v současnosti dopravní výchově věnuje jen malá hrstka subjektů, část základních škol, Domovy dětí a mládeže, provozovatelé dětských dopravních hřišť, městské policie, policie ČR a několik nevládních organizací. (2007, s. 14). Já se naopak přikláním k názoru Límové (2006, s. 5), která tvrdí, že tématu dopravní výchovy se věnuje celá řada subjektů, kterých není málo, jsou to např., neziskové organizace, obce, kraje, Policie ČR, městská policie a další nevládní organizace.

Dopravní výchovu je možné začlenit do vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, v tematickém okruhu Místo kde žijeme, kde žák vyznačuje do jednoduchého plánku, bezpečnou cestu do školy, možná nebezpečí v blízkém okolí, kdy uplatňuje základní pravidla silničního provozu. Další tematický okruh, kde je možné zařadit dopravní výchovu je okruh Lidé kolem nás. Výstupy žáka v tomto okruhu mohou být formou vyjmenování různých druhů povolání, která souvisejí s dopravou, seřazení dopravních prostředků podle rychlosti pohybu, roztřídění dopravních prostředků, podle míst kde se pohybují a co je nejdůležitější, žák se správně chodí při jízdě dopravním prostředkem, k čemuž patří zásady slušného chování. (STOJAN, M., 2008, s. 6 – 11)

Dopravní výchovu je možné vyučovat i v rámci klíčových kompetencí, jako je tomu např. u kompetence k řešení problémů. Kdy žák jako chodec, či cyklista vnímá různé problémové situace. Výsledkem získané kompetence je schopnost žáka, vyřešit takovou problémovou situaci v dopravě, využívat získané vědomosti a dovednosti k řešení problémů v dopravních situacích, uvědomovat si zodpovědnost za svá rozhodnutí v různých dopravních situacích a předcházet problémových situacím. (STOJAN, M., 2008, s. 6)

Do oblasti průřezových témat, je možné zařadit dopravní výchovu do oblasti osobnostní a sociální výchova. Náplní této oblasti je cvičení smyslového vnímání, pozornosti, soustředění, cvičení sebekontroly, hledání pomoci při potížích, řeč těla nebo také komunikace v různých situacích. Zde může být zařazena výuka dopravní výchovy, např. při nacvičování ovládání jízdního kola, tedy získávání dovednosti jezdit na kole jako prostředek cvičení smyslového vnímání pozornosti a soustředění. Cvičení sebekontroly je zde chápána ve smyslu sebeovládání, regulace vlastního chování v dopravních situacích. A další získávání dovedností v oblasti dopravního prostředí. (STOJAN, M., 2007, s. 202)

Jedním z nejdůležitějších faktorů zařazování dopravní výchovy do výuky, jsou konkrétní podmínky vzdělávání na dané škole. Realizování dopravní výchovy na jednotlivých školách, je ovlivňováno, vybaveném školy, zda má škola k dispozici dopravní hřiště, nebo dvůr, jestli má dostatek pomůcek, literatury s tématikou dopravní výchovy. Dalším faktorem je, zda je na škole pracovník, který se dopravní výchově systematicky věnuje. (STOJAN, M., 2008, s. 7)

Dopravní výchova, by se měla vyučovat komplexně, soustavně, v celém průběhu 1. stupně základní školy, v průběhu jednotlivých vzdělávacích oblastí. K dopravní výchově by se nemělo přistupovat pouze sporadicky v nárazových akcích, jako jsou např. pouhé návštěvy dětských dopravních hřišť. Je neoddělitelnou a nepostradatelnou součástí výchovně-vzdělávacího obsahu 1. stupně základní školy, je základním a hlavním pilířem předcházení úrazů a škod na zdraví dětí, tedy školní mládeže v důsledku dopravy. (STOJAN, M., 2008, s. 31)

Základní vzdělávání jako navazující na předškolní vzdělávání a na výchovu v rodině je jediné vzdělání, které je spojeno s povinnou školní docházkou a s plněním školních povinností z toho vyplývajících. Základní vzdělávání na 1. stupni umožňuje žákům snadnější přechod z předškolního vzdělávání a rodinné péče do povinného, pravidelného a systematického vzdělávání. Základní škola u žáka rozvíjí schopnosti individuální, jeho zájmy a záliby. Motivuje žáky k dalšímu vzdělávání, pomáhá jim nacházet cestu k učení, vede je k učební aktivitě, pomáhá jim objevovat nové věci, nové věci sami tvořit a nalézat vhodnou a schůdnou cestu k řešení problémů. (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. [online]. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, 2007, s. 12)

3 Výchovně vzdělávací obsah dopravní výchovy na 1. stupni základní školy

Oddělení BESIP což je integrální součást Ministerstva dopravy, stanovuje cíle dopravní výchovy, nebo náplň dopravní výchovy, která by se měla splnit v jednotlivých ročnících 1. stupně základní školy.

V první třídě by měli žáci ovládat:

- Bezpečnou cestu do školy
- Bezpečně zvládnout přechod po přechodu pro chodce, po nadchodu a podchodu, přejít silnici na dobře viditelném a schůdném místě
- Znát význam světelných signálů pro chodce
- Znát zásady bezpečného a slušného chování ve vozidlech hromadné dopravy
- Bezpečně si hrát, sáňkovat, bruslit, lyžovat na místech k tomu určených
- Vidět a být viděn, funkce reflexních materiálů

Ve druhé třídě by žáci měli znát:

- Chůzi po silnici, krajnici, nebezpečná místa na silnici
- Chůze přes železniční přejezd se závorami a bez závor
- Nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti
- Zásady bezpečného chování v automobilu, používání autosedaček, bezpečnostních pásů
- Měli by být schopni pomoct starším lidem ve vozidlech hromadné dopravy
- Dbát zásadám kázně k ostatním účastníkům silničního provozu, tzn. nepřekážet, neomezovat, neohrožovat
- Výcvik ovládání jízdy na kole, znát příslušenství, které patří k výbavě kole

Ve třetí třídě by měli být žáci schopni:

- Znát místa a prostory, kam je chodcům vstup zakázán
- Ovládat pravidla bezpečné jízdy na in-line, skateboardu a koloběžce
- Poznat vozidla se zvláštními výstražnými signály a umět reagovat na ně
- Přivolat první pomoc při dopravní nehodě, umět ošetřit drobná poranění

Ve čtvrté třídě a páté třídě by měli žáci:

- Upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty
- Procvičovat si pravidla silničního provozu pro cyklisty
- Znát povinné vybavení jízdního kola. (www.ibesip.cz)

4 Mladší školní věk

Dítě vstupem do základní školy, přechází z předškolního věku do věku školního. V učebnicích je toto období života označováno jako mladší školní věk. Vstup do školy je jeden z nejdůležitějších mezníků v životě člověka. Časově je období mladšího školního věku vymezeno od 6-7 let do 10-11 let.

Dítě nástupem do školy získává novou roli, stává se z něj školák. Škola ovlivňuje dosavadní život dítěte, ovlivňuje další rozvoj dětské osobnosti. (VÁGNEROVÁ, M., 2005, s. 236)

Se vstupem do školy souvisí mnoho změn v jeho životě. Dítě, které si dosud pouze hrálo a bylo v blízkosti rodičů je najednou nuceno k soustavné, disciplinované, časově rozvržené činnosti, která je navíc hodnocená. Dítě začíná být hodnoceno pro něj cizími lidmi, což se částečně projevuje v jeho sebehodnocení. Úspěchy a neúspěchy ve školních povinnostech, můžou být rozhodující nejenom z hlediska sebepojetí, ale i pro následující prožívání a další rozvoj osobnosti dítěte.

Dítě se náhle musí obejít delší dobu bez rodičů, do života dítěte, jehož hlavní náplní byla prozatím jen hra, náhle vstupuje školní práce a s tím související povinnosti. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 84)

To znamená, že po dítěti je nyní nově požadovaná kázeň, schopnost odložit uspokojení okamžitých potřeb na později, snažit se o výkon i tehdy, kdyby dítě dělalo raději něco jiného. (ŘÍČAN, P., 2004, s. 145). Některé děti první čas strávený ve škole nesou velice špatně a mohou se u nich objevovat některé problémy, jako jsou, bolesti břicha, hlavy, nesoustředěnost. Některé děti jsou zpočátku často neklidné, nevydrží dlouho sedět, stále se otáčí, vyrušují, pozornost je stále labilní, špatně se začleňují do kolektivu, vykřikují, zapomínají si pomůcky. Tyto projevy chování přetrvávají většinou jen prvních týdnů. Mnohdy avšak může stát, že přetrvávají po celý první rok a způsobují tak negativní vztah ke škole. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 84)

Vstup do školy je ve vývojové psychologii spojován s pojmy školní zralost, školní připravenost, způsobilost do školy, apod. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 95)

Mladší školní věk je období poměrně klidné, nebouřlivé, bez větších změn. Říčan toto období charakterizuje jako uměle a silně regulováno společností, která dítě posadí do lavice a vštěpuje mu poměrně neosobní látku a zároveň ho chrání před různými rušivými vlivy. (ŘÍČAN, P., 2004, s. 145 -146)

4.1 Tělesný vývoj

Období mladšího školáka je ohraničeno první a druhou strukturální přeměnou organismu. Tělesný vývoj a rozvoj motoriky je ovlivněn individuálními rozdíly a hlavně rozdíly mezi dívkami a chlapci. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 107) *„Průměrný chlapec vyroste od 6 do 11 let ze 117 cm na 145 cm, jedenáctiletá dívka je asi o centimetr vyšší než chlapec. Váhově se chlapec dostane ze 22 na 37 kg, dívka je sotva o půl kilogramu těžší, přestože má již o něco širší pánev a trochu více podkožního tuku než chlapec.“* (ŘÍČAN, P., 2004, s. 145 - 146)

Dívky jsou zpravidla ve vývoji rychlejší než chlapci. Po předchozí disharmonii tělesných pohybů, často velice vyčerpávajících, přicházejí harmonicky rozvinuté, přesné a účelné pohyby. U dítěte přetrvává aktivita a radost z pohybu, důležité je, aby dítě mělo pro tento pohyb prostor a čas. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 107)

Dítě je obdivuhodně výkonné, ale také snadno unavitelné, ale na rozdíl od dospělých dokáže síly zase rychle nabrat. Pohyby vykonávané velkými svaly jsou již obratné, děti skáčou přes švihadlo, jezdí na kole, házejí si s balónem a jinými předměty. Těmto aktivitám, obratnosti v nich, úspěšnosti a pocitu radosti z dobrého výkonu, děti věnují mnoho času. Jsou to spíše chlapci, kteří se věnují sportovním aktivitám, kdy i díky nim získávají prestižní místo v kolektivu. (ŘÍČAN, P., 2004, s. 147)

4.2 Rozvoj poznávacích procesů

Ve vývoji poznávací procesů u mladšího školáka zaznamenáváme postup, o vše se zajímá aktivně, nevyhovuje mu pouze pasivní příjem informací, chce se všeho aktivně účastnit a pochopit. U vnímání pozorujeme přechod od náhodného k cílevědomému, což je hlavně ve škole velice důležitá schopnost. Během této vývojové etapy, postupně dítě přechází od vnímání pouze konkrétních předmětů k vnímání všeobecnějšímu. Okolo roku 10-11, je vnímání zhruba na stejné úrovni jako vnímání dospělého. V oblasti představivosti dítě dosahuje vrcholu, představivost se stává být úmyslná, hlavně ve vybavování si potřebných představ. Dítě už dokáže odlišit realitu od fantazie. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 107)

Dítě už konečně chápe konkrétně-logický princip konverzace. Chápe, že pokud nalijeme tekutinu z jedné láhve do druhé, množství vody se nemění. Dítě se na rozdíl od předškolního věku neřídí pouze tím, co vidí, ale používá už jednoduchou logiku. (ŘÍČAN, P., 2004, s. 148)

Dle Kurice se paměť vlivem školního prostředí mění z neúmyslné na úmyslnou a rychle se zlepšuje, Zvětšuje se nejen její rozsah, ale i rychlost a kvalita. Kromě mechanické paměti se postupně začíná objevovat i paměť logická. Žák si dle Kurice (1963, s. 68 – 69) nejlépe zapamatuje právě to co má pro něj nějaký význam, co ho zajímá, nebo má k tomu vztah.

Rozvoj pozornosti má pro mladšího školáka klíčový význam. Pozornost souvisí s úspěšností popř. neúspěšností v oblasti učení. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 107). Dle Vágnerové (2005, s. 255), je vývoj pozornosti přímo závislý na stupni dosažené zralosti centrální nervové soustavy, kdy pozornost je jedním z prostředků regulace psychické aktivity, především poznávacích procesů.

4.3 Rozvoj řeči

Nyní u mladšího školáka pozorujeme největší nárůst slovní zásoby, děje se to hlavně tím, že dítě začíná číst a psát. Jeho řeč se zdokonaluje rychleji, než když se dospělý jedince učí cizímu jazyku. Dítě čte knihy, časopisy, nejraději s realistickými ilustracemi, sleduje televizi, tyto možnosti, poskytují dítěti mnoho nových informací. (ŘÍČAN, P., 2004, s. 149)

4.4 Rozumový vývoj

Na počátku období mladšího školáka, je dítě velice důvěřivé rodičům a jiným autoritám, později, ale tato lehkověrnost opadá a nastává období střízlivého realismu. Kdy dítě chce vidět svět takový jaký ve skutečnosti je. Informace, které dítě absorbuje, jsou praktického rázu, musí odpovídat jeho zkušenostem v tom, jak se věci dělají, jak se jich užívá, jakým způsobem lze konat apod. Inteligence u mladšího školáka je velice proměnlivá a tím spolehlivější bude, čím bude dítě starší. Z důvodu, že dítě v pozdějším věku podává stabilnější výkon a inteligence se projevuje ve stále větším množství různých výkonů. Inteligence se určuje inteligenčním kvocientem, který je v každém věku u průměrného dítěte 100. Jinak je tomu u inteligenčního kvocientu, to je číslo normované vzhledem k věku, které není stále, ale věkem se neustále mění. (ŘÍČAN, P., 2004, s. 149-150)

4.5 Charakteristiky mladšího školáka

K tomuto období je psychology přistupováno různě. Vágnerová rozděluje školní věk na tři fáze, raný školní věk, střední školní věk, a starší školní věk, který se týká druhého stupně základní školy a trvá do ukončení povinné školní docházky, tedy zhruba do 15 let. Pro raný školní věk je charakteristická změna sociálního postavené a různé vývojové změny, které se projevují hlavně ve vztahu ke škole. Střední školní věk Vágnerová chápe jako přípravu na další, vývojově dynamičtější období a to období dospívání (2005, s. 237-238)

Toto období je dle Erika Eriksona označováno jako období píle a snaživosti, jejímž hlavním cílem je umět se prosadit a uspět se svým výkonem. Cílem je dosažení pocitu sebevědomí, oproti pocitům selhání a méněcennosti. (VÁGNEROVÁ, M., 2005, s. 237)

Václav Příhoda definuje toto období jako období prepubescence, období od 6 – 11 let. (PŘÍHODA, V., 1977, s. 246) Dítě v šesti letech je podle Příhody už intelektuálně rozvinuto, je schopno organizované a soustředěné činnosti, je dostatečně společensky disciplinováno a samo začíná toužit po kolektivnější společnosti. Podle Příhody je devět desetin šestiletých dětí schopno vstoupit do základní školy. (PŘÍHODA, V., 1977, s. 246)

Šestý rok je rok, kterým se začíná nové ontogenetické období, třetí dětství. Oproti druhému dětství děti už nejsou tak pohyblivé. Po fyzické stránce je postava dítěte stále spíše dětská, ale nabývá proporcí dospělého člověka, hlavně dolní končetiny se prodlužují. (PŘÍHODA, V., 1977, s. 252)

Jeden z největších posunů Příhoda považuje v oblasti řeči, kdy dítěti od šesti let roste slovník jak kvantitativně, tak především kvalitativně. (PŘÍHODA, V., 1977, s. 261) Celkově toto období Příhoda považuje za období velmi klidné.

Piaget charakterizuje období od 7 – 11 až 12 let jako období konkrétních operací. Konkrétní operace v tomto období dosahují vrcholu. (PIAGET, J., INHELDER, B., 1997, s. 88) Tyto konkrétní operace se koordinují v celostní operaci, dítě už chápe souvislosti mezi, jevy a hledá příčinné vztahy, tyto operace jsou prozatím ještě ale chudší, postupují malými krůčky, pro prozatímní neschopnost úplného zobecnění vztahů. (PIAGET, J., INHELDER, B., 1997, s. 91-92) Proces tvorby konkrétních operací je dlouhodobý proces, lze jej charakterizovat jako přechod od subjektivní všeobecné centrace k decentraci. (PIAGET, J., INHELDER, B., 1997, s. 115)

Zakladatel psychoanalýzy Sigmund Freud toto období označuje, jako období latence, kdy je dokončena jedna etapa psychosexuálního vývoje a kdy prudké pudy dřímou, až do počátku dospívání. Období je chápáno jako období klidu a pohody. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 105)

Cílem je dosažení pocitu sebevědomí, oproti pocitům selhání a méněcennosti. (ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, J., 2010, s. 105)

4.6 Charakteristika mladšího školního věku z hlediska chodce a cyklisty

Znalost psychických zvláštností období mladšího školního věku jsou podstatnou součástí výuky dopravní výchovy. Dítě při vstupu do školní docházky má kompetence chodce od deseti let poté cyklisty. Toto období je pro žáka stresující, plné změn, kdy vykazuje známky nepozornosti a roztržitosti jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách. V životě jedince je vše podřízeno vývoji, každý člověk nejprve začíná chodit po té až je schopen užívat jízdní kolo, či jiné vozidlo.

Poznávací procesy mladšího školního věku ve smyslu zaměření na dopravní výchovu, bývají často velice zkreslené, vnímání zde nemá ještě úplný obraz. Žák z počátku mladšího školního věku, to je kolem šestého roku života vnímá okolí ještě hodně subjektivním postojem, zde se ještě značně objevuje představivost dítěte. Proto většina výpovědí dětí tohoto věku o dopravních nehodách bývají velice málo objektivní. (VOLNÝ, J., 1980, s. 15)

Jeden z nejvýznamnějších aspektů vnímání, je zrakové vnímání. Správná stavba a činnost oka, zrakového nervu, příslušné části mozku, ale i vnější podmínky, jako je dobrá viditelnost a osvětlení prostředí přispívají k předpokládanému dobrému zrakovému vjemu, tedy správná orientaci i za podmínek špatné viditelnosti. Zrakovým vnímáním vzniká mnoho klamů, které ohrožují existenci dítěte. Například členěné plochy a linie se můžou zdát být větší a delší, než tomu ve skutečnosti je. Proto určitá vzdálenost na dlážděné vozovce nebo betonové vozovce s příčnými spárami, se může zdát delší, než je. Tato okolnost vede ke klamům v odhadu vzdálenosti, a často z tohoto důvodu vznikají dopravní nehody, když děti špatně odhadnou vzdálenost vozidla a přebíhají silnici před jedoucím vozidlem. Nejen vzdálenost, ale i velikost, prostorové vztahy a barvy ovlivňují zrakové vnímání. (VOLNÝ, J., 1980, s. 15-16)

Teplé barvy se nám zdají bližší naopak barvy studené vzdálenější, ve skutečnosti je tomu naopak. (VOLNÝ, J., 1980, s. 15-16)

Z těchto důvodů je nutné u žáků v mladším školním věku učit rozdělovat pozornost tak, aby mohl současně vnímat více aspektů dopravního prostředí. Při vstupu dítěte do školy, kdy je dítě zatím chodec je obtížné dítě učit pozornosti, zvláště proto, jelikož dítě je v tomto věku zatím stále roztržité, roztěkané, má problémy udržet pozornost delší dobu, a také z tohoto důvodu je dítě zatím právě jen chodec. (VOLNÝ, J., 1980, s. 16)

V tomto věku by bylo velice riskantní svěřit dítěti takovou zodpovědnost jako je jízda na kole, nejen vůči sobě samému, ale i kvůli bezpečnosti ostatních účastníků provozu.

Představy žáka mladšího školního věku při vstupu do školy, jsou zatím velice prchavé a úryvkovité. V tom případě ani chování v silničním provozu zatím nemůže být bezpečné, když zatím nemá dostatečně kvalitní představy. Vzhledem k tomu že dítě ještě neumí zcela odlišovat představy od fantazie, dochází často k záměně takových situací utvořených ve fantazii dítěte a situací skutečnou. Tento stav nemůže zajistit bezpečnost dítěte při účasti na silničním provozu. (VOLNÝ, J., 1980, s. 17)

Paměť žáka se s vzrůstajícím věkem mění a zlepšuje, jak kvalitativně tak kvantitativně. Během školní docházky se u žáka zvyšuje pamatování množství na čtyřnásobek, zlepšuje se mu i logická paměť, to znamená, že je ti schopnější při porozumění pro různé dopravní situace. To vše se ale děje až od druhé poloviny mladšího školáka, tedy podle Vágnerové (2005, s. 253) od 8-9 let života dítěte, kdy už začíná být schopen a hlavně může jezdit na jízdním kole bez dozoru dospělého.

5 Rizikové chování v dopravě

Rizikové chování v dopravním prostředí lze popsat jako takové chování, které vede k dopravním kolizím a následně k úrazům nebo úmrtím. Výsledek rizikového chování je tedy dopravní nehoda. *„Dopravní nehoda je nežádoucí závažný jen dopravy, způsobující sociální, zdravotní, ekonomické a etické škody, v části případu nenahraditelné.“* (STOJAN, M., 2007, s. 9)

Příčinou vzniku dopravních nehod, jsou nejčastěji náhodné kombinace rizikových faktorů. Jsou to chyby plynoucí především ze špatného rozhodnutí lidského činitele, nastalé v danou chvíli, místě a čase, které se často spojují se závadou na tělese komunikace či jiného vybavení, při selhání některé funkce dopravního prostředku, způsobené porušením dopravních pravidel často ve spojitosti se špatnými klimatickými podmínkami. (STOJAN, M., 2007, s. 9)

Děti se potřebují dostat ze školy a do školy bezpečně bezpečnou cestou, potřebují mít možnost volného pohybu ve svém volném čase. Výchova k bezpečnosti na silicích, je celoživotní proces, který je u dětí školního věku pro jejich bezpečnost nepostradatelný. Výchovná opatření v oblasti dopravní výchovy, musí být stanoveny adekvátně k, vývojovému stádii dítěte. (STOJAN, M., 2007, s. 9) Současný stav nehodovosti na silnicích je spojován s těžkými zdravotními následky a v těch nejhorších případech i se smrtí. Ve většině případů jsou způsobeny nehody důsledkem lehkomyslnosti a podcenění rizik provozu na pozemních komunikacích a to ze strany rodičů. (STOJAN, M., 2007, s. 11)

Každý rok je na silnicích usmrceno na tři desítky dětí, nejvíce jako spolujezdců v automobilu, kde byly děti často nepoutány bezpečnostními pásy. (www.policie.cz)

5.1 Úrazovost dětí v souvislosti s dopravou

„Úrazy u dětí a dospívajících jsou nejzávažnější i proto, že mají nejvyšší potenciál ztracených let života.“ (STOJAN, M. 2008, s. 34)

Členění úrazů je dle jeho výsledku, jsou úrazy končící nejtragičtěji a to smrtí, s maximální a trvalou ztrátou a ty které končí s trvalými následky, s následky tělesnými a psychickými.

Tyto následky logicky přináší do života člověka postiženého nehodou různá omezení, oslabení, nemožnost realizace tužeb a přání a celkově ovlivňují kvalitu života. (STOJAN, M. 2008, s. 34)

Dopravní úrazy jsou hlavní příčinou dětských úmrtí. V České Republice je téměř třetina dětských úmrtí způsobena dopravní nehodou. Přibližně polovina úrazů u dětí do 15 let vzniká v souvislosti s pohybem v dopravním prostředí. (ZVADOVÁ, Z., JANOUŠEK, S., 2006*, s. 15)*

Dítě prvního stupně základní školy, se pohybuje jako chodec, cyklista a také jako cestující hromadnou dopravou. Jako taková osoba může přijít k různým nehodám, pokud nedodržuje základní předpisy mu dané. V autě, je to zejména povinnost rodičů nebo jiné dospělé osoby, zkontrolovat zda je dítě připoutané bezpečnostními pásy a zda je použito dalších zádržných systémů, jako autosedaček. Na chodníku, jako chodci jsou nejčastější nehody způsobené hrou v blízkosti pozemní komunikace, nezajištění viditelnosti, neopatrnosti a nekázni. Zajištění viditelnosti se považuje jako jedno z nejdůležitějších preventivních opatření. (*Bezpečí dítěte v dopravě*: *Pomocník a rádce rodičům* [online]. Ministerstvo dopravy v Praze, 2008 [cit. 2012-02-29].)

Nezajištění viditelnosti, je právě jedna z příčin nejtragičtějších nehod. Cyklisté a auta mají povinnosti svítit, chodci takovou povinnost a ani možnost nemají. Přitom jsou to právě chodci, kteří jsou nejzranitelnější. Vidět a být viděn je nejzákladnější pravidlo bezpečnosti na silnicích, jak můžou chodci předejít nehodám. Ti řidiči, kteří zranili chodce, se shodli na názoru, že chodce neviděli vůbec, nebo příliš pozdě. K zajištění viditelnosti se používají speciální materiály, které tuto vlastnost mají. Jsou to reflexní materiály a fluorescenční materiály. Fluorescenční materiály se nejčastěji používají za denního světla, nebo za soumraku, ve tmě svoji vlastnost ztrácejí. Reflexní materiály, které odráží světlo až do vzdálenosti 200 m, jsou nejvhodnější při použití za snížené viditelnosti a ve tmě. Použití takových materiálů může chodcům zachránit život. (www.ibesip.cz)

Nejčastější nehody cyklistů jsou způsobené nepoužitím ochranné cyklistické přilby, nezajištěním viditelnosti, použitím technicky nezpůsobilého kola, neopatrností a nekázní cyklisty. K nehodám dochází i na železnicích, kdy za nejčastější příčiny nehod je nedostatečný odstup od přijíždějícího vlaku, vyklánění se z oken a přecházení přes koleje. (*Bezpečí dítěte v dopravě*: *Pomocník a rádce rodičům* [online]. Ministerstvo dopravy v Praze, 2008 [cit. 2012-02-29].)

5.2 Nejčastější chyby dětí

Nejčastější chyby chodců, jsou, ve spojitosti s předcházením vozovky. Často přecházejí vozovku na jakýchkoliv místech a ne vždy nejkratším směrem, neumějí se správně rozhlédnout, přes vozovku často zbrkle běží. Přebíhají vozovku za vozidlem, které přejelo, aniž by se přesvědčili, o tom zda v protisměru nepřijíždí jiné vozidlo. Děti si u vozovky často hrají, strkají se a mohou spadnout do jízdní dráhy vozidel. Za nejčastější chyby cyklistů se považuje vyjíždění z okraje vozovky, odbočování na nepřehledných místech, objíždění překážky bez ohlédnutí a znamení o změně směru jízdy. Zejména na méně frekventovaných místech děti nerespektují pravidla silničního provozu a v zápalu hry se stávají obětí dopravních nehod, kdy například nerespektují přednost v jízdě na křižovatce, při vjíždění na silnici z hřišť, polních cest a vedlejších silnic. Často se stává, že méně zdatný cyklista jede po silnici klikatým způsobem, to se děje často při jízdě do kopce. Cyklisté nerespektují nutnost osvětlení kola, zejména za snížené viditelnosti. (STOJAN , M., 2008, s. 48-49)

6 Chodec

Následující kapitola je věnována předpisům, které jsou stanoveny pro chodce. Předpisy plynou ze zákonu č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který nabyl účinnosti 1. 1. 2001.

Za chodce je označována osoba, která se pohybuje pomocí chůze. Chodec je účastník provozu na pozemních komunikacích. Je to každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu.* 1. 1. 2001.)

„*Chodec, je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm3, psa a podobně.“* (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích

Pozemní komunikace je jakákoli dálnice, silnice, místní komunikace a účelová komunikace. Provozu na těchto komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost svojí nebo jiné osoby tohoto provozu. Mezi základní povinnosti každého účastníka na provozu na pozemních komunikacích je logicky povinnost chovat se ohleduplně, ukázněně, tak aby svým jednáním neohrožoval svůj ani ničí jiný život ani majetek ani životní prostředí. Chování je nutné orientovat ke konkrétní situaci, zejména ke stavu prostředí, což se týká dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Mezi další povinnosti účastníků provozu je samozřejmě povinnost řídit se světelnými signalizačními zařízeními, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami a dalšími dopravními zařízeními. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Chůze po chodníku, po stezce pro chodce, po krajnici

Stezky, jsou takové komunikace, jejichž začátek i konec, je označen dopravní značkou ve tvaru modrého kruhu s bílým symbolickým označením, pro koho je stezka určena. Popřípadě, když stezka končí, je dopravní značka ve tvaru modrého kruhu přeškrtnuta. Chodec má povinnost užívat stezky pro chodce, nebo chodníku, chodci mohou jít vedle sebe, jen pokud nebrání v chůzi ostatním chodcům. Jako na silnici tak i na chodníku či stezce pro chodce jsou pravidla „provozu“. Chodec se pohybuje po chodníku nebo stezce pro chodce po pravé straně, vyhýbá se vpravo a předchází vlevo. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Osoba, která se pohybuje na kolečkových bruslích, malé koloběžce, skateboardu, nebo podobném sportovním vybavení, se může pohybovat na chodníku, jen v případě že neohrozí ostatní účastníky chodníku. Jiní účastníci provozu, než výše uvedení, nemohou užívat tyto prostory pro chodce. Je-li zřízena stezka pro chodce i cyklisty, nesmí chodec ohrozit cyklistu a ani naopak.(Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Místo, kde není chodník nebo není schůdný, chodí chodci po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejblíže při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Pokud je snížená viditelnost, nebo se chodci ocitají v nepřehledných úsecích, musí jít jednotlivě za sebou. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Přecházení vozovky mimo vyznačený přechod

Tam kde není přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose a bez zbytečného zdržování. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit rozhlédnutím, zda je bezpečné vstoupit do vozovky, aniž by ohrozil sebe nebo někoho jiného. Mezi další povinnosti přecházení vozovky je přecházet vozovku jen na přehledných úsecích s dobrým rozhledem, chodci zároveň nesmí vstupovat do vozovky, pokud by přijíždějící vozidlo muselo náhle změnit rychlost své jízdy nebo směr. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001)

Přecházení vozovky na vyznačených přechodech pro chodce

Je nutné vézt žáky k tomu, aby nepřecházeli vozovku na místech pro ně i pro řidiče nepřehledných, to je například v blízkosti zatáčky, zúžené vozovky, nepřehledné vozovky. Jestliže si dítě není jisto o tom, že by zvládlo přejít vozovku samo a bezpečně, mělo by o pomoc požádat dospělého. Chodci jsou „doma“ pouze na chodníku. Chodec se i při přecházení vozovky musí neustále informovat o okolí situaci provozu. Pokud v blízkosti 50 m je křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo přechod pro chodce, je chodec povinen takovým míst použít. Na přechodu pro chodce, stejně jako na chodníku nebo stezce pro chodce se chodí vpravo. Zejména děti by měli znát pravidlo, že i když se nacházejí na přechodu pro chodce, neznamená to pro ně naprosté bezpečí, přechod musejí urychleně přejít bez zbytečného zdržování, stejně tak nesmí vstupovat na přechod pro chodce bezprostředně před jedoucím vozidlem, u kterého se předpokládá, že bude mít problém zastavit. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Stejně tak důležité informace pro děti, hlavně při cestě do školy a ze školy, kdy často překonávají různé překážky, přechody pro chodce, křižovatky, kde jim kříží cestu koleje tramvaje, kdy tramvaj má vždy přednost před chodcem, chodec jí proto musí dát vždy přednost. Křižovatka je místo, kde se pozemní komunikace spojují nebo protínají. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Útvar chodců

Pro organizovaný útvar chodců školní mládeže platí, zejména užívání takových oděvních doplňků, které zajistí skupině dobrou viditelnost. Jsou to oděvy, doplňky, aktovky nebo jiné předměty v pestrých, signálních barvách, nejlépe však reflexní materiály. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

„Za snížené viditelnosti musí být organizovaný útvar chodců označen vpředu po obou stranách neoslňujícím bílým světlem a vzadu po obou stranách neoslňujícím červeným světlem.“(Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Snížená viditelnost je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně správně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci. Za dodržování povinností organizovaného útvaru chodců, v našem případě skupiny školní mládeže, odpovídá vedoucí útvaru, to je učitel nebo vychovatel. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

7 Cyklista

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některý zákonů (zákon o silničním provozu), který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2001, definuje účastníka provozu na pozemních komunikacích každého, kdo se kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Zákon stanovuje hranici deseti let věku pro samostatnou jízdu na jízdním kole, po pozemní komunikaci, místní komunikaci a veřejně přístupné komunikaci. Osoba mladší 10 let, se může účastnit provozu na pozemních komunikacích pouze pod dohledem osoby starší 15 let.

Povinnosti jízdy na jízdním kole

Povinnosti jsou stejně jako pro chodce stanovená i pro cyklisty, jako další účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti to znamená, že i cyklista. Jízdní kolo je charakterizováno jako nemotorové vozidlo, nemotorové vozidlo je takové, které se pohybuje pomocí lidské síly. Osoba, které jízdní kolo vede, smí užít k těmto účelům chodník, neohrozí-li svým chováním ostatní chodce, jinak smí užít pravé krajnice, nebo pravého okraje vozovky. Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou cyklistickou přílbu. Na jízdním kole, které je jednomístné smí jet jen jedna osoba, jízda ve dvou například na řídítkách, nebo na jiném části kola je nepřípustné. Cyklista při jízdě na kole, je povinen se držet řídítek, mít nohy na šlapadlech, má zakázáno držet se při jízdě jiného vozidla, nebo vézt druhé jízdní kolo, psa nebo jiná zvířata a předměty. Na silnici se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky, nebo po krajnici vozovky, pokud jízdou nejsou ohrožováni nebo omezováni chodci. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Stezka pro cyklisty, přejezd pro cyklisty

Pokud je zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená příslušnou značkou, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce, to stejné platí i pro chodce.

„Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.“ (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit řádným rozhlédnutím, jestli může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Pro přejíždění přejezdu pro cyklisty, platí stejná pravidla jako pro chodce, při přecházení přechodu pro chodce. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Jízda ve skupině

Cyklisté při jízdě ve skupině smí jet pouze jednotlivě za sebou. Při vyhýbání se protijedoucím vozidlům, se cyklista vyhýbá vpravo a včas v dostatečné vzdálenosti. Cyklisté musí dodržovat dostatečnou vzdálenost mezi sebou navzájem i mezi ostatními vozidly na vozovce, tak aby nedošlo k dopravní kolizi, aby mohli včas zareagovat a vyhnout se případné srážce, v případě náhlého snížení rychlosti, či změně směru, některého účastníka provozu na pozemních komunikacích. Bezpečnou vzdáleností se rozumí časový odstupu za vpředu jedoucím vozidlem minimálně dvě sekundy. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Objíždění překážky provozu na pozemních komunikacích

„Překážka provozu na pozemních komunikacích je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.“ (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Cyklista, který se vyhýbá takové překážce, vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat vždy znamení o změně směru jízdy vždy, včas s ohledem na okolnosti provozu na pozemních komunikacích, a to upažením, pouze před započetím úkonu. Znamení o změně směru jízdy může dát cyklista i zvukovým znamením. Přitom nesmí nijak omezit nebo ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při vybočování ze své trasy jízdy, musí dbát cyklista vždy zvýšené opatrnosti. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Předjíždění, odbočování

Cyklista předjíždí vlevo. Vpravo se předjíždí, pokud cyklista nebo vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není už pochybnosti o jiném dalším směru. Cyklista, který je předjížděný nesmí zvyšovat svou rychlost, ani nijak jinak bránit v předjíždění. Cyklista nesmí předjíždět, pokud nemá takový rozhled, který je k bezpečnému předjíždění nutné, pokud by se nemohl bezpečně zařadit před předjížděné vozidlo, nebo jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích. Jestliže by ohrozil sebe nebo někoho jiného. Cyklista má zákaz předjíždění na přechodu, nebo bezprostředně před ním, to platí i v případě křižovatky a železničním přejezdu. Cyklista se musí vždy přesvědčit pohledem za sebe, jestli už sám není předjížděn. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

„Při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci, musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy zároveň řidič při odbočování, nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.“ (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Povinná výbava jízdního kola

Povinnou výbavu jízdního kola stanovuje Ministerstvo dopravy a spojů, zákon č. 341/2000 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2001 v příloze č. 13. Následující popis povinné výbavy jízdního kola, je v plném znění, jak je upraveno v zákonu.

Jízdní kolo musí být povinně vybaveno:

- *„dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládáním brzdného účinku*
- *volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zalepeny (zátkami, speciálními rukojeti k tomu určenými)*
- *zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo musí mít hrany předepsaného zakřivení, to latí i pro páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků*
- *matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,*
- *pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat praskliny, trhliny a jiné zjevné vady a deformace, které by vedly k narušování bezpečné jízdy*
- *zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha a rozměry a umístění odrazky jsou pevně stanoveny, odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty*
- *přední odrazkou bílé barvy, odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností, plocha, rozměry a umístění odrazky jsou pevně stanoveny, odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty*
- *odrazkami oranžové barvy, které se nachází na obou stranách šlapátek, mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v blízkosti obuvi*
- *na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy, na každé straně kola, plocha, rozměry a umístění jsou pevně stanoveny, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik nebo na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty“* (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Povinná výbava jízdního kola, za podmínek snížené viditelnosti:

- *„světlometem svítícím dopředu bílým světlem*
- *světlomet musí být seřízen a upraven tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem*
- *zadní svítilnou červené barvy, která může být umístěna i na oděvu či obuvi cyklisty, zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy, zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy"* (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu.* 1. 1. 2001.)

Mezi povinnou výbavu cyklisty patří i ochranná cyklistická přilba. Dle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), je povinen mít cyklista do 18 let, za jízdy ochrannou cyklistickou přilbu nasazenou a řádně připevněnou.

Cyklistická přilba chrání zdraví a životy cyklistů, kdy k nejčastějším poraněním hlavy dochází právě při pádu z kola, kdy hlava dopadá na tvrdý předmět. A příčinnou je absence cyklistické přilby. Při pádu z kola hrozí dětem mnoho poranění, od těch méně závažných, jako jsou oděrky, zlomeniny, k těm závažnější, kdy mnohé končí i smrtí. Cyklistická přilba se tak stává prevencí a záchranou, před těmito nepříjemnými zkušenosti a chrání tak budoucnost všech cyklistů. (www.ibesip.cz)

Přeprava osob vozidlem hromadné dopravy

Cílem výuky žáků v rámci dopravní výchovy je i osvojit si chování v používání hromadné dopravy, a to v tramvaji, autobusu, vlaku, metru a dalších prostředcích hromadné dopravy. Osvojit si používání druhů dopravy při cestě do školy i ze školy.

Obsah výuky tohoto okruhu by měl obsahovat dle sekretariátu Rady vlády České republiky pro bezpečnost a Ministerstva školství a tělovýchovy České republiky zásady bezpečného používání hromadné dopravy, které zahrnuje, nastupování, vystupování a chování při jízdě. Dále povinnosti cestujících, druhy hromadné dopravy a jejich bezpečné používání.

A jedním z nejdůležitějších aspektů, s kterými by měli být žáci seznámeni je formování si kladných postojů ke starým a nemocným lidem v prostředí hromadné dopravy. Podrobněji se tomuto tématu budu věnovat následovně.

Osoba, která čeká na zastávce vozidla hromadné dopravy osob, nastupuje do tohoto vozidla, přepravuje se v něm nebo z něj vystupuje, se musí chovat tak, aby neohrožovala bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a aby neohrožovala ani ostatní uživatele hromadné dopravy. (Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon o silničním provozu*. 1. 1. 2001.)

Dítě jako spolujezdec v automobilu

„Pro děti do 12 let a s tělesnou výškou menší 1,5 metru jsou vyhrazena v osobním automobilu výhradně zadní sedadla s povinností použití bezpečnostních pásů. Nejmenší děti cestují na zadních sedadlech v homologovaných, tj. otestovaných a schválených dětských sedačkách.“ (STOJAN, M., 2009, s. 29) Při vystupování z automobilu se osoba, která vystupuje, musí vždy podívat za sebe, zda může bezpečně vystoupit a vystupuje vždy na straně k chodníku, nikoli do silnice. (STOJAN, M., 2009, s. 29)

8 Implementace dopravní výchovy v ŠVP Základní školy sv. Voršily v Olomouci

Základní škola sv. Voršily v Olomouci uvádí ve svém školském vzdělávacím programu dopravní výchovu na prvním stupni pouze ve třídě první a čtvrté a to v předmětu prvouky pro první třídu a v předmětu přírodovědy pro čtvrtou třídu.

Předmět prvouka je charakterizovaný jako předmět, který podává žákům nové poznatky z různých oblastí života. Žáci v prvouce získávají základní představy o nejběžnějších skutečnostech a zákonitostech v přírodě, ve společnosti, o lidských činnostech, výtvorech, vztazích a podmínkách života. Žáci se učí jednat a rozhodovat v různých životních situacích, učí se odpovědnosti za vlastní zdraví a bezpečnost. Děti si osvojují vědomosti o sobě, o lidech, o lidském těle, o škole a rodině.

V předmětu prvouka je konkrétně integrovaná dopravní výchova v tematickém celku „cesta do školy“, který obsahuje učivo o prostředí školy, okolí školy, bezpečné cesty do školy, hromadné a osobní dopravě, nejdůležitější dopravní značky a bezpečnost. Další tematický celek předmětu prvouka, který se týká dopravní výchovy, „náš domov“, kde učivo tématu je, okolí bydliště, obec, město, její části, poloha v krajině.

Předmět přírodověda, který je určen pro čtvrtou a pátou třídu základní školy prvního stupně. Obsah učiva předmětu přírodověda se týká člověka, přírody, společnost a zdraví. Obsahem učiva přírodovědy je i historie, současnost a směr předmětu vede k osvojování si dovedností pro praktický život, kde je samozřejmě zařazeno i fungování v dopravním prostředí. Žák se učí pojmenovávat věci, jevy a děje, jejich vzájemné vztahy a souvislosti a utváří si tak prvotní ucelený obraz světa. Důležitým aspektem výuky je propojenost s reálným životem.

V předmětu přírodovědy ve čtvrté třídě prvního stupně je dopravní výchova integrovaná v tematickém celku „osobní bezpečí“, který obsahuje učivo o bezpečném chování v silničním provozu v roli chodce a cyklisty.

II. Praktická část

9 Výzkumné šetření

V následující kapitole uvádím výsledky z výzkumu realizovaného na Základní škole sv. Voršily v Olomouci. Výzkum byl realizován na 1. stupni, v první a čtvrté třídě. Kdy v první třídě jsou žáci klasifikováni jako chodci a ve čtvrté třídě jsou žáci klasifikováni už jako cyklisti.

V realizaci výzkumu jsem se zaměřila na školský vzdělávací plán Základní školy sv. Voršily v Olomouci, zda a jak v něm má integrovanou dopravní výchovu. Poté jsem sestavila dotazník, na základně zjištění integrace dopravní výchovy ve školském vzdělávacím programu. A jestli mají studenti skutečně znalosti dopravní výchovy, které jsou v dokumentu uvedeny.

Následující kapitola, má být jako potvrzení teoretické části práce, a také školského vzdělávacího programu Základní školy sv. Voršily v Olomouci, že ty vědomosti, která mají žáci v jednotlivých stupních základní školy mít, skučně mají. Kapitola by mohla působit jako zamyšlení pro pedagogy na výše uvedené základní škole, jako příčina ke vhodné změně v oblasti dopravní výchovy, nebo naopak jako uspokojení, že jejich žáci vědomosti dopravní výchovy mají.

9.1 Výzkumný cíl

Cílem empirického zkoumání bylo, zjistit úroveň znalostí dopravní výchovy u žáků první a čtvrté třídy prvního stupně Základní školy sv. Voršily v Olomouci.

9.2 Pracovní hypotéza

H1: Mezi znalostmi dívek a chlapců v první třídě a mezi znalosti dívek a chlapců ve čtvrté třídě, není významný statistický rozdíl

9.3 Metoda výzkumu

Jako výzkumná metoda byla zvolena metoda dotazníku s uzavřenými otázkami s možnostmi výběru odpovědí.

Metodu dotazníku s uzavřenými otázkami byla zvolena proto, jelikož je u tohoto typu výhoda jednoduchého vyhodnocování odpovědí a také respondenti ochotněji vyplňují dotazník s předpřipravenými odpověďmi.

Otázky v dotazníku jsou řazeny od jednoduchých otázek, ve střední části dotazníku jsou umístěny otázky složitější a na konci jsou opět otázky jednoduššího typu.

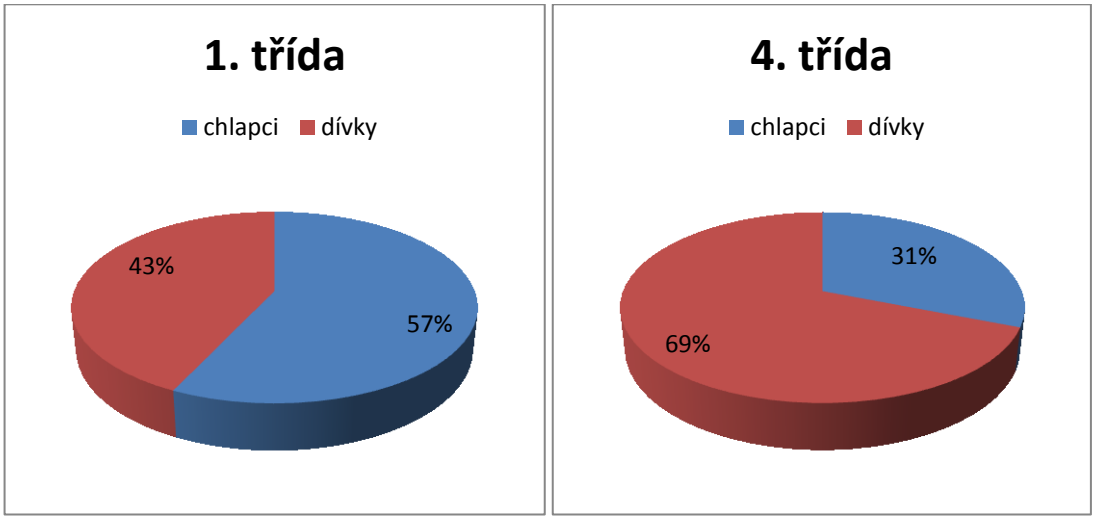
Pro respondenty první a čtvrté třídy byl dotazník různý, dotazník obsahoval celkem 20 otázek. Dotazník jsem předložila respondentům v písemné podobě, kdy v úvodu byli poučeni s účelem a následným využitím dotazníkového šetření.

Výzkum jsem provedla osobně, výsledky a závěry uvádím v této bakalářské práci.

Dotazníky jsou řazeny v příloze č. 1.

9.4 Výzkumný soubor

Respondenty výzkumu byli žáci první a čtvrté třídy, 1. stupně Základní školy sv. Voršily v Olomouci. Výzkumný soubor tvořilo v první třídě 28 žáků, z toho se jednalo o 12 dívek a 16 chlapců, ve čtvrté třídě to bylo 26 žáků, 18 dívek a 8 chlapců.



9.5 Průběh výzkumu

Dotazníkové šetření jsem realizovala v měsíci březnu 2012. Při sestavování dotazníku bylo velice důležité, aby otázky byly srozumitelné, aby v dotazníku nebyly otázky sugestivní, které by napovídaly možnou odpověď, aby otázky byly jednoznačné, které by pochopil i laik.

U dotazníku první třídy, jsem musela zvolit i dostatečnou velikost písmen textu, vzhledem k tomu, že žáci první třídy jsou zvyklý číst pouze ze slabikářů, kde jsou právě velká písmena. Dotazník jsem jim proto přizpůsobila tak, abych eliminovala problémy při vyplňování.

Po sestavení dotazníků následovala etapa sběru dat a vyhodnocování získaných dat.

Dotazník, který jsem rozdala žákům první a čtvrté třídy, žáci vyplňovali pod mým vedením. Žáky jsem nejprve poučila o způsobu a pravidlech vyplňování. V první třídě, jsem musela dotazník číst společně s dětmi, jelikož žáci v první třídě, nejsou ještě tak zdatní ve čtení. Žáci ve čtvrté třídě už dotazník vyplňovali samostatně, bez mé pomoci.

9.6 Vyhodnocení a zpracování dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření jsem zpracovala kvantitativně formou tabulek četností a grafů, kde je znázorněna úspěšnost žáků při volbě odpovědí či naopak. Úspěšnost odpovědí v dotazníku jsem následně zpracovala procentuálně pomocí aritmetického průměru. Dále jsem ověřovala hypotézu, kdy jsem použila kvantitativní metodu Studentova t-testu, který byl postavený na bodovém ohodnocení správných odpovědí jedním bodem, špatné odpovědi nula bodů. Zpracování dotazníkového šetření uvádím následovně.

9.7 Vyhodnocení dotazníkového šetření u 1. třídy

K položce č. 1

Zjišťovala jsem znalosti žáků, z oblasti pravidel silničního provozu. Respondentům byla položena otázka, spolu s předpřipraveními možnostmi odpovědí:

„Chodec je“

a) výhradně kráčející osoba *(správná odpověď)*

b) osoba, která jede na kole

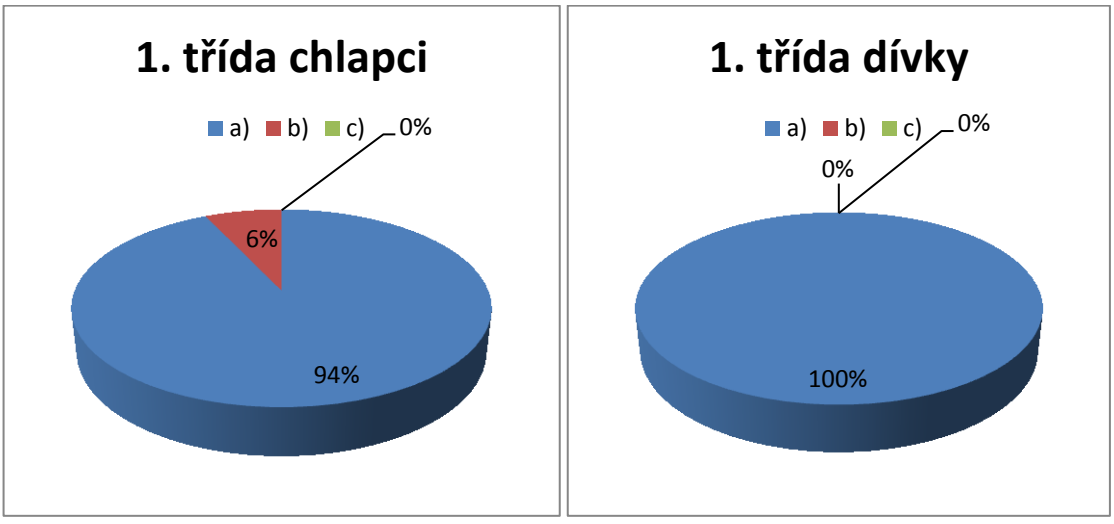
c) osoba, která jede v autě

Tabulka č. 1: Odpovědi žáků první třídy, na otázku kdo je chodec.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	15	53	15	53
	dívky	12	43	12	43
B	chlapci	1	4	1	4
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 2

a) výhradně kráčející osoba b) osoba, která jede na kole c) osoba, která jede v autě



K položce č. 2.

Respondentům byla položena otázka: „Po které straně chodníku se chodí?“

a) po pravé *(správná odpověď)*

b) po levé

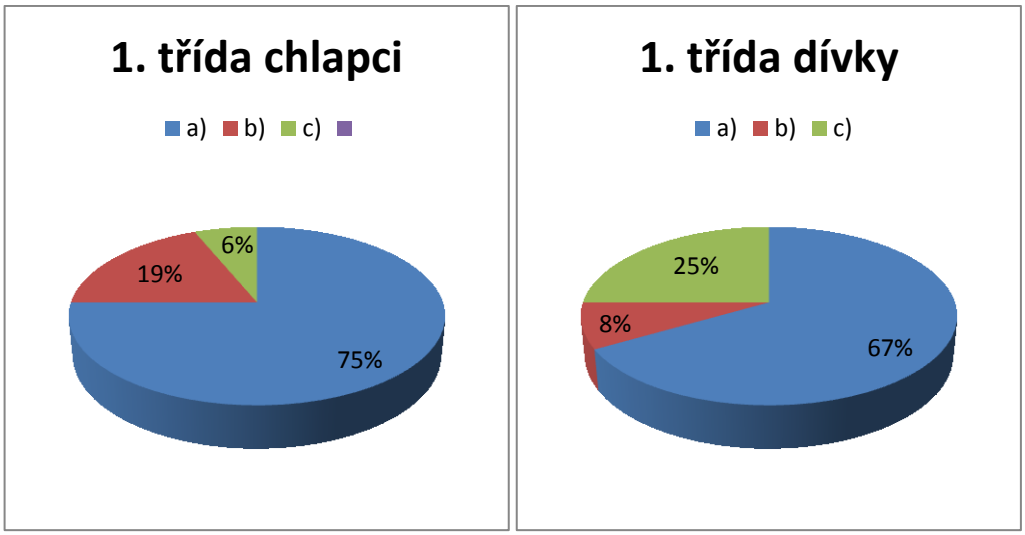
c) po té straně, kde je více místa

Tabulka č. 2: Odpověď žáků na otázku po které straně chodníku se chodí.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	12	42,85	12	42,85
	dívky	8	28,57	8	28,57
B	chlapci	3	10,71	3	10,71
	dívky	1	3,57	1	3,57
C	chlapci	1	3,57	1	3,57
	dívky	3	10,71	3	10,71
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 2

a) po pravé b) po levé c) po té straně, kde je více místa



K položce č. 3

Otázka: „Na silnici, kde není chodník, se chodí.“

a) po pravém okraji

b) po levém okraji *(správná odpověď)*

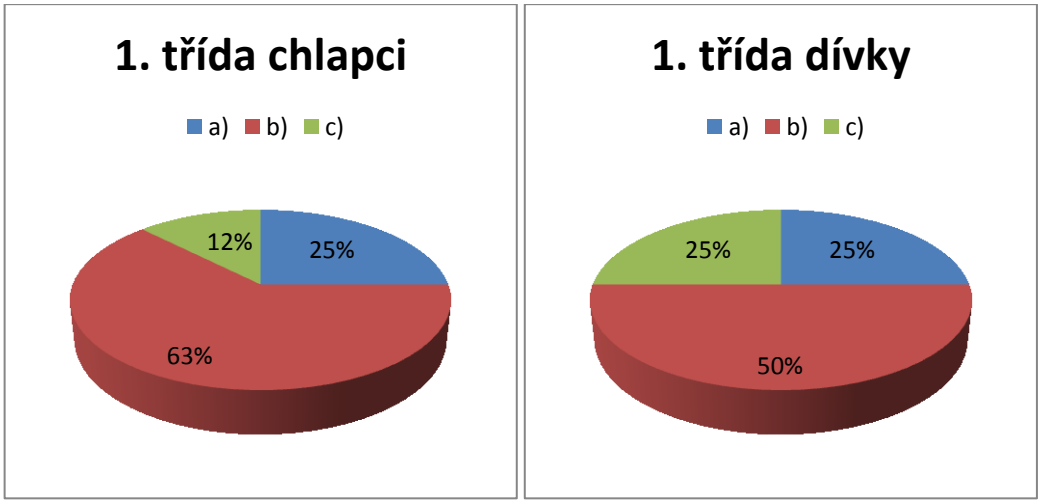
c) po té straně, kde je to nejvhodnější

Tabulka č. 3: Odpověď žáků na otázku, kde se chodí na silnici, když se tam nenachází chodník.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	4	14,28	4	14,28
	dívky	3	10,71	3	10,71
B	chlapci	10	35,71	10	35,71
	dívky	6	21,42	6	21,42
C	chlapci	2	7,14	2	7,14
	dívky	3	10,71	3	10,71
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 3

a) po pravém okraji b) po levém okraji c) po té straně, kde je to nejvhodnější



K položce č. 4

Respondentům byla položena otázka: „Co jsou reflexní materiály.“

a) používají se jako ozdoba

b) oslňují řidiče

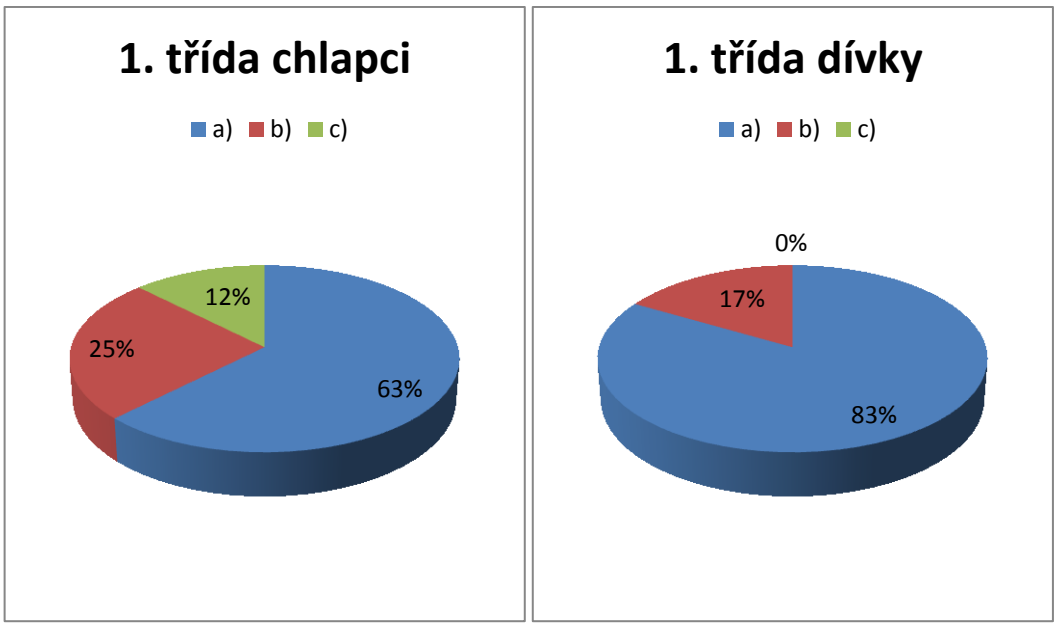
c) používají se, jestliže je špatná viditelnost *(správná odpověď)*

Tabulka č. 4: Odpověď žáků na otázku, k čemu je určený chodník.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	10	35,71	10	35,71
	dívky	10	35,71	10	35,71
B	chlapci	4	14,28	4	14,28
	dívky	2	7,14	2	7,14
C	chlapci	2	7,14	2	7,14
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 4

a) jízdu autem b) jízdu na kole c) chůzi



K položce č. 5

Otázka: „Tam, kde není vyznačen přechod pro chodce, je nejbezpečnější místo pro přeházení.“

a) v zatáčce

b) na přímém a přehledném úseku *(správná odpověď)*

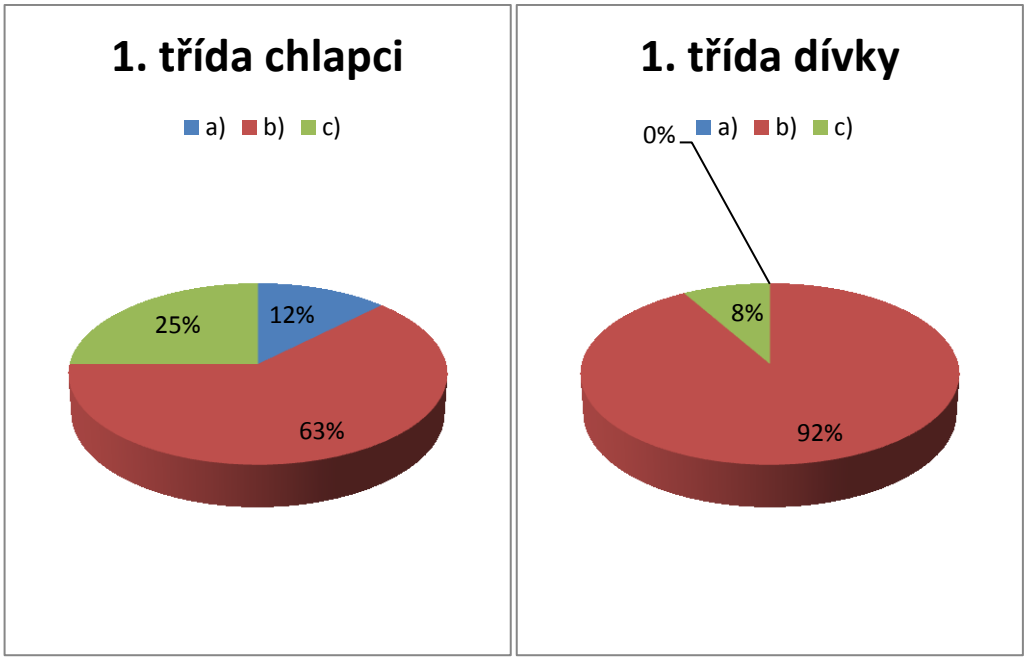
c) před nebo za vrcholem stoupání

Tabulka č. 5: Odpovědi na otázku č. 5.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	2	7,14	2	7,14
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	10	35,71	10	35,71
	dívky	11	39,28	11	39,28
C	chlapci	4	14,28	4	14,28
	dívky	1	3,57	1	3,57
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 5

a) v zatáčce b) na přímém a přehledném úseku c) před nebo za vrcholem stoupání



K položce č. 6

Žáci odpovídali na otázku: „Chodec je povinen přecházet vozovku“.

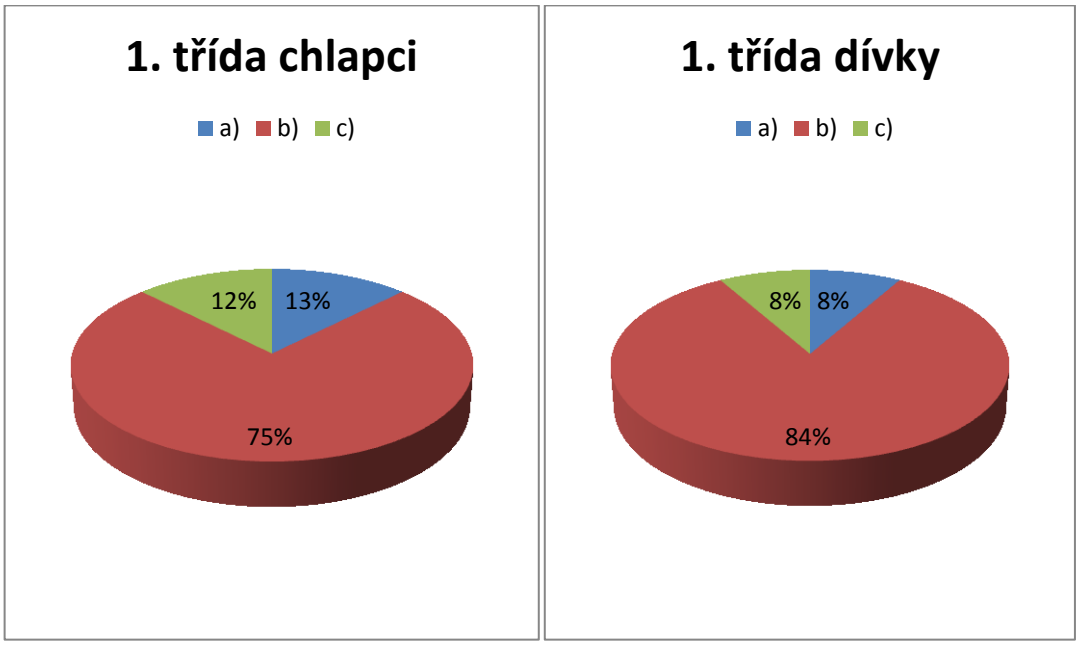
a) jen tam, kde je malý provoz
b) na přechodech pro chodce, podchodech, nadchodech *(správná odpověď)*
c) na širokých ulicích

Tabulka č. 6: Odpověď respondentů na otázku, kde je chodec povinen přecházet vozovku.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	2	7,14	2	7,14
	dívky	1	3,57	1	3,57
B	chlapci	12	42,85	12	42,85
	dívky	10	35,71	10	35,71
C	chlapci	2	7,14	2	7,14
	dívky	1	3,57	1	3,57
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 6

a) jen tam kde je malý provoz b) na přechodech pro chodce, podchodech, nadchodech c) na širokých ulicích



K položce č. 7

Otázka: „ Při přecházení na přechodu má vždy přednost“.

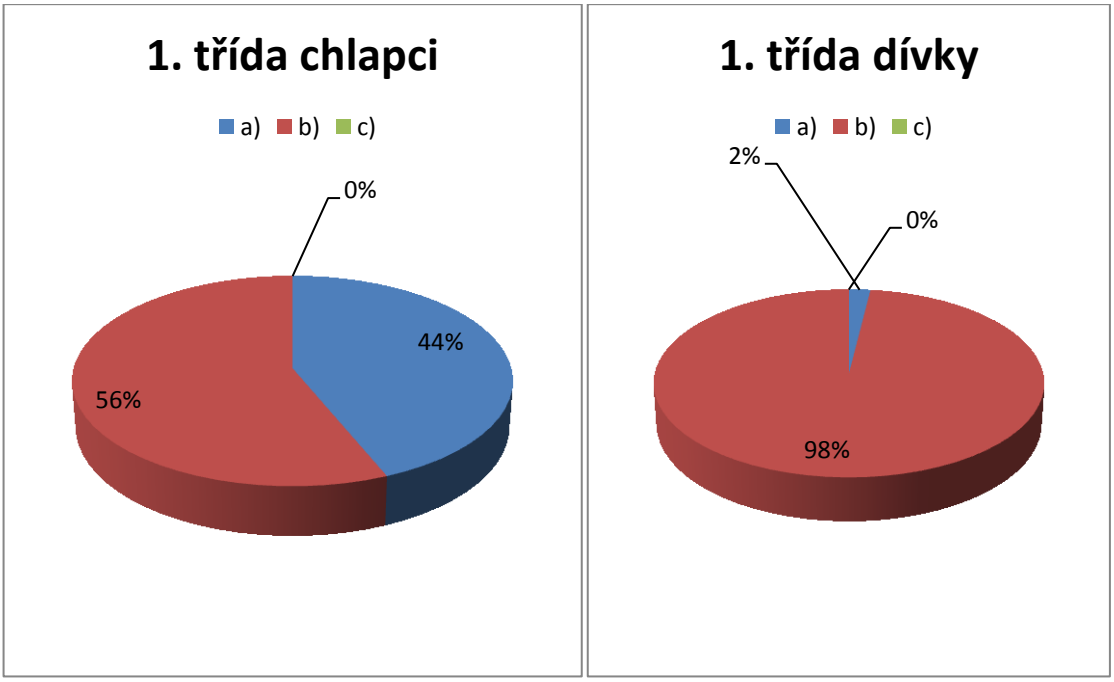
a) chodec
b) tramvaj *(správná odpověď)*
c) cyklista

Tabulka č. 7: Odpovědi žáků na otázku kdo má při přecházejí, po přechodu vždy přednost.

Odpověď	Pohlaví	1. Třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	7	28	7	28
	dívky	8	28,57	8	28,57
B	chlapci	9	32,14	9	32,14
	dívky	4	14,28	4	14,28
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 7

a) chodec b) tramvaj c) cyklista



K položce č. 8

Otázka: „Můžu jít po silnici, když je vedle ní chodník“?

a) je to jedno

b) ano

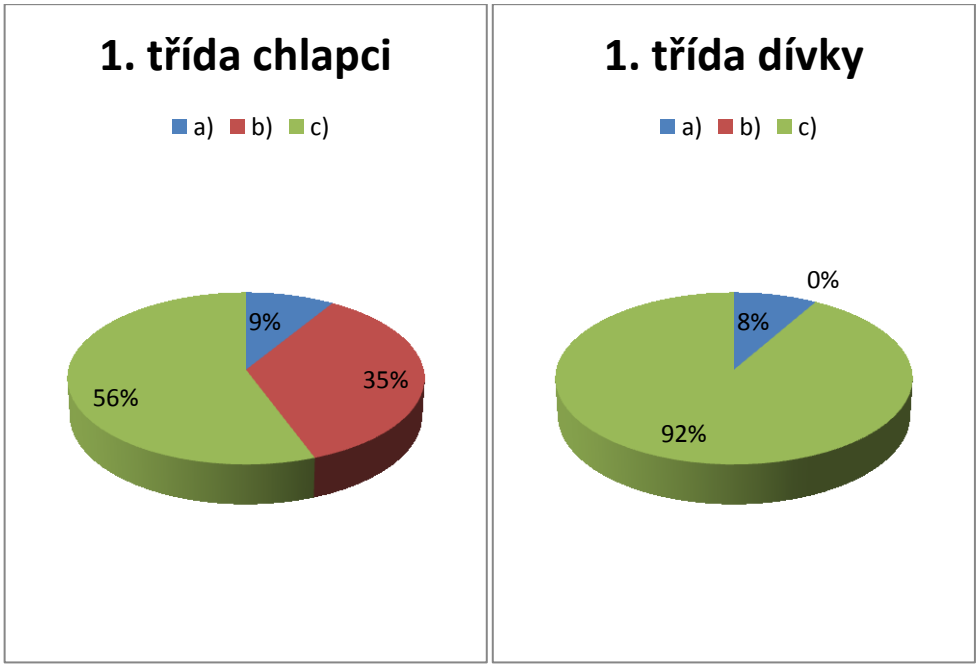
c) ne *(správná odpověď)*

Tabulka č. 8: Odpovědi respondentů na otázku, zda můžu jít po silnici, když je vedle ní chodník.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	1	3,57	1	3,57
	dívky	1	3,57	1	3,57
B	chlapci	4	14,28	4	14,28
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	11	39,28	11	39,28
	dívky	11	39,28	11	39,28
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 8

a) je to jedno b) ano c) ne



K položce č. 9

Respondenti odpovídali na otázku: „Na stezce pro chodce“.

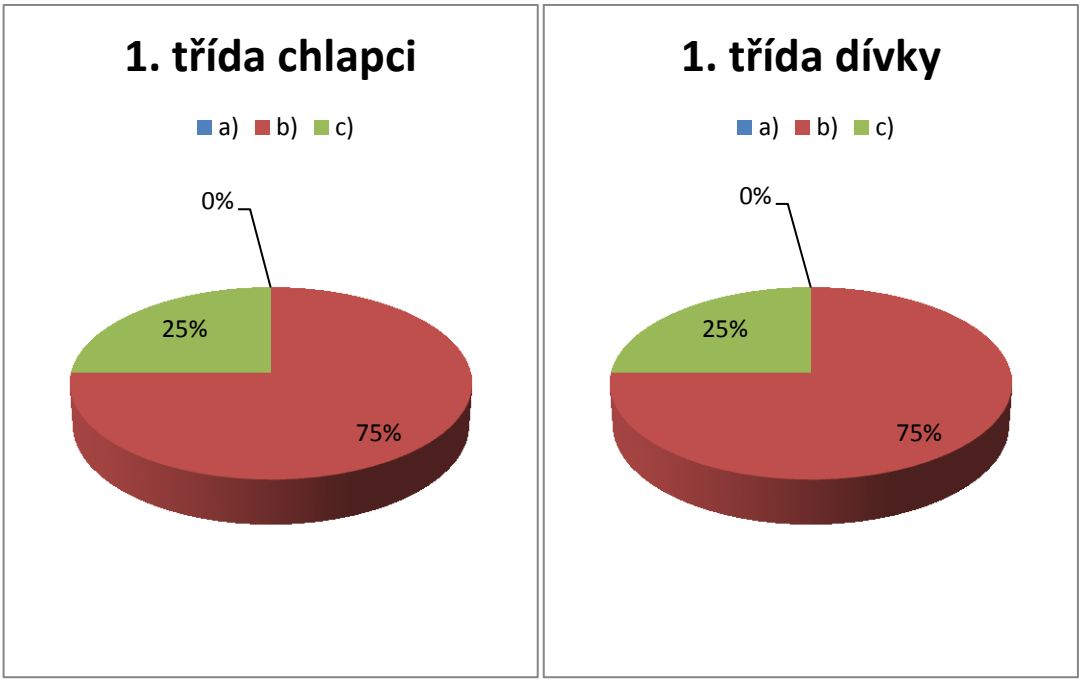
a) jezdí jen auta
b) mají auta zákaz vjezdu *(správná odpověď)*
c) jezdí jen auta, ale jen pomalu

Tabulka č. 9: Odpovědi žáků na otázku č. 9.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	12	42,85	12	42,85
	dívky	9	32,14	9	32,14
C	chlapci	4	14,28	4	14,28
	dívky	3	10,71	3	10,71
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 9

a) jezdí jen auta b) mají auta zákaz vjezdu c) jezdí jen auta, ale jen pomalu



K položce č. 10

Otázka: „Signál červeného světla na semaforu pro chodce znamená“.

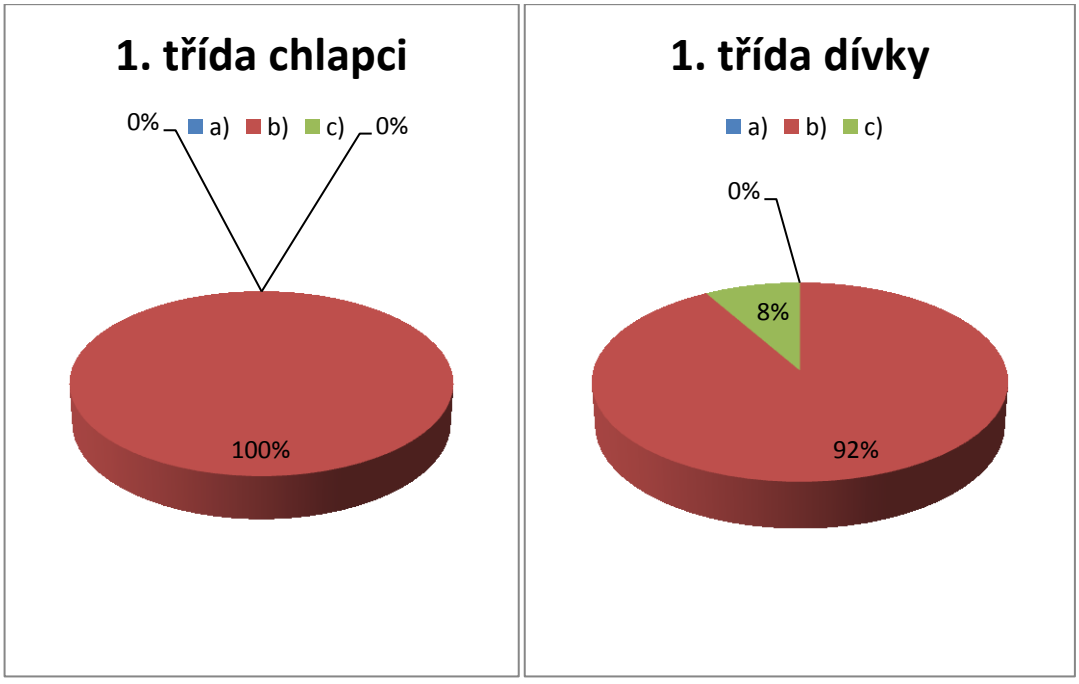
a) jdi
b) stůj *(správná odpověď)*
c) pozor

Tabulka č. 10: Odpovědi respondentů na otázku, když svítí na semaforu červená, znamená to.

Odpověď	Pohlaví	1. Třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	16	57,14	16	57,14
	dívky	11	39,28	11	39,28
C	Chlapci	0	0	0	0
	Dívky	1	3,57	1	3,57
CELKEM	Chlapci	16	57	28	100
	Dívky	12	43	28	100

Graf otázce č. 10

a) jdi b) stůj c) pozor



K položce č. 11

Žáci odpovídali na otázku: „V automobilu můžu sedět na sedadle vedle řidiče“.

a) od 12 let *(správná odpověď)*

b) od 6 let

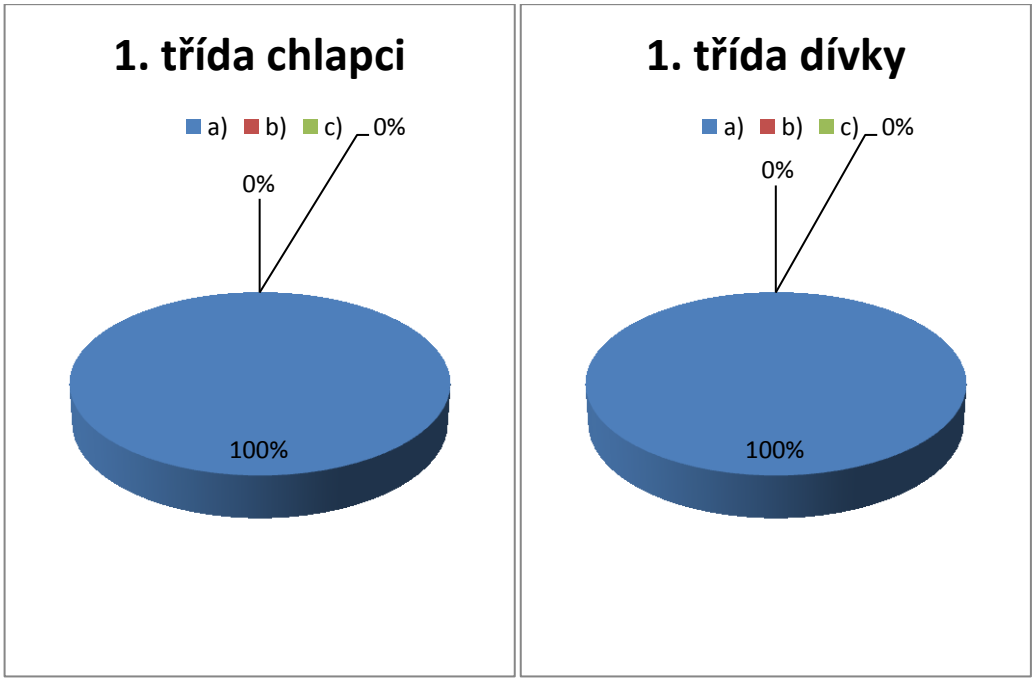
c) od 7 let

Tabulka č. 11: Odpovědi žáků na otázku od kolika let je povoleno sedět na sedadle vedle řidiče.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	16	57,14	16	57,14
	dívky	12	42,85	12	42,85
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 11

a) od 12 b) od 6 let c) od 7 let



K položce č. 12

Respondenti odpovídali na otázku: „Musíš být za jízdy autem připoután bezpečnostním pásem?“

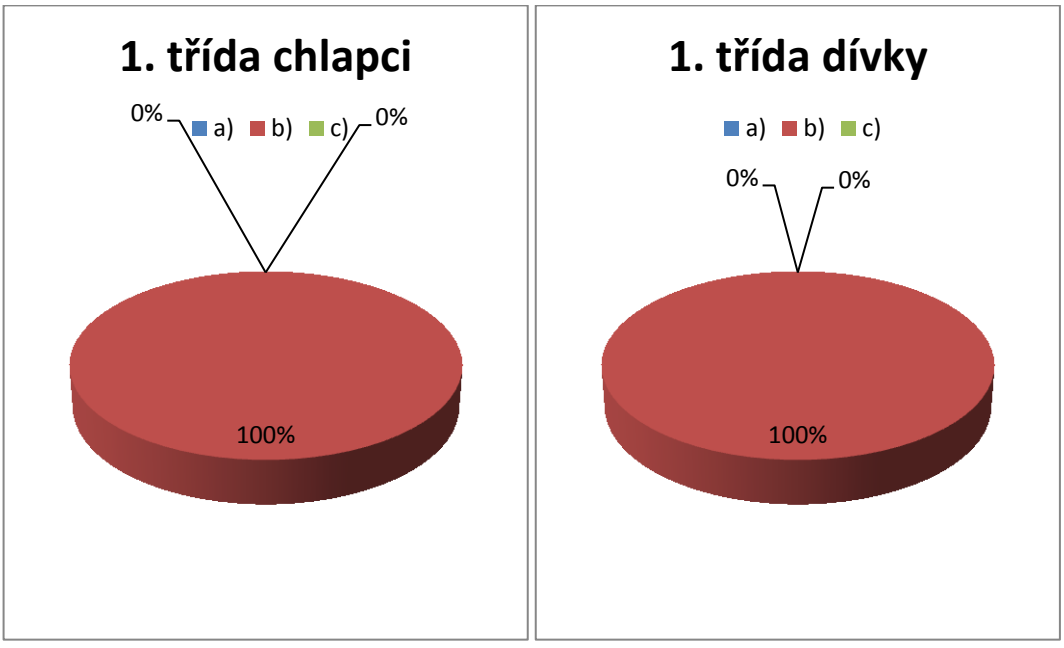
a) ne
b) ano *(správná odpověď)*
c) jen když chci

Tabulka č. 12: Na otázku, zda musíš, být připoután v autě bezpečnostním pásem žáci odpovídali.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	Dívky	0	0	0	0
B	chlapci	16	57,14	16	57,14
	Dívky	12	42,85	12	42,85
C	chlapci	0	0	0	0
	Dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	Dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 12

a) ne b) ano c) jen když chci



K položce č. 13

Otázka: „Z auta nevystupuji“.

a) dveřmi do silnice *(správná odpověď)*

b) dveřmi na chodník

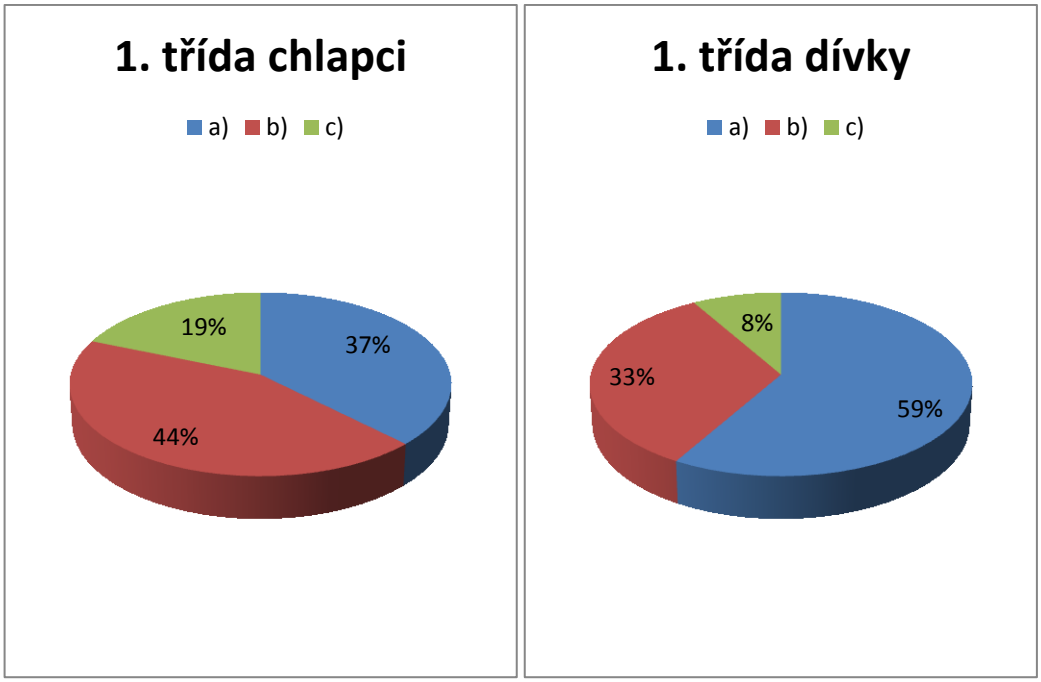
c) dveřmi k okraji silnice

Tabulka č. 13: Odpovědi na otázku jak z auta nevystupuji.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	6	21,42	6	21,42
	dívky	7	25	7	25
B	chlapci	7	25	7	25
	dívky	4	14,28	4	14,28
C	chlapci	3	10,71	3	10,71
	dívky	1	3,57	1	3,57
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 13

a) dveřmi do silnice b) dveřmi na chodník c) dveřmi k okraji silnice



K položce č. 14

Respondentům byla kladena otázka: „Hrát si a sportovat můžu“.

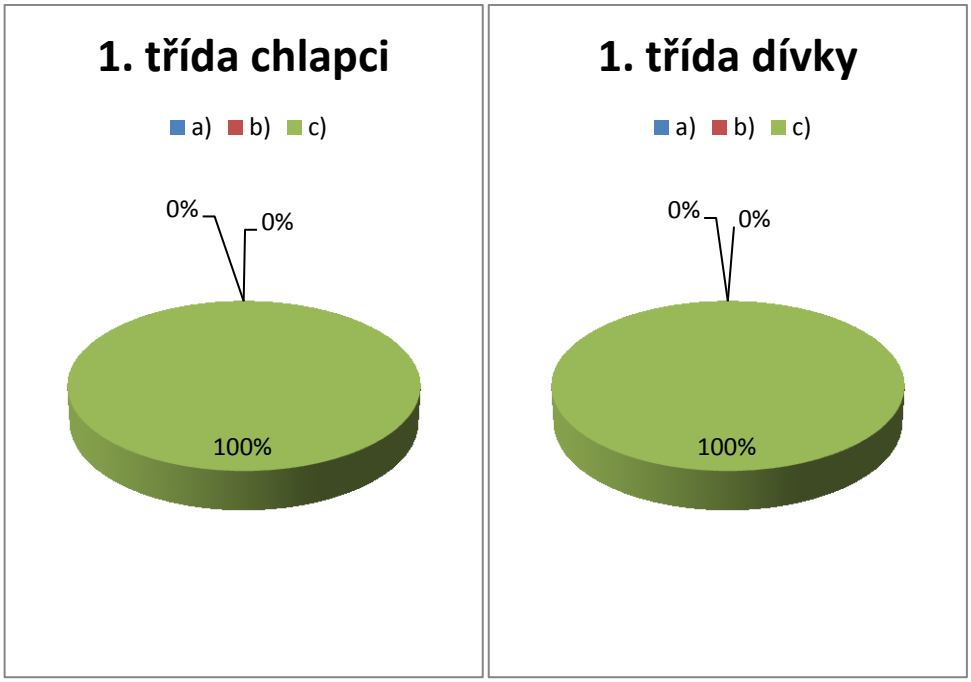
a) na parkovišti
b) na silnici
c) na dětských hřištích *(správná odpověď)*

Tabulka č. 14: Žáci odpovídali na otázku, kde si můžou hrát.

Odpověď	Pohlaví	1. Třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	16	57,14	16	57,14
	dívky	12	42,85	12	42,85
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 14

a) na parkovišti b) na silnici c) na dětských hřištích



K položce č. 15

Otázka: „Telefonní číslo na záchrannou službu je?“

a) 158

b) 150

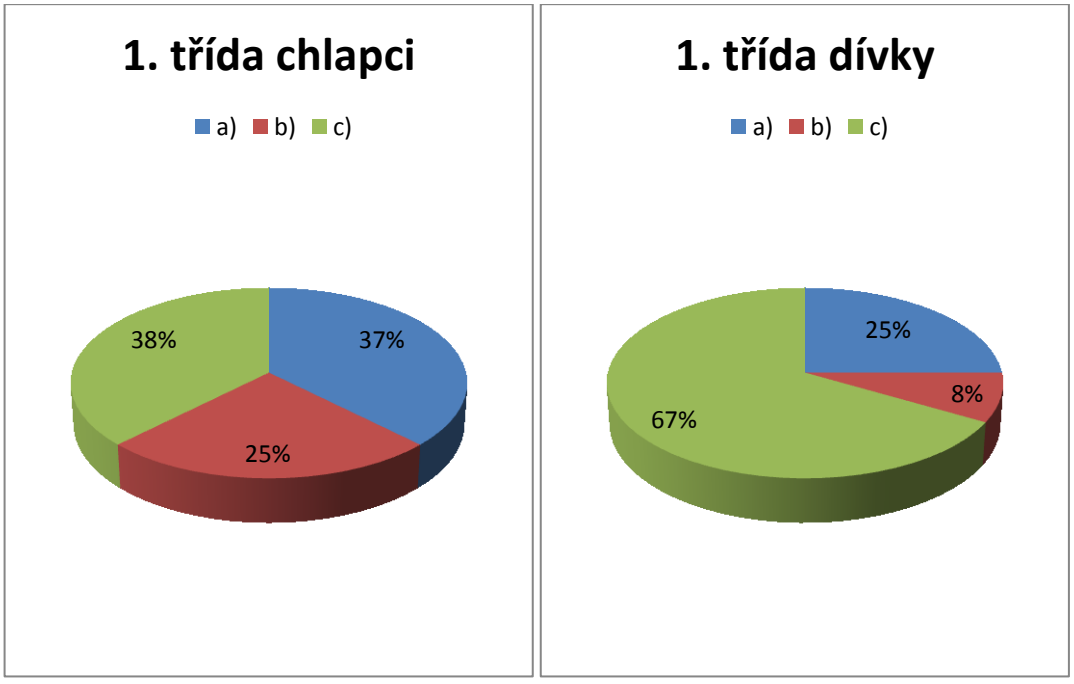
c) 155 *(správná odpověď)*

Tabulka č. 15: Na otázku jaké je telefonní číslo na záchrannou službu, žáci odpovídali.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	6	21,42	6	21,42
	dívky	3	10,71	3	10,71
B	chlapci	4	14,28	4	14,28
	dívky	1	3,57	1	3,57
C	chlapci	6	21,42	6	21,42
	dívky	8	28,57	8	28,57
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 15

a) 158 b) 150 c) 155



K položce č. 16

Žákům byla položena otázka: „Do míst označených touto dopravní značkou“. Pod otázkou byla v dotazníku zobrazena značka „zákaz vstupu chodcům“.

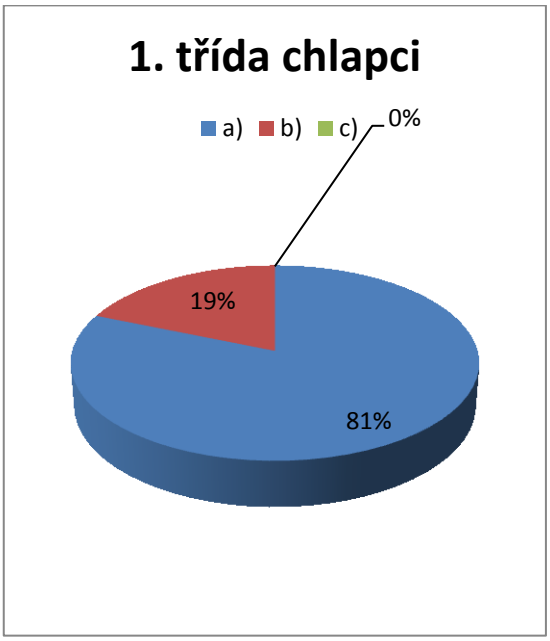
a) je vstup chodcům zakázán *(správná odpověď)*
b) smějí vstoupit pouze chodci
c) mohou vjíždět pouze vozidla, která jedou pomalu

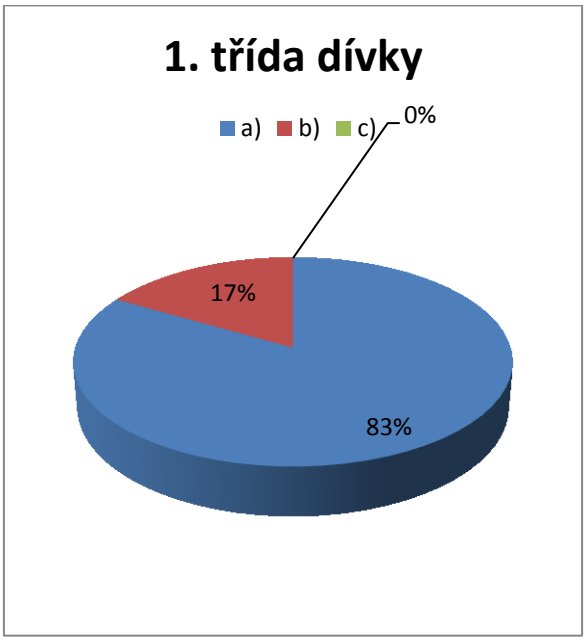
Tabulka č. 16: Odpovědi na otázku.

Odpověď	Pohlaví	1. Třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	13	46,42	13	46,42
	dívky	10	35,71	10	35,71
B	chlapci	3	10,71	3	10,71
	dívky	2	7,14	2	7,14
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 16

d) je vstup chodcům zakázán b) smějí vstoupit pouze chodci c) mohou vjíždět pouze vozidla, která jedou pomalu





K položce č. 17

Respondentům byla položena opět otázka, zda poznají dopravní značku. Otázka zněla: „Tam kde je umístěna, tato dopravní značka chodec musí“. Pod otázkou byla umístěna dopravní značka, která znamená „přecházet vozovku po přechodu pro chodce“.

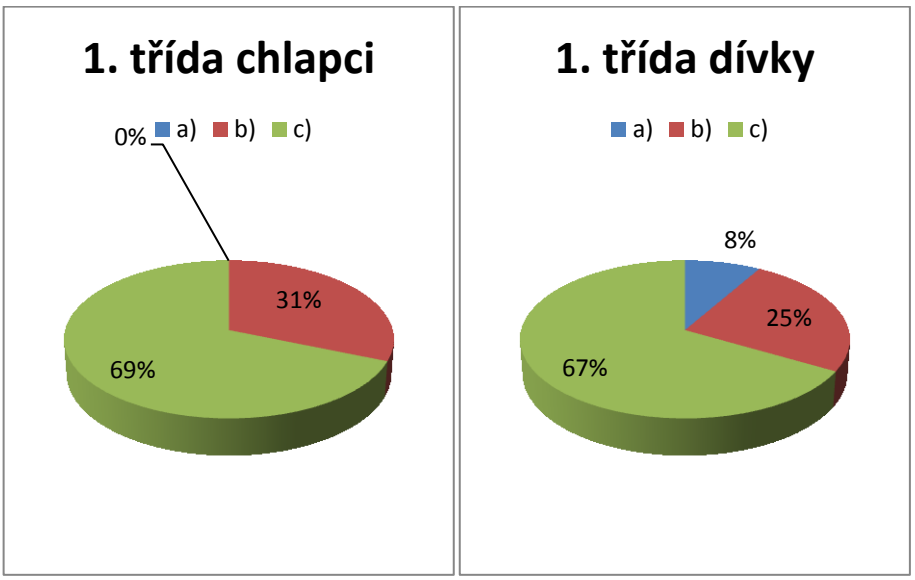
a) přecházet silnici minimálně po dvou
b) přecházet silnici středem
c) přecházet vozovku po přechodu pro chodce *(správná odpověď)*

Tabulka č. 17: na otázku č. 17, žáci odpovídali.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	1	3,57	1	3,57
B	chlapci	5	17,85	5	17,85
	dívky	3	10,71	3	10,71
C	chlapci	11	39,28	11	39,28
	dívky	8	28,57	8	28,57
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 17

a) přecházet silnici minimálně po dvou b) přecházet silnici středem c) přecházet vozovku po přechodu pro chodce



K položce č. 18

Tato otázka byla zaměřená na poznání dopravní značky a to značky stezky pro chodce. Otázka zněla: „Tato značka znamená“. Pod otázkou byla opět dopravní značka znázorněna.

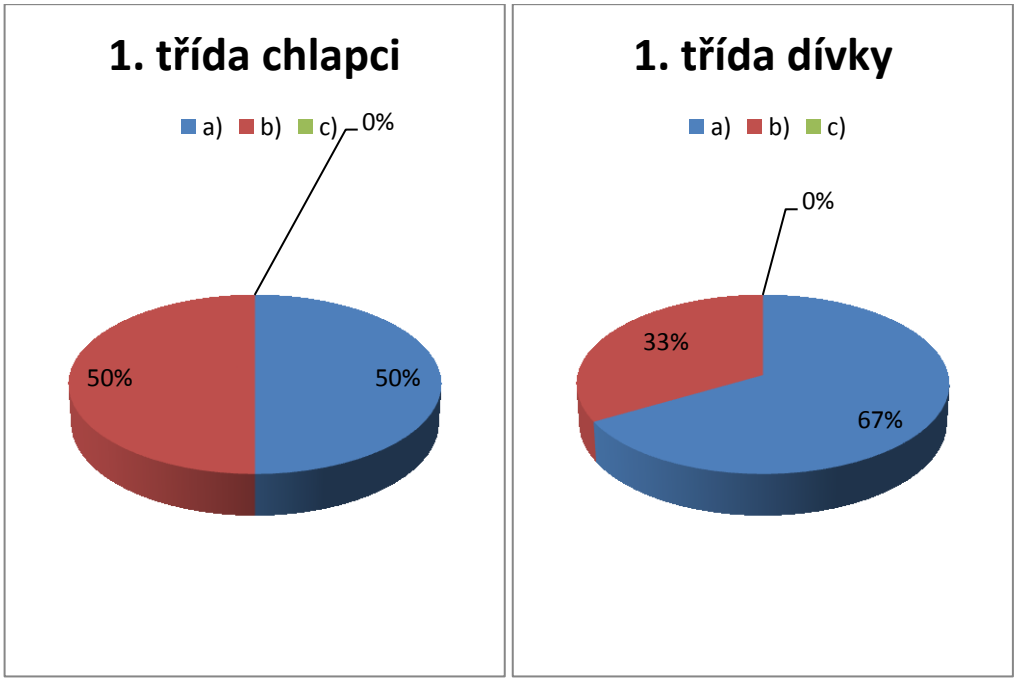
a) stezka pro chodce *(správná odpověď)*
b) stezka pro děti s matkami
c) konec stezky pro chodce

Tabulka č. 18: Odpovědi na poznání dopravní značky stezky pro chodce.

Odpověď	Pohlaví	1. Třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	8	28,57	8	28,57
	dívky	8	28,57	8	28,57
B	chlapci	8	28,57	8	28,57
	dívky	4	14,28	4	14,28
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 18

a) stezka pro chodce b) stezka pro děti s matkami c) konec stezky pro chodce



K položce č. 19

Respondenti odpovídali na otázku, zda poznají dopravní značku „dej přednost v jízdě“. Tato značka byla znázorněna pod otázkou. Otázka zněla: „Tato dopravní značka znamená.“

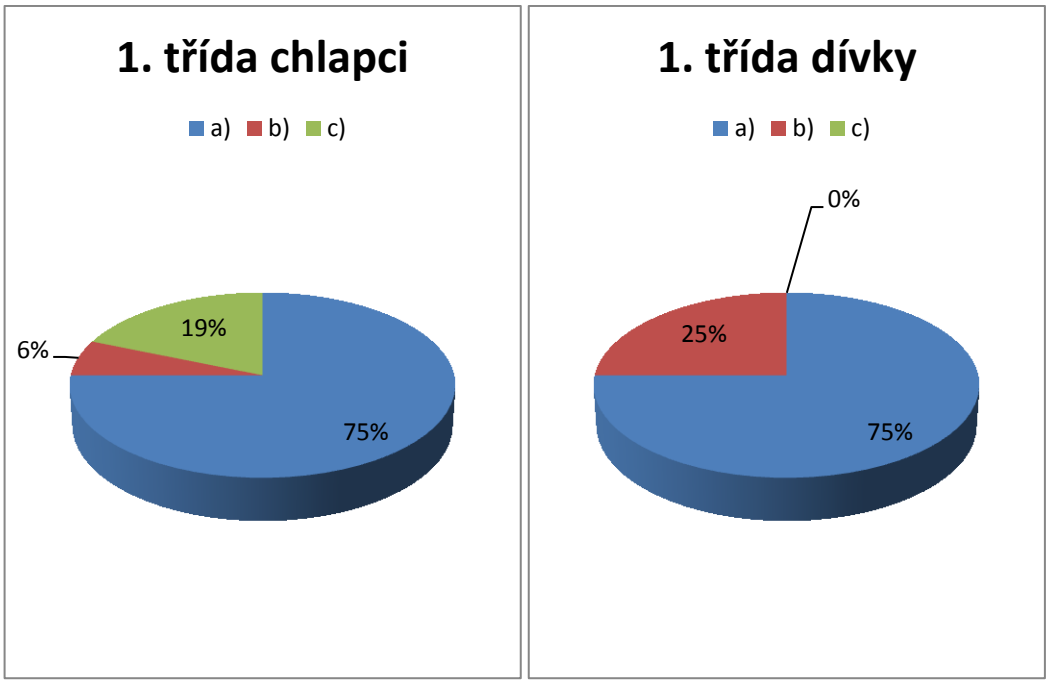
a) dej přednost v jízdě *(správná odpověď)*
b) stůj!
c) hlavní silnice

Tabulka č. 19: Na otázku č. 19 respondenti odpovídali.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	12	42,85	12	42,85
	dívky	9	32,14	9	32,14
B	chlapci	1	3,57	1	3,57
	dívky	3	10,71	3	10,71
C	chlapci	3	10,71	3	10,71
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 19

a) dej přednost v jízdě b) stůj! c) hlavní silnice



K položce č. 20

Žáci odpovídali na otázku: „Telefonní číslo na policii je.“

a) 150

b) 155

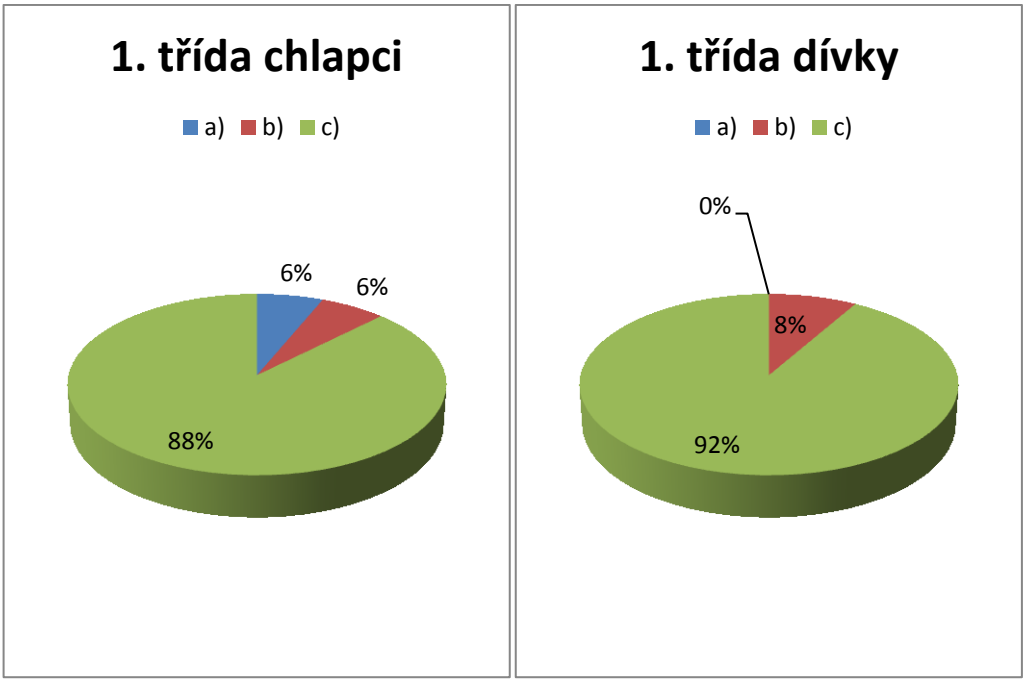
c) 158 *(správná odpověď)*

Tabulka č. 20: Na otázku jaké je telefonní číslo na policii respondenti odpovídali.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	1	3,57	1	3,57
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	1	3,57	1	3,57
	dívky	1	3,57	1	3,57
C	chlapci	14	50	14	50
	dívky	11	39,28	11	39,28
CELKEM	chlapci	16	57	28	100
	dívky	12	43	28	100

Graf k otázce č. 20

a) 150 b) 155 c) 158



9.9 Vyhodnocení dotazníkového šetření u 4. Třídy

K položce č. 1

Zjišťovala jsem znalosti žáků z oblasti pravidel silničního provozu. Respondentům byla položena otázka: „Od kolika let můžeš jezdit na silnici na kole bez dozoru.“

a) od 7 let

b) od 9 let

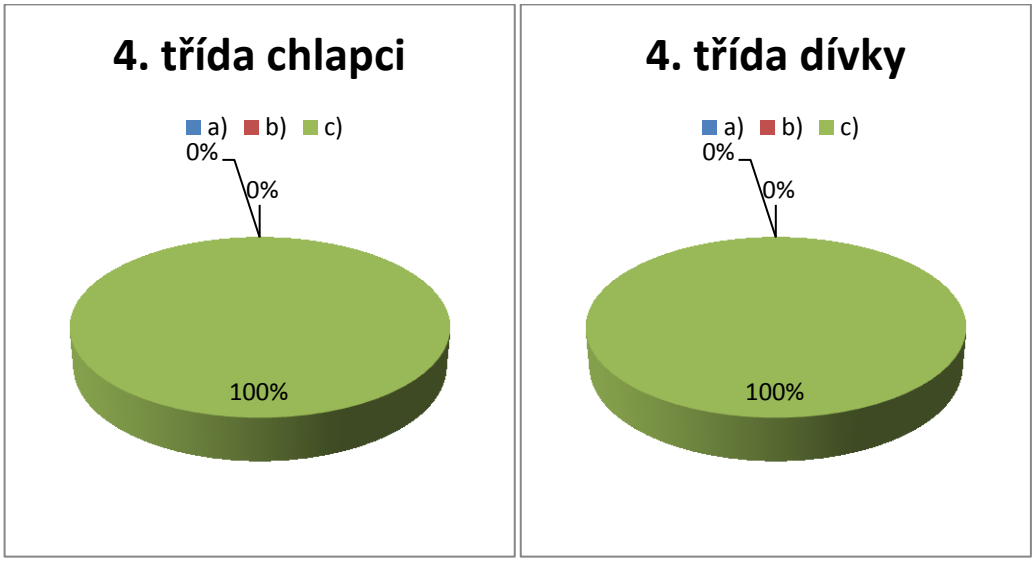
c) od 10 let *(správná odpověď)*

Tabulka č. 21: Odpovědi respondentů na otázku, od kolika ti let můžeš jezdit na kole na silnici bez dozoru.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 1

a) od 7 let b) od 9 let c) od 10 let



K položce č. 2

Studentům byla položena otázka: „Po silnici se jezdí na kole.“

a) vpravo, co nejblíže k pravému okraji *(správná odpověď)*

b) vlevo

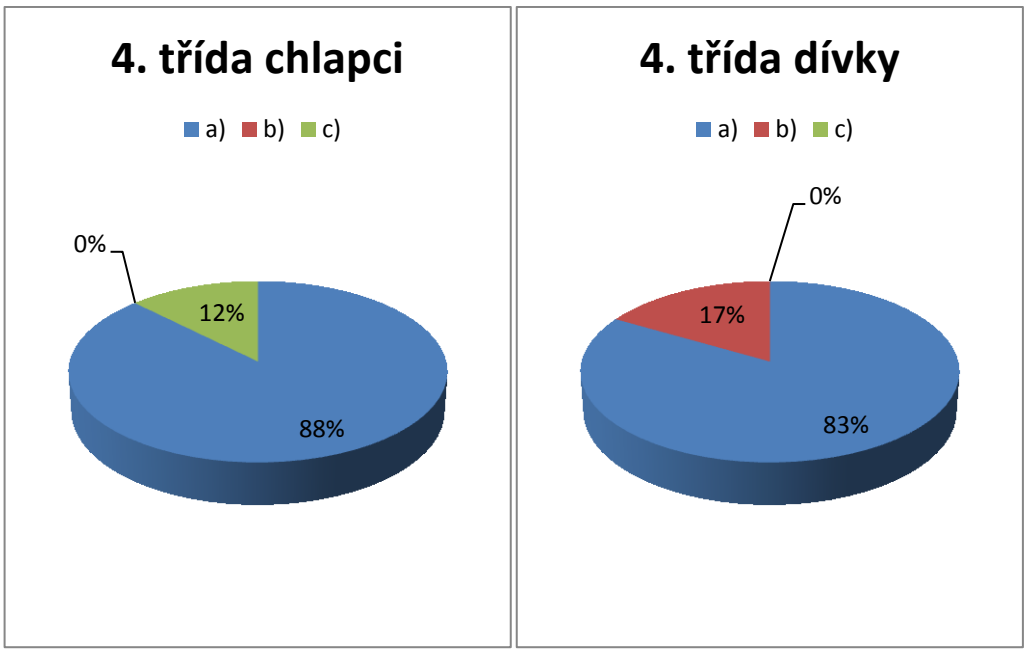
c) vpravo co nejblíže ke středu

Tabulka č. 22: Odpovědi na otázku, po které straně silnice se jezdí na kole.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	7	26,92	7	26,92
	dívky	15	57,69	15	57,69
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	3	11,53	3	11,53
C	chlapci	1	3,84	1	3,84
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 22

a) vpravo, co nejblíže k pravému okraji b) vlevo c) vpravo co nejblíže ke středu



K položce č. 3

Respondenti odpovídali na otázku: „Cyklista by měl při jízdě používat“.

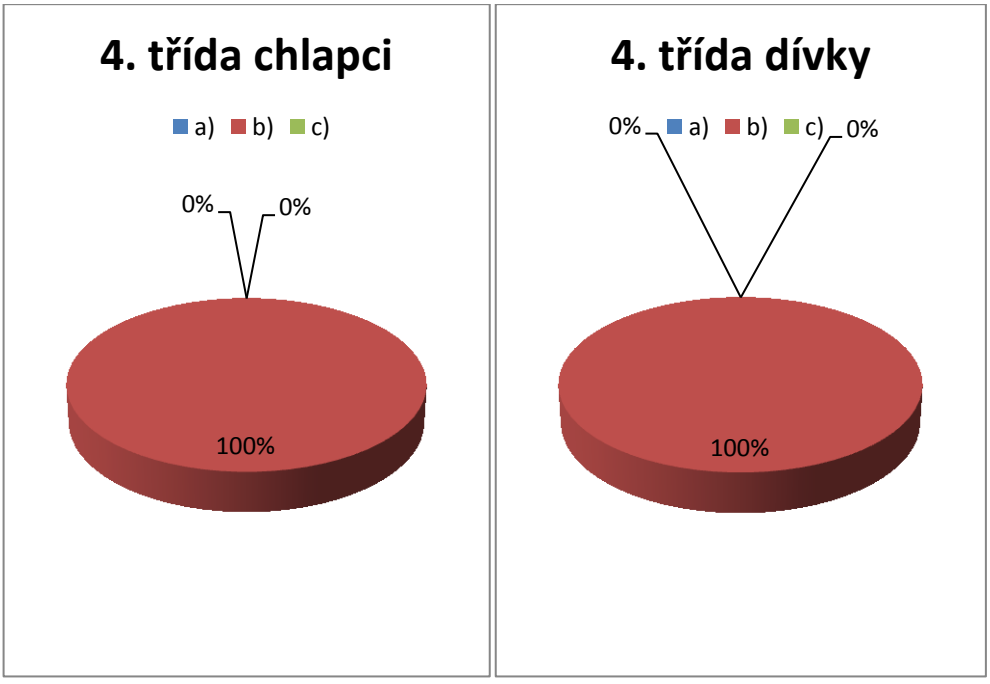
a) chrániče na lokty
b) ochranou přilbu *(správná odpověď)*
c) rukavice

Tabulka č. 23: Odpovědi respondentů na otázku, co by měl cyklista při jízdě používat.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 3

a) chrániče na lokty b) ochranou přilbu c) rukavice



K položce č. 4

Žákům byla položena otázka: „Do kolika let musí cyklista používat ochranou přilbu?“

a) do 15 let

b) do 20 let

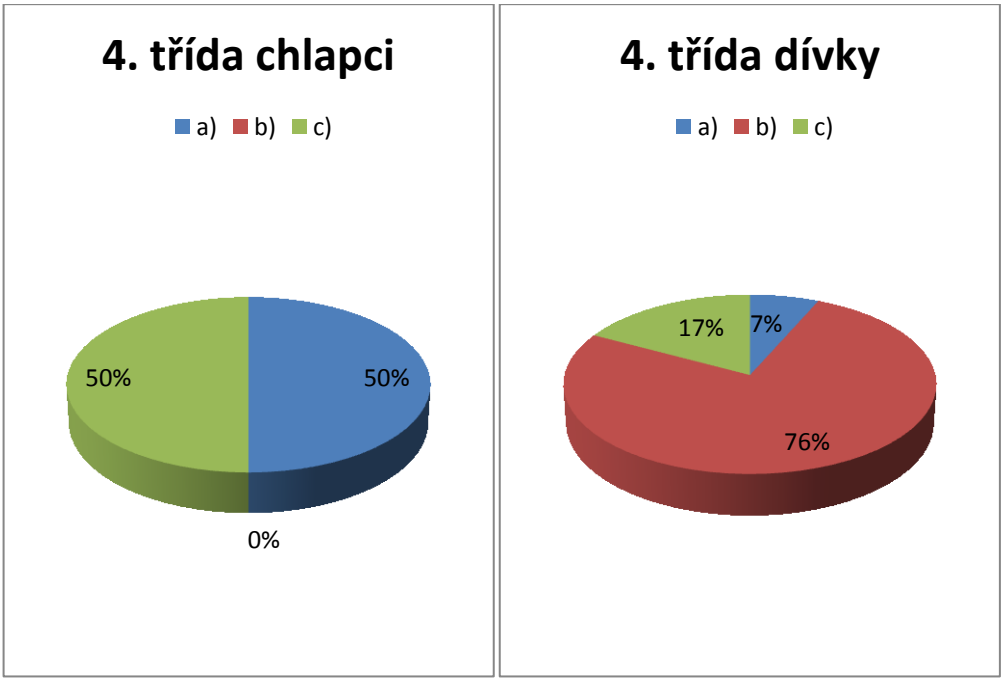
c) do 18 let *(správná odpověď)*

Tabulka č. 24: Odpovědi respondentů na otázku do kolika let musí cyklista používat ochranou přilbu.

Odpověď	Pohlaví	1. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	4	15,38	4	15,38
	dívky	5	19,23	5	19,23
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	4	15,38	4	15,38
	dívky	13	50	13	50
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 4

a) do 15 let b) do 20 let c) do 18 let



K položce č. 5

Respondenti odpovídali na otázku: „Cyklisté na vozovce musí jet.“

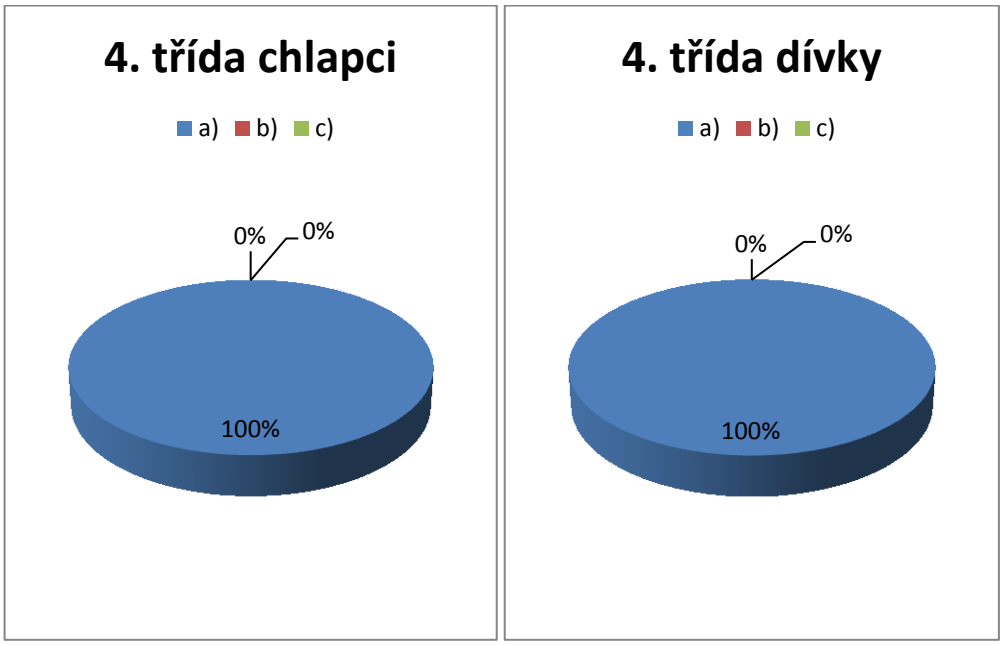
a) za sebou, jednotlivě *(správná odpověď)*
b) tři vedle sebe
c) vedle sebe

Tabulka č. 25: Odpovědi na otázku, jak musí jet cyklisté na vozovce.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 5

a) za sebou, jednotlivě b) tři vedle sebe c) vedle sebe



K položce č. 6

Žákům byla položena otázka: „Znamení o změně směru jízdy dává cyklista“.

a) upažením, před započetím jízdy *(správná odpověď)*

b) písknutím

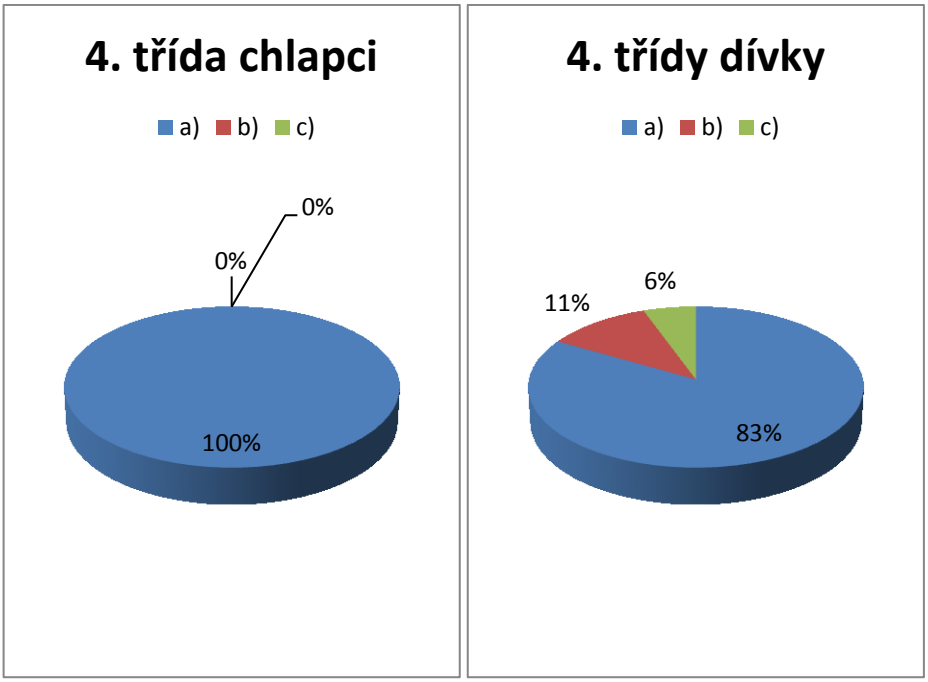
c) světelným signálem

Tabulka č. 26: Odpovědi na otázku jaké dává cyklista znamení o změně směru jízdy.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	15	57,69	15	57,69
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	2	7,69	2	7,69
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	1	3,84	1	3,84
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 6

a) upažením, před započetím úkonu b) písknutím c) světelným signálem



K položce č. 7

Studentům byla položena otázka: „Je-li, cyklista předjížděn musí.“

a) zpomalit a nebránit nijak v předjíždění *(správná odpověď)*

b) zastavit

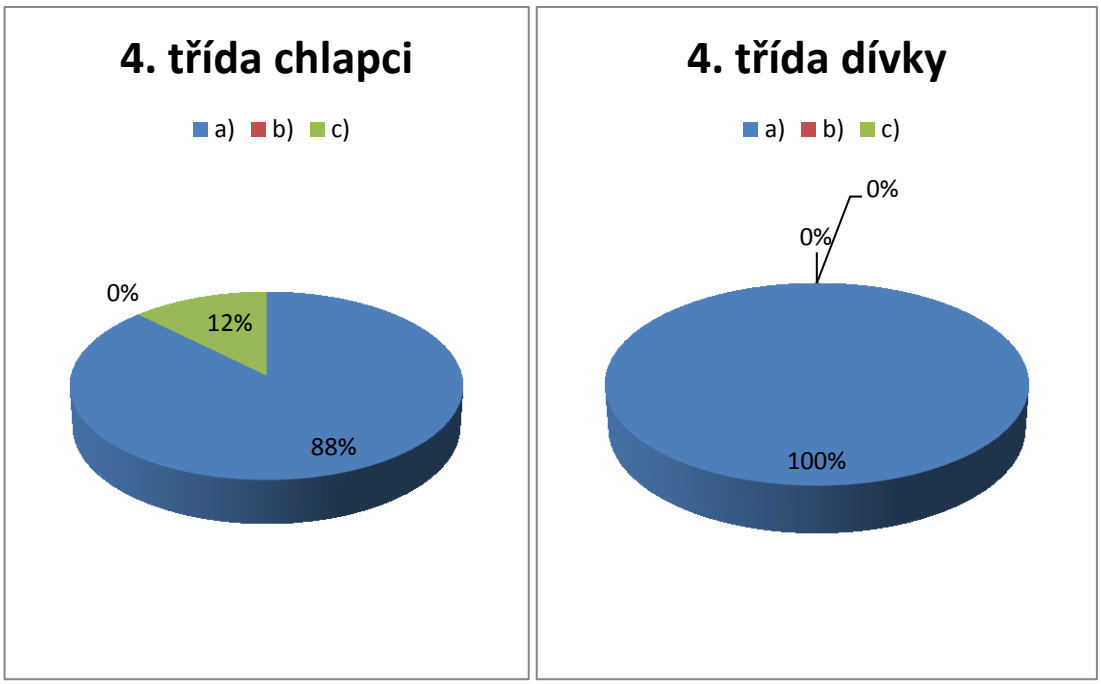
c) zvýšit rychlost

Tabulka č. 27: Odpovědi na otázku, co musí cyklista učinit, je-li předjížděn.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	7	26,92	7	26,92
	dívky	18	69,23	18	69,23
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	1	3,84	1	3,84
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 7

a) zpomalit a nebránit nijak v předjíždění b) zastavit c) zvýšit rychlost



K položce č. 8

Respondentům byla položena otázka: „Před jízdou je cyklista povinen.“

a) jízdní kolo umýt

b) promazat jízdní kolo

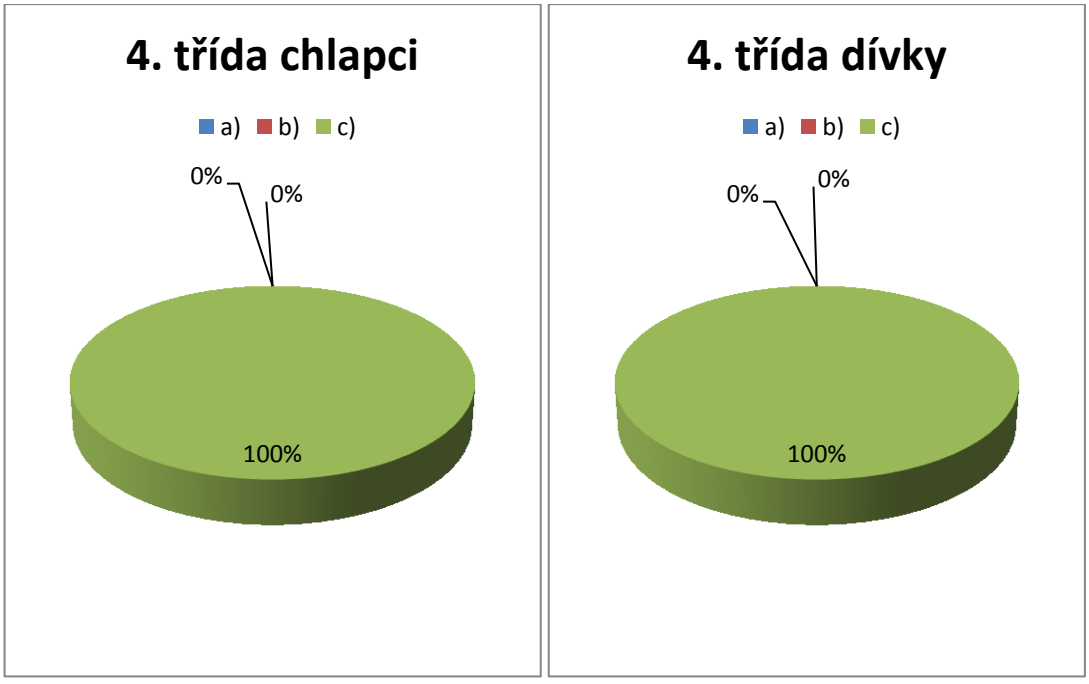
c) kontrolovat jízdní kolo, jeho vybavení a odstranit závady *(správná odpověď)*

Tabulka č. 28: Odpovědi na otázku, co musí cyklista učinit před jízdou.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 8

a) jízdní kolo umýt b) promazat jízdní kolo c) zkontrolovat jízdní kolo, jeho vybavení a odstranit závady



K položce č. 9

Žáci odpovídali na otázku: „Do povinné výbavy jízdního kola patří.“

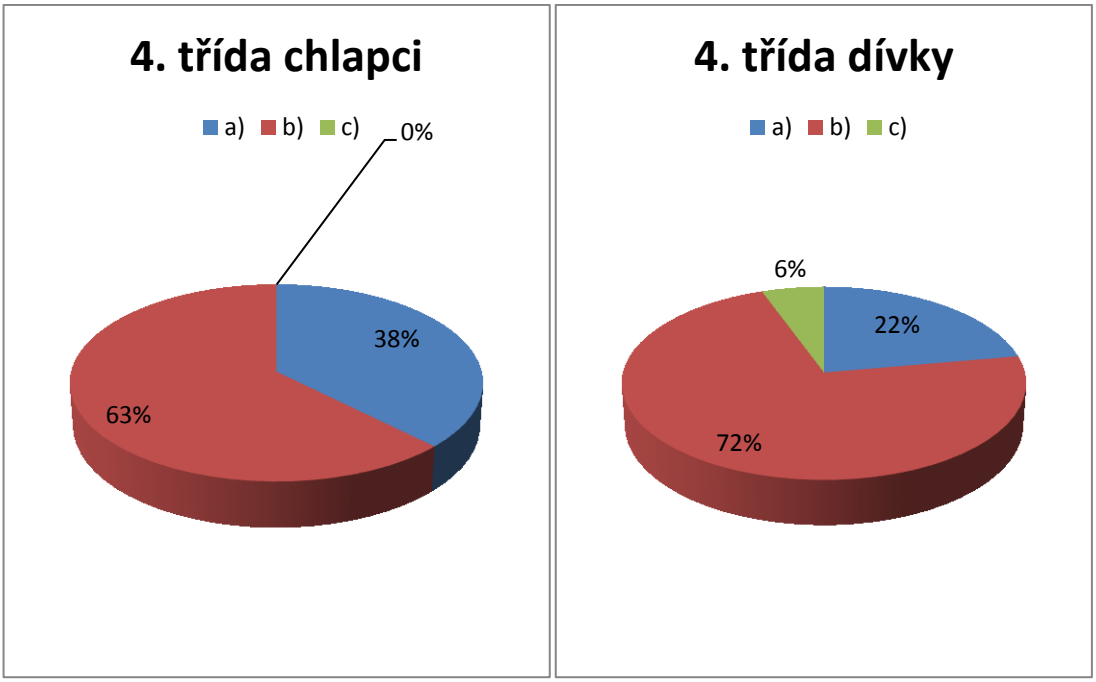
a) lékárnička
b) odrazky *(správná odpověď)*
c) nosič zavazadel

Tabulka č. 9: Odpovědi na otázku, co patří do povinné výbavy jízdního kola.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	3	11,53	3	11,53
	dívky	4	15,38	4	15,38
B	chlapci	5	19,23	5	19,23
	dívky	13	50	13	50
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	1	3,84	1	3,84
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 9

a) lékárnička b) odrazky c) nosič zavazadel



K položce č. 10

Žáci odpovídali na otázku: „Můžeš během jízdy na jízdním kole vést druhé kolo?“

a) ano

b) jen když mi to rodiče dovolí

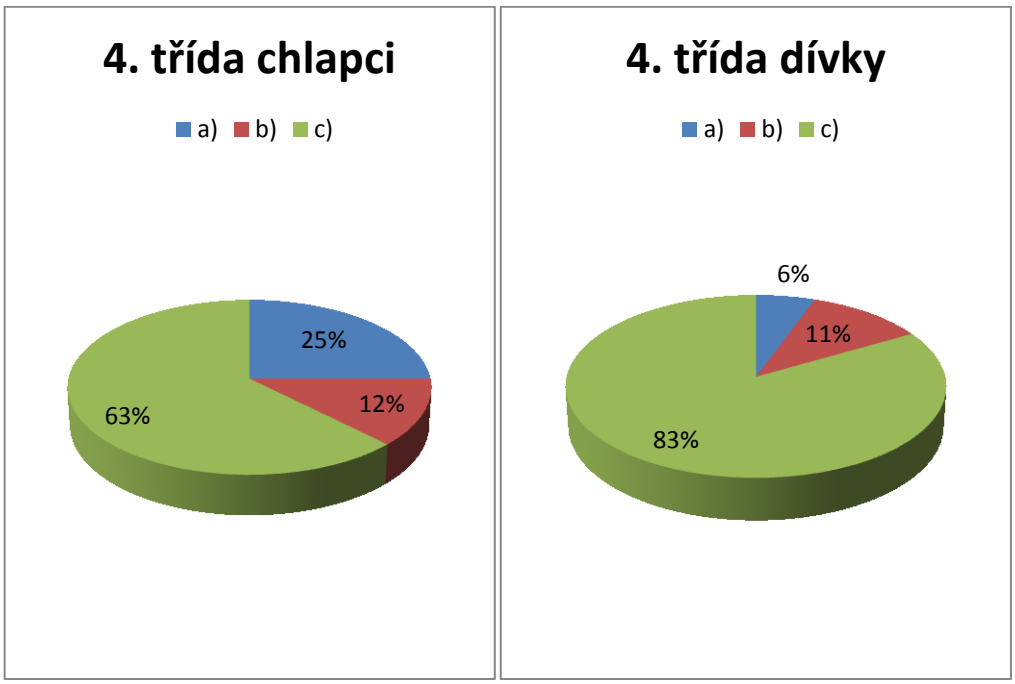
c) ne *(správná odpověď)*

Tabulka č. 30: Odpovědi na otázku, zda je možné při jízdě na kole vést druhé kolo.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	2	7,69	2	7,69
	dívky	1	3,84	1	3,84
B	chlapci	1	3,84	1	3,84
	dívky	2	7,69	2	7,69
C	chlapci	5	19,23	5	19,23
	dívky	15	57,69	15	57,69
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 10

a) ano b) jen když mi to rodiče dovolí c) ne



K položce č. 11

Respondenti odpovídali na otázku: „Svítí-li na semaforu oranžová, znamená to.“

a) jeď

b) zastav *(správná odpověď)*

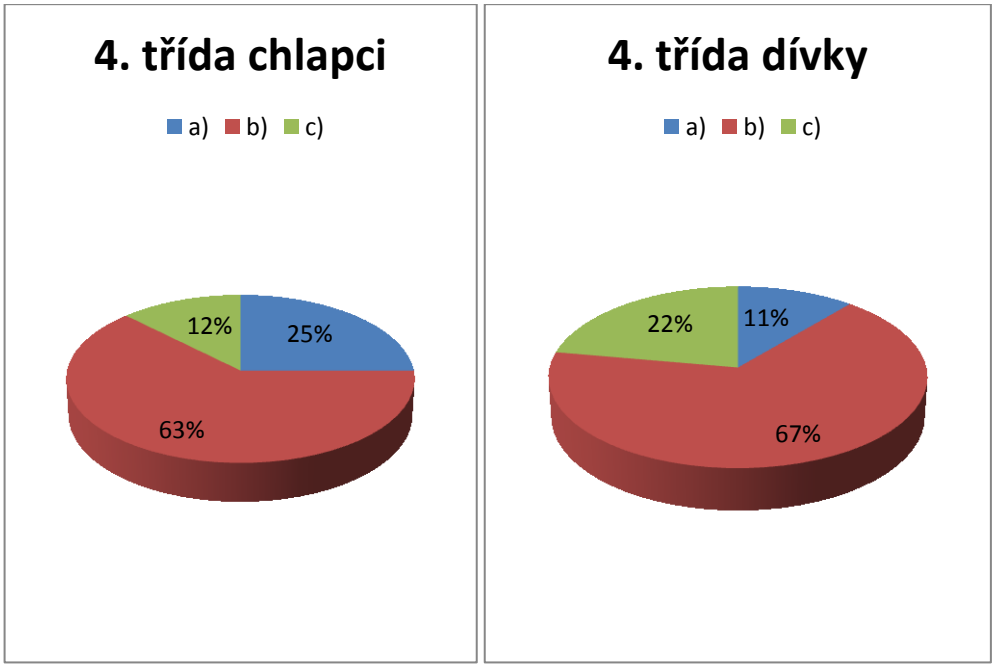
c) stůj

Tabulka č. 31: Odpovědi respondentů na otázku, co znamená, pokud na semaforu svítí oranžová.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	2	7,69	2	7,69
	dívky	2	7,69	2	7,69
B	chlapci	5	19,23	5	19,23
	dívky	12	46,15	12	46,15
C	chlapci	1	3,84	1	3,84
	dívky	4	15,38	4	15,38
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 11

a) jeď b) zastav c) stůj



K položce č. 12

Respondentům byla položena otázka: „Telefonní číslo na Policii ČR je.“

a) 150

b) 158 *(správná odpověď)*

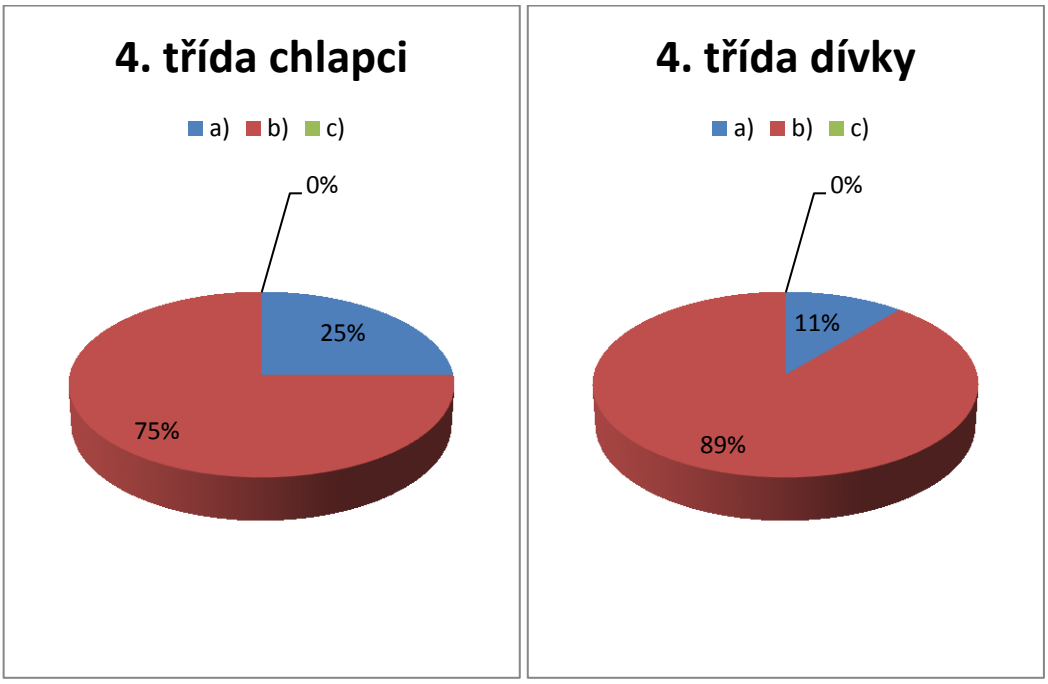
c) 155

Tabulka č. 32: Odpovědi studentů na otázku, jaké je telefonní číslo na Policii ČR.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	2	7,69	2	7,69
	dívky	2	7,69	2	7,69
B	chlapci	6	23,07	6	23,07
	dívky	16	61,53	16	61,53
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 12

a) 150 b) 158 c) 155



K položce č. 13

Respondentům byla položena otázka: „V automobilu se může sedět na sedadla vedle řidiče.“

a) od 12 let *(správná odpověď)*

b) od 6 let

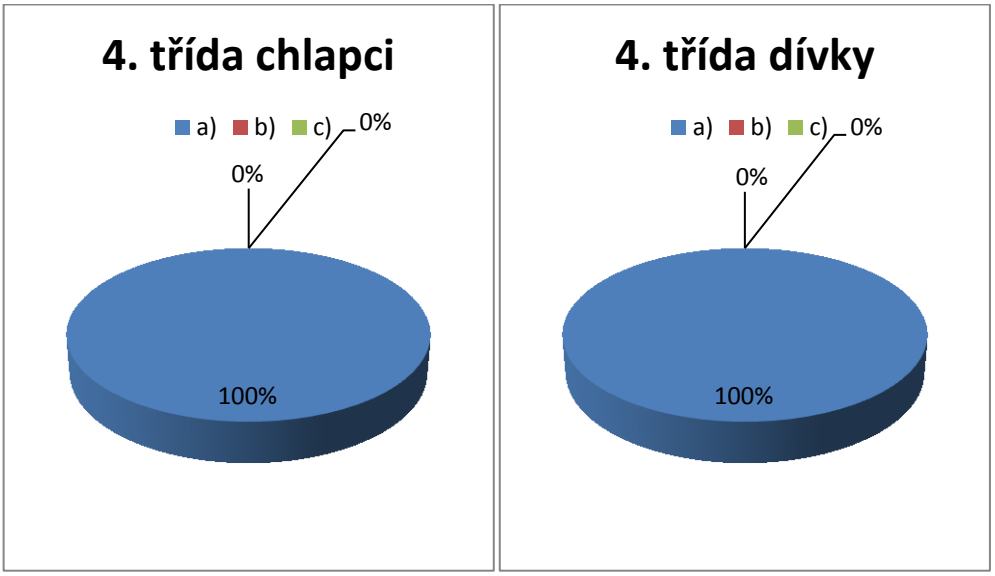
c) od 7 let

Tabulka č. 33: Odpovědi na otázku, od kolika let se může sedět v automobilu na sedadle vedle řidiče.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 13

a) od 12 let b) od 6 let c) od 7 let



K položce č. 14

Žáci odpovídali na otázku: „Musíš být za jízdy autem připoután bezpečnostním pásem?

a) ne

b) ano *(správná odpověď)*

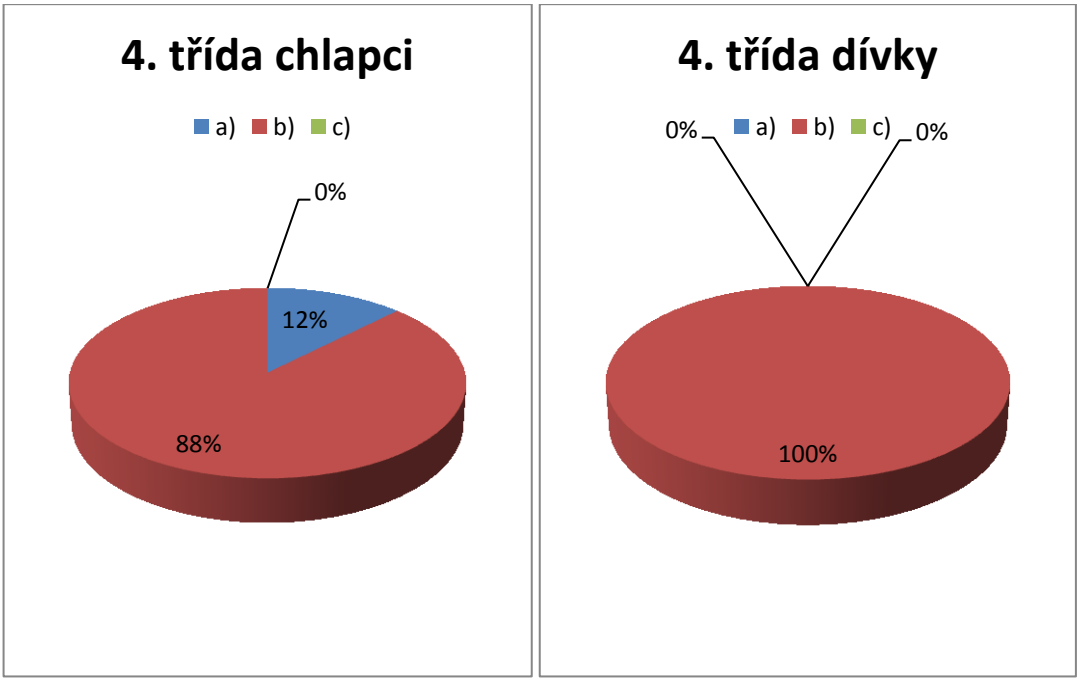
c) jen když chci

Tabulka č. 34: Odpovědi respondentů na otázku, zda musí být v autě připoutáni bezpečnostním pásem.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	1	3,84	1	3,84
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	7	26,92	7	26,92
	dívky	18	69,23	12	46,15
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 14

a) ne b) ano c) jen když chci



K položce č. 15

Respondenti odpovídali na otázku: „Reflexní materiály se používají.“

a) za snížené viditelnosti *(správná odpověď)*

b) používají se jako ozdoba

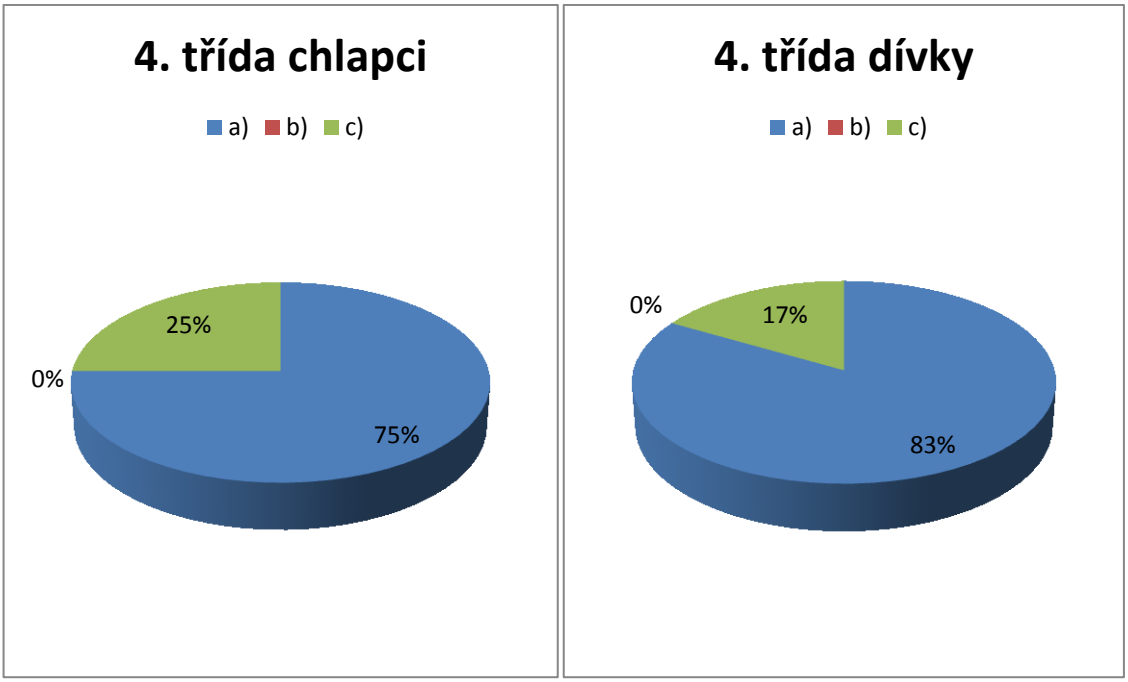
c) oslňují řidiče

Tabulka č. 35: Odpovědi respondentů na otázku, jaké je použitá reflexních materiálů.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	6	23.07	6	23,07
	dívky	15	57,69	15	57,69
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	2	7,69	2	7,69
	dívky	3	11,53	3	11,53
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 15

a) za snížené viditelnosti b) používají se jako ozdoba c) oslňují řidiče



K položce č. 16

Respondenti odpovídali na otázku: „Hrát si a sportovat můžu.“

a) na parkovišti

b) na silnici

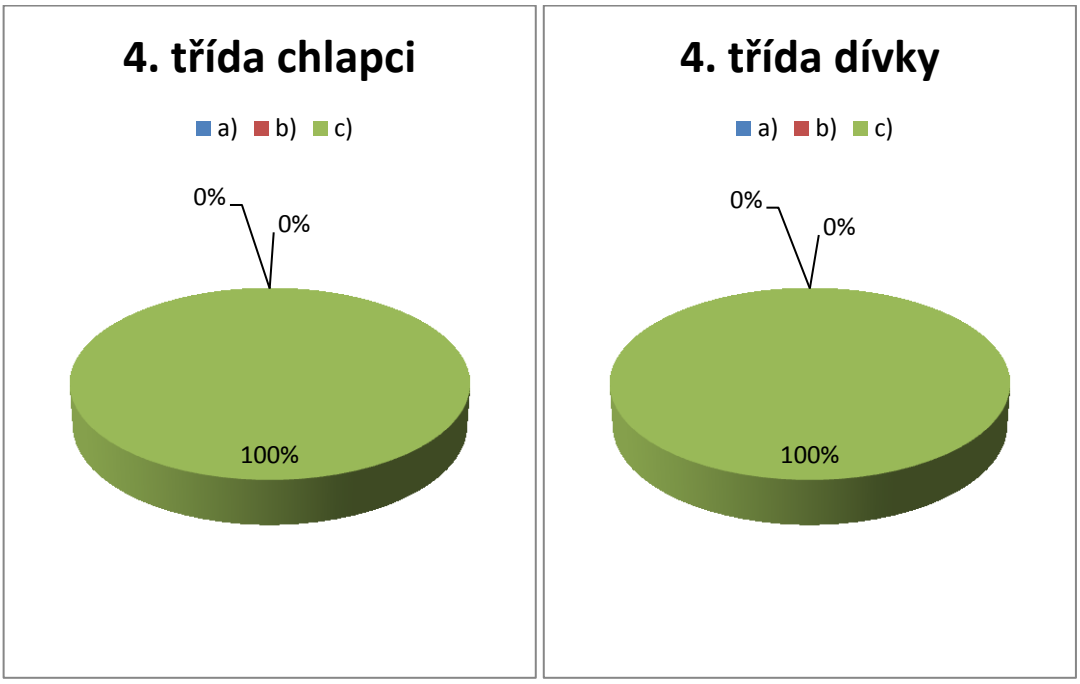
c) na dětských hřištích *(správná odpověď)*

Tabulka č. 36: Odpovědi na otázku, kde si můžu hrát a sportovat.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 16

a) na parkovišti b) na silnici c) na dětských hřištích



K položce č. 17

Respondentům byla položena otázka na poznání dopravní značky a to „zákaz vjezdu jízdních kol“. Otázka zněla: „Tato dopravní značka znamená.“ Pod otázkou byla dopravní značka znázorněna.

a) vjezd pouze pro cyklisty

b) zákaz vjezdu jízdních kol *(správná odpověď)*

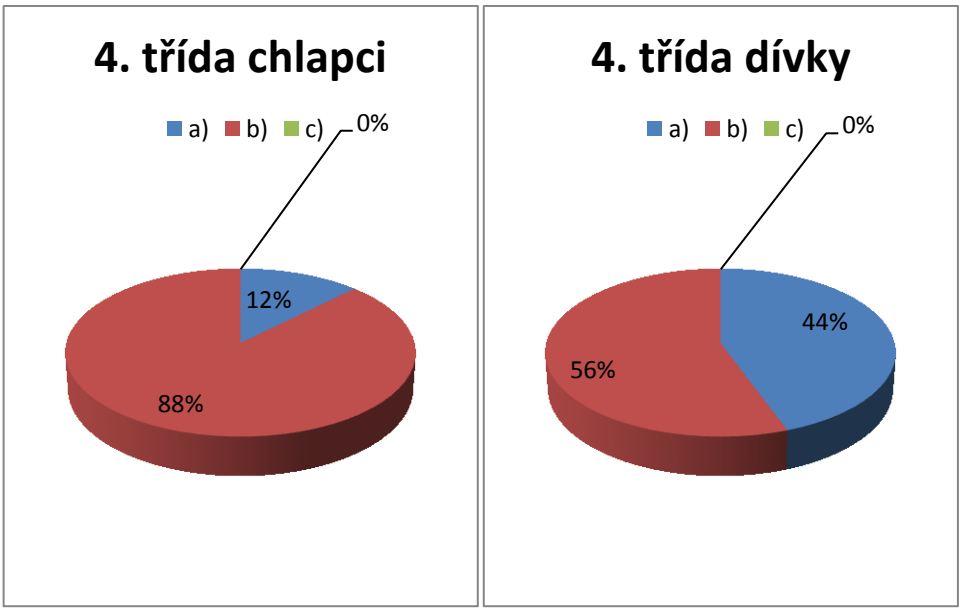
c) „jeď pomalu!“

Tabulka č. 17: Odpovědi respondentů na správné označení dopravní značky.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	1	3,84	1	3,84
	dívky	8	30,76	8	30,76
B	chlapci	7	26,92	7	26,92
	dívky	10	38,46	10	38,46
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 17

a) vjezd pouze pro cyklisty b) zákaz vjezdu jízdních kol c) „jeď pomalu!“



K položce č. 18

Respondentům byla položena otázka, jejíž náplní bylo poznat dopravní značku, která byla znázorněna pod otázkou. Jednalo se o dopravní značku „zákaz odbočení vlevo“.

Otázka zněla: „Tato dopravní značka znamená.“

a) zákaz odbočení vlevo *(správná odpověď)*

b) zákaz odbočení

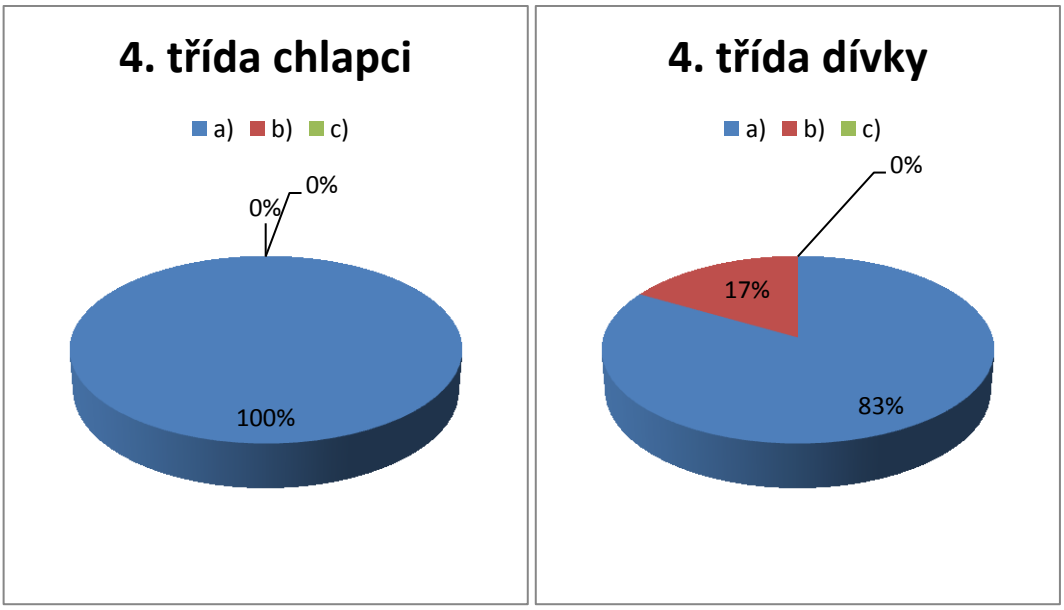
c) zákaz odbočení vpravo

Tabulka č. 38: Odpověď na otázku č. 18.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	8	23.07	8	23,07
	dívky	15	57,69	15	57,69
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	3	11,53	3	11,53
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 18

a) zákaz odbočení vlevo b) zákaz odbočení c) zákaz odbočení vpravo



K položce č. 19

Respondentům byla položena otázka, jejíž náplní bylo správné označení dopravní značky, která byla zobrazena pod otázkou. Jednalo se o dopravní značku „stezka pro cyklisty“.

Otázka zněla: „Tato dopravní značka znamená“.

a) opravna kol

b) zákaz vjezdu cyklistů

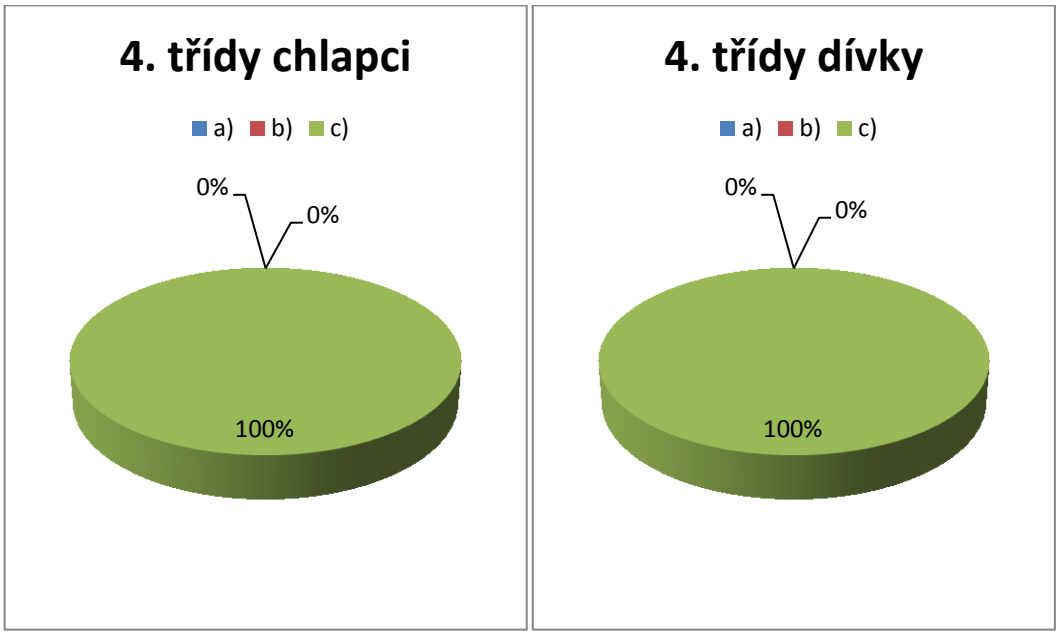
c) stezka pro cyklisty *(správná odpověď)*

Tabulka č. 39: Odpovědi respondentů na otázku č. 19.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 19

a) opravna kol b) zákaz vjezdu cyklistů c) stezka pro cyklisty



K položce č. 20

Respondentům byla položena otázka na poznání dopravní značky. Dopravní značka byla znázorněna pod otázkou. Jednalo se o dopravní značku „hlavní silnice“.

Otázka zněla: „Tato dopravní značka znamená.“

a) hlavní silnice *(správná odpověď)*

b) vedlejší silnice

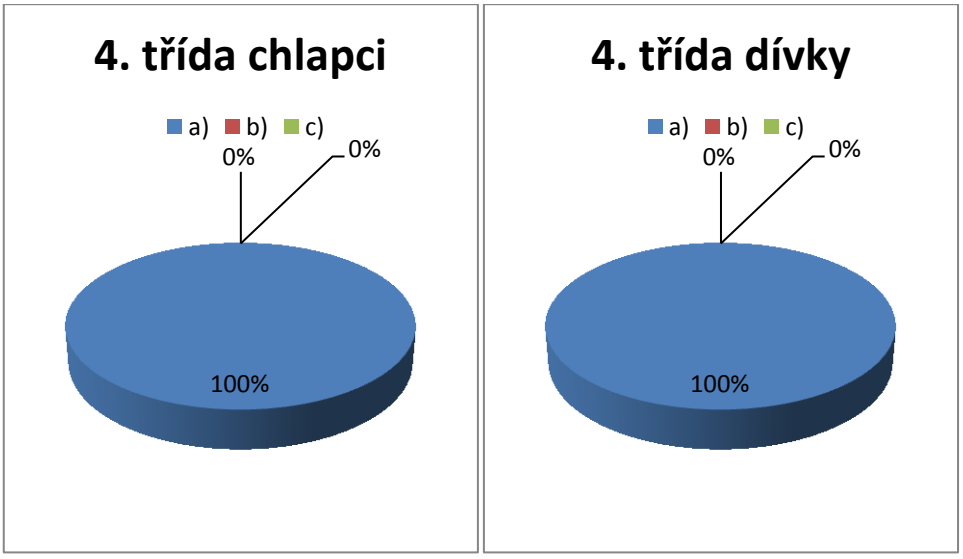
c) stezka pro chodce

Tabulka č. 40: Odpovědi respondentů na otázku č. 20.

Odpověď	Pohlaví	4. třída		CELKEM	
		ABS.	%	ABS.	%
A	chlapci	8	30,76	8	30,76
	dívky	18	69,23	18	69,23
B	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
C	chlapci	0	0	0	0
	dívky	0	0	0	0
CELKEM	chlapci	8	31	26	100
	dívky	18	69	26	100

Graf k otázce č. 20

a) hlavní silnice b) vedlejší silnice c) stezka pro chodce



10 Vyhodnocení úspěšnosti dotazníkového šetření

K vyhodnocení dotazníkového šetření u první a čtvrté třídy jsem použila kvantitativní metodu zpracování dat do tabulek četností a grafického znázornění. Následně jsem vyhodnocovala úspěšnost zodpovězení otázek pomocí aritmetického průměru u první a čtvrté třídy. Hodnocení úspěšnosti jsem vyjádřila v procentech. Vyhodnocování jsem realizovala vždy u chlapců a dívek zvlášť. Aritmetický průměr ve vztahu.

jednotlivé naměřené hodnoty

n celková četnost všech hodnot

10.1 Vyhodnocení úspěšnosti 1. třídy

Aritmetický průměr 1. třídy chlapci

Celková úspěšnost u chlapců v první třídě byla 70,4%.

Aritmetický průměr 1. třídy dívky

Celková úspěšnost dívek v první třídě byla 76,3%.

10.2 Vyhodnocení úspěšnosti 4. třídy

Aritmetický průměr 4. třídy chlapci

Celková úspěšnost ve čtvrté třídě u chlapců byla 87,05%.

Aritmetický průměr 4. třídy dívky

Celková úspěšnost dívek ve čtvrté třídě byla 85,8%.

10.3 Vztahová analýza získaných údajů 1. třída

K vyhodnocení dotazníkového šetření u první třídy, jsem použila metodu Studentova t-testu. Kdy jsem srovnávala na základně bodového ohodnocení správných odpovědí, zda existují významné rozdíly mezi vědomostmi chlapců a dívek a ověřovala jsem hypotézu, kterou jsem si stanovila.

H1: Mezi znalostmi dívek a chlapců není významný statistický rozdíl

Vědomosti chlapců a dívek první třídy byly naměřeny stejným dotazníkem. Forma bodování dotazníkového šetření, byla za správnou odpověď jeden bod, za špatnou odpověď nebyl žádný bod tedy 0 bodů. Ověřovali jsme tedy hypotézu nulovou a alternativní.
Dosažené výsledky žáků první třídy uvádím v tabulkách 41 a 42.

Tabulka č. 41: Studentům t- test, 1. třída chlapci

Žák číslo	Počet bodů x_i	x_i^2
1	13	169
2	16	256
3	10	100
4	10	100
5	14	196
6	19	361
7	15	225
8	17	289
9	18	324
10	15	225
11	15	225
12	14	196
13	17	289
14	17	289
15	15	225
16	10	100
$n_1 = 16$	$\sum 235$	$\sum 3569$

Tabulka č. 42: Studentův t-test, 1. třída dívky

Žák číslo	Počet bodů x_j	x_j^2
1	14	196
2	17	289
3	14	196
4	17	289
6	18	324
7	19	361
8	18	324
9	10	100
10	16	256
11	16	256
12	15	225
$n_2 = 12$	$\sum$ 174	$\sum$ 2816

Nejprve musíme formulovat hypotézu nulovou a alternativní.

H_o: Mezi průměrným počtem bodů dosaženým u chlapců a průměrným počtem bodů dosažných u dívek není rozdíl.

H_a: Mezi dosaženými průměry u chlapců a dívek jsou rozdíly.

Zvolená hladina významnosti $\alpha = 0,05$

Následně je nutné vypočítat aritmetický průměr v obou skupinách a to u chlapců a dívek 1. třídy. Kdy chlapci prvního ročníku dosáhli průměrného počtu bodů 14,68 a dívky dosáhli průměrného počtu bodů 14,5.

Průměrný počet bodů v první třídě u chlapců byl vypočítán z podílu celkového počtu dosažených bodů a počtu chlapců. Stejný postup byl proveden u skupiny dívek.

$$x_{ch} = 235 : 16 = 14,68$$

$$x_d = 174 : 12 = 14,5$$

Nulovou hypotézu u Studentova t-testu testujeme pomocí kritéria *t,* kterou vypočítáme ve vztahu.

x_{ch}	početní průměr chlapců (tj., 14,68)
x_d	početní průměr dívek (tj., 14,5)
s	směrodatná odchylka (tj., 3,98)
n_1, n_2	četnosti obou skupin, dívek a chlapců (tj., 12, 16)

Směrodatná odchylka se vypočítá z hodnot získaných v obou skupinách první třídy, dívek a chlapců, z tzv. nestranného odhadu rozptylu s^2, dle vzorce.

$$s^2 \quad [\sum(x_{1i}-x_1)^2+\sum(x_2j-x_2)^2]$$

$$s =$$

x_{1i} a x_{2j} jsou jednotlivé naměřené hodnoty u dívek a chlapců

$$s^2 \quad [119{,}2+293] = 15{,}85$$

$$s = \quad = 3{,}98$$

Kde x_1 je průměr skupiny chlapců a x_2 je průměr skupiny dívek, dále n_1, n_2 jsou četnosti obou skupin a s je směrodatná odchylka.

Vypočítanou hodnotu *t* srovnáme s kritickou hodnotovou testového kritéria pro zvolenou hladinu významnosti a příslušný počet stupňů volnosti. Počet stupňů volnosti se určí podle vztahu.

$$f = n_1 + n_2 - 2$$

V našem případě je to:

$$f = 16 + 12 - 2 = 26$$

Kritická hodnota Studentova t-testu pro 26 stupňů volnosti a hladinu významnosti 0,05 je $t_{0,05}(26) = 2,056$

Protože vypočítaná hodnota je větší než hodnota kritická, odmítáme nulovou hypotézu a přijímáme hypotézu alternativní. Mezi průměrným počtem bodů dosažených u chlapců a dívek je statisticky významný rozdíl.

Stanovenou hypotézu H1, tedy odmítáme.

11 Vztahová analýza získaných údajů 4. třída

K vyhodnocení dotazníkového šetření u čtvrté třídy, jsem použila stejně jako u první třídy metodu Studentova t-testu. Kdy jsem srovnávala na základně bodového ohodnocení správných odpovědí, zda existují významné rozdíly mezi vědomostmi chlapců a dívek.

Vědomosti chlapců a dívek čtvrté třídy byly naměřeny stejným dotazníkem. Forma bodování dotazníkového šetření, byla za správnou odpověď jeden bod, za špatnou odpověď nebyl žádný bod tedy 0 bodů. Ověřovali jsme tedy hypotézu nulovou a alternativní.

Dosažené výsledky žáků první třídy uvádím v tabulkách 43 a 44.

Nejprve musíme formulovat hypotézu nulovou a alternativní.

H_o: Mezi průměrným počtem bodů dosaženým u chlapců a průměrným počtem bodů dosažných u dívek není rozdíl.

H_a: Mezi dosaženými průměry u chlapců a dívek jsou rozdíly.

Zvolená hladina významnosti $\alpha = 0,05$

Tabulka č. 43: Studentův t-test, 4. třída chlapci

Žák číslo	**Počet bodů x_i**	**x_i^2**
1	20	400
2	18	324
3	17	289
4	17	289
5	20	400
6	15	225
7	15	225
8	18	324
$n_1 = 8$	$\sum$ 140	$\sum$ 2476

Tabulka č. 44: Studentův t-test, 4. třída dívky

Žák číslo	Počet bodů x_j	x_j^2
1	19	361
2	19	361
3	10	100
4	19	361
5	19	361
6	19	361
7	19	361
8	16	256
9	17	289
10	15	225
11	19	361
12	18	324
13	19	361
14	20	400
15	18	324
16	17	289
17	18	324
18	18	324
$n_2 = 18$	$\sum 319$	$\sum 5743$

Dále je nutné vypočítat aritmetický průměr v obou skupinách a to u chlapců a dívek 1. třídy. Kdy chlapci dosáhli průměrného počtu bodů 17,5 a dívky dosáhli průměrného počtu bodů 17,72.

Nulovou hypotézu u Studentova t-testu testujeme pomocí kritéria *t,* kterou vypočítáme ve vztahu.

$\overline{\quad}$ $\overline{\quad}$

x_{ch} početní průměr chlapců (tj., 14,68)

x_d početní průměr dívek (tj., 14,5)

s směrodatná odchylka (tj., 3,98)

n_1, n_2 četnosti obou skupin, dívek a chlapců (tj., 12, 16)

Směrodatná odchylka se vypočítá z hodnot získaných v obou skupinách první třídy, dívek a chlapců, z tzv. nestranného odhadu rozptylu s^2, dle vzorce.

$$s^2 \quad \text{———} \quad [\sum(x_{1i}-x_1)^2+\sum(x_2j-x_2)^2]$$

$$s = \sqrt{\quad}$$

x_{1i} a x_{2j} jsou jednotlivé naměřené hodnoty u dívek a chlapců

$$s^2 \quad \text{———} \quad [26+90,32] = 4,84$$

$$s = \sqrt{\quad}$$

Kde x_1 je průměr skupiny chlapců a x_2 je průměr skupiny dívek, dále n_1, n_2 jsou četnosti obou skupin a s je směrodatná odchylka.

Vypočítanou hodnotu *t* srovnáme s kritickou hodnotovou testového kritéria pro zvolenou hladinu významnosti a příslušný počet stupňů volnosti. Počet stupňů volnosti se určí podle vztahu.

$$f = n_1 + n_2 - 2$$

V našem případě je to

$$f = 8 + 18 - 2 = 24$$

Kritická hodnota Studentova t pro 26 stupňů volnosti a hladinu významnosti 0,05 je

$$t_{0,05}(24) = 2,064$$

Protože vypočítaná hodnota je větší než hodnota kritická, odmítáme nulovou hypotézu a přijímáme hypotézu alternativní. Mezi průměrným počtem bodů dosažených u chlapců a dívek je statisticky významný rozdíl.

Stanovenou hypotézu H1, tedy odmítáme.

12 Shrnutí výsledků výzkumu

V následující kapitole se pokusím shrnout výsledky, ke kterým jsem v empirickém zkoumání došla. Provedený výzkum nepotvrdil hypotézu, že by mezi dívkami a chlapci jak první tak čtvrtých tříd nebyli významné statistické rozdíly, naopak výsledek byl, že mezi znalostmi dívek a chlapců statisticky významný rozdíl je, i když se tomu tak nezdálo. V grafickém zpracování jsem zjistila, že procentuální úspěšnost v první třídě u dívek je větší o více jak 6%, než u chlapců, což jsem předpokládala, že bude opačně. Předpokládala jsem, že na otázky poznání značek, budou lépe odpovídat chlapci, jelikož jsou spíše techničtí tipy. A o auta a vše kolem nich mají větší zájem než chlapci a bylo tomu naopak, dívky byly v dotazníkovém šetření úspěšnější. Ve čtvrté třídě tomu bylo jinak, dosažené výsledky jak u chlapců tak dívek byli téměř stejné, lišili se pouze v rozsahu cca 2%, což je zanedbatelné hledisko.

Úroveň znalostí v dopravní výchově žáků první a čtvrté třídě jsou podle mého názoru uspokojivé. Podle mého názoru úroveň znalostí je výsledkem kvalitní výuky v oblasti dopravní výchovy.

Závěr

Doprava hraje roli v životě každého z nás, obklopuje nás nepřetržitě celý život. Každý jedinec se proto musí umět v dopravě bezpečně orientovat. Tak aby neohrožoval sebe, ani svým chováním ostatní účastníky dopravního prostředí. A zejména u těch nejmladších členů naši společnosti, což jsou děti, je důležité, aby vědomosti dopravní výchovy měli. A tou nejlepší formou je právě cílevědomé a záměrné působení vzdělávání.

V mé práci jsem se pokusila shrnout, co je náplní základní školy v oblasti dopravní výchovy, tedy jak je dopravní výchova implementována v českém kurikulu. V práci jsem se zaměřila konkrétně na Základní školu sv. Voršily v Olomouci, zabývala jsem se jak v jejím školském vzdělávacím programu, je zakomponována dopravní výchova. Výsledek byl takový, že dopravní výchova je v programu zahrnuta jen slabě. Proto jsem očekávala, že empirický výzkum, který jsem na dané škole realizovala, nedopadne nejlépe, ale opak byl pravdou. V realizovaném výzkumu, kdy jsem zjišťovala úroveň znalostí žáků první a čtvrté třídy v oblasti dopravní výchovy, jsem došla k velice uspokojivému výsledku. Znalosti žáků byli velice dobré. V práci jsem popisovala i žáka mladšího školního věku z hlediska psychologického. Jelikož správný přístup učitelů k žákovi, se vždy odvíjí od žákova vývojového stupně. Jednotlivé vývojové stupně jsou určené pro určité činnosti, které člověk dokáže, jako je to mu právě u chodce a cyklisty. Je nemožné, aby dítě první třídy jezdilo na jízdním kole v denním provozu, není na to zatím fyzicky ani psychicky uzpůsobeno. Proto i dotazníkové šetření bylo různé pro první třídu, kdy jsou děti zatím pouze chodci a pro čtvrtou třídu kdy už to jsou cyklisté.

Práce by měla působit jako vyzdvižení dopravní výchovy, jako preventivní prostředek v zabránění dopravních nehod, kde jsou děti často účastníky. A mnohdy je tomu tak, protože jsou nedostatečně informováni, buď ze strany rodičům, nebo školy o rizicích, které přináší doprava. Cílem práce bylo přispět k současnému stavu pedagogiky v oblasti dopravní výchově na Základní škole sv. Voršily v Olomouci, a zároveň zmapovat jaká je současná situace znalostí v této oblasti u žáků první a čtvrté třídy, což se mi podle mého názoru povedlo. V průběhu zpracování mé bakalářské práce jsem si uvědomila nutnost dopravní výchovy na základní škole a zejména na prvním stupni základní školy, kdy jsou děti podle mého názoru nejrizikovější skupinou a je důležité se jim věnovat, protože děti jsou naše budoucnost.

Přehled použité literatury

1. LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 82 s. ISBN 80-246-1157-0.
2. NETESAL, Miloslav a Josef VOTRUBA. *Metodický list pro dopravní výchovu na základních školách*. 1. vyd. Praha: FORTUNA, 1992. ISBN 80-85298-72-4.
3. PIAGET, Jean a Bärbel INHELDER. *Psychologie dítěte*. Vyd. 2., v nakl. Portál 1. Překlad Eva Vyskočilová. Praha: Portál, 1997, 143 s. ISBN 80-717-8146-0.
4. PŘÍHODA, Dr. Václav. *Ontogeneze lidské psychiky I*: *Vývoj člověka do patnácti let*. 4. nezměněné vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství Praha, 1977, 234
5. ŘÍČAN, Pavel. *Cesta životem*. Vyd. 2., přeprac., V Portálu 1. Praha: Portál, 2004, 390 s. ISBN 80-717-8829-5.
6. STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova*: *pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
7. STOJAN, Mojmír. *Škola a zdraví 21*: *dopravní výchova v RVP pro 1. stupeň ZŠ: analyticko-syntetická sonda*. Brno: MSD, 2008, 101 s. ISBN 978-80-7392-079-1 (BROž.)
8. STOJAN, Mojmír. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008, 109 s. ISBN 978-80-7392-078-4 (BROž.)
9. STOJAN, Mojmír. *Škola a zdraví 21*: *aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009, 128 s. ISBN 978-80-7392-123-1 (MSD: BROž.).
10. ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, Jitka. *Přehled vývojové psychologie*. 3., upr. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2010, 189 s. ISBN 978-80-244-2433-0 (BROž.).
11. VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie I.*: *Dětství a dospívání*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2005, 467 s. ISBN 978-246-0956-8
12. VOLNÝ, Josef. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství Praha, 1980.

13. ZVADOVÁ, Zuzana a Stanislav JANOUŠEK. *Aby tě auto nepřejelo*: *prevence dopravních úrazů na 1. stupni ZŠ : edukativní text pro pedagogy*. Praha: Státní zdravotní ústav, 2006, 15 s. ISBN 80-707-1275-9.

Normativní právní akty

Školský zákon: o předškolní, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, jak vyplývá z pozdějších změn. In: *č. 561/2004 Sb.* 2008.

Zákon č. 361/2000 Sb. In: *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. 1. 1. 2001.

Internetové zdroje

IBESIP: žáci základní školy. *Ministerstvo dopravy* [online]. 23. 7. 2008 [cit. 2012-02-23]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Zaci-zakladni-skoly

Bezpečí dítěte v dopravě: *Pomocník a rádce rodičům* [online]. Ministerstvo dopravy v Praze, 2008[cit. 2012-02-29].

Ministerstvo dopravy [online]. 22. 7. 2008 [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: http://ibesip.cz/Viditelnost/Rozdily-ve-viditelnosti

Ministerstvo dopravy. *Ministerstvo dopravy*: *iBESIP* [online]. 24. 7. 2008 [cit. 2012-03-05]. Dostupné z: http://ibesip.cz/Dopravni-vychova/Pouzivej-prilbu

Příloha č. 1

DOTAZNÍK - DOPRAVNÍ VÝCHOVA – 1. ročník

Jsem: a) chlapec b) dívka

1. **Chodec je.**
   a) Výhradně kráčející osoba
   b) Osoba, která jede na kole
   c) Osoba, která jede v autě

2. **Po které straně chodníku se chodí?**
   a) Po pravé
   b) Po levé
   c) Po té straně, kde je více místa

3. **Na silnici, kde není chodník se chodí.**
   a) Po pravém okraji
   b) Po levém okraji
   c) Po té straně, kde j to nejvhodnější

4. **Co jsou reflexní materiály?**
   a) Používají se jako ozdoba
   b) Oslňují řidiče
   c) Používají se, jestliže je špatná viditelnost

5. **Tam, kde není vyznačen přechod pro chodce, je nejbezpečnější místo pro přecházení.**
   a) V zatáčce
   b) Na přímém a přehledném úseku silnice nebo ulice
   c) Před nebo za vrcholem stoupání

6. **Chodec je povinen přecházet vozovku.**
   a) Jen tam kde je malý provoz
   b) Na přechodech pro chodce, podchodech, nadchodech
   c) Na širokých ulicích

7. **Při přecházení na přechodu má vždy přednost.**
   a) Chodec
   b) Řidič tramvaje
   c) Cyklista

8. **Můžu jít po silnici, když je vedle ní chodník?**
   a) je to jedno
   b) ano
   c) ne

9. **Na stezce pro chodce.**
   a) Jezdí jen auta
   b) Mají auta zákaz vjezdu
   c) Jezdí jen auto, ale jen pomalu

10. **Signál červeného světla na semaforu pro chodce znamená.**
    a) jdi
    b) stůj
    c) pozor

11. **V automobilu můžeš sedět na sedadle vedle řidiče.**
    a) od 12 let
    b) od 6 let
    c) od 7 let

12. Musíš být za jízdy autem připoután bezpečnostním pásem?

a) Ne
b) Ano
c) Jen když chci

13. Z auta nevystupuji.

a) Dveřmi do silnice
b) Dveřmi na chodník
c) Dveřmi k okraji silnice

14. Hrát si a sportovat můžu.

a) na parkovišti
b) na silnici
c) na dětských hřištích

15. Telefonní číslo na záchrannou službu je.

a) 158
b) 150
c) 155

16. Do míst označených touto dopravní značkou.

a) Je vstup chodcům zakázán
b) Smějí vstoupit pouze chodci
c) Mohou vjíždět pouze vozidla, která jedou pomalu, aby neohrožovala chodce

17. Tam kde je umístěna, tato dopravní značka chodec musí.

a) Přecházet silnici minimálně po dvou

b) Přecházet silnici středem

c) Přecházet vozovku po přechodu pro chodce

18. Tato značka znamená.

a) Stezka pro chodce

b) Stezka pro děti s matkami

c) Konec stezky pro chodce

19. Tato značka znamená.

a) „Přejdi přes přechod!“

b) Zákaz vstupu chodcům

c) Pozor, přechod pro chodce

20. Tato dopravní značka znamená.

a) Dej přednost v jízdě!!!

b) Stůj!

c) Hlavní silnice

DOTAZNÍK – DOPRAVNÍ VÝCHOVA – 4. ročník

Jsem: a) chlapec b) dívka

1. **Od kolika let můžeš jezdit na silnici bez dozoru.**

   a) Od 7 let

   b) Od 9 let

   c) Od 10 let

2. **Po silnici se jezdí na kole.**

   a) Vpravo, co nejblíže k pravému okraji

   b) Vlevo

   c) Vpravo co nejblíže ke středu

3. **Cyklista by měl při jízdě používat.**

   a) Chrániče na lokty

   b) Ochranou přilbu

   c) Rukavice

4. **Do kolika let musí cyklista používat ochranou přilbu.**

   a) Do 15 let

   b) Do 20 let

   c) Do 18 let

5. Cyklisté na vozovce musí jet.

a) Za sebou, jednotlivě

b) Tři vedle sebe

c) Vedle sebe

6. Znamení o změně směru jízdy dává cyklista.

a) Upažením, před započetím úkonu

b) Písknutím

c) Světelným signálem

7. Je-li, cyklista předjížděn musí.

a) Zpomalit a nebránit nijak v předjíždění

b) Zastavit

c) Zvýšit rychlost

8. Před jízdou je cyklista povinen.

a) Jízdní kolo umýt

b) Promazat jízdní kolo

c) Zkontrolovat jízdní kolo, jeho vybavení a odstranit závady

9. Do povinné výbavy jízdního kola patří.

a) lékárnička

b) odrazky

c) nosič zavazadel

10. Můžeš během jízdy na kole vést druhé kolo?

a) Ano

b) Jen když mi to rodiče dovolí

c) Ne

11. Svítí – li na semaforu oranžová, znamená to.

a) Jeď
b) Zastav
c) Stůj

12. Telefonní číslo na Policii ČR je.

a) 150
b) 158
c) 155

13. V automobilu můžeš sedět na sedadle vedle řidiče.

a) Od 12 let
b) Od 6 let
c) Od 7 let

14. Musíš být za jízdy autem připoután bezpečnostním pásem?

a) Ne
b) Ano
c) Jen když chci

15. Reflexní materiály se používají.

a) za snížené viditelnosti
b) používají se jako ozdoba
c) oslňují řidiče

16. Hrát si a sportovat můžu.

a) na parkovišti
b) na silnici
c) na dětských hřištích

17. Tato dopravní značka znamená.

a) Vjezd pouze pro cyklisty

b) Zákaz vjezdu jízdních kol

c) „jeď pomalu!“

18. Tato dopravní značka znamená.

a) Zákaz odbočení vlevo

b) Zákaz odbočení

c) Zákaz odbočení vpravo

19. Tato dopravní značka znamená.

a) Opravna kol

b) Zákaz vjezdu cyklistů

c) Stezka pro cyklisty

20. Tato dopravní značka znamená.

a) Hlavní silnice

b) Vedlejší silnice

c) Stezka pro chodce

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Zita Kořenková
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.
Rok obhajoby:	2012

Název práce:	Dopravní výchova na prvním stupni základní školy
Název v angličtině:	Traffic education at primary school
Anotace práce:	Práce je zaměřená na zjištění současného stavu dopravní výchovy ve školním kurikulu. Na předpisy, které se týkají účasti provozu na pozemních komunikacích. Na zjištění stavu vědomostí dopravní výchovy na konkrétní základní škole.
Klíčová slova:	Dopraví výchova, základní škola, mladší školní věk, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích
Anotace v angličtině:	The work is designed to detect the current state of traffic education in the school curriculum. The provisions relating to participation on the road. The findings state of knowledge of traffic education at a particular elementary school.
Klíčová slova v angličtině:	Traffic education, primary school, younger school-age, trafic safety on roud
Přílohy vázané v práci:	Dotazník
Rozsah práce:	100
Jazyk práce:	Čeština