

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra primární a preprimární pedagogiky

Anežka Poláčková

5. ročník – prezenční studium

Obor: Učitelství pro 1. stupeň ZŠ

**ŽÁK PRIMÁRNÍ ŠKOLY JAKO ÚČASTNÍK SILNIČNÍHO
PROVOZU**

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. PhDr. Miluše Rašková, Ph.D.

OLOMOUC 2014

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Žák primární školy jako účastník silničního provozu vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a použila jen uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne

.....

.....

Poděkování

Děkuji doc. PhDr. Miluši Raškové, Ph.D. za odborné vedení mé diplomové práce, poskytování cenných rad i připomínek. Dále chci poděkovat všem školám, které mi umožnily, aby jejich žáci vyplnili mé didaktické testy.

OBSAH

ÚVOD	8
1 ŽÁK PRIMÁRNÍ ŠKOLY.....	14
1.1 Mladší školní věk.....	14
1.2 Proces výuky na primární škole.....	15
1.3 Cíl primárního vzdělávání	15
1.4 Obsah primárního vzdělávání	16
1.5 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání	17
1.5.1 Člověk a jeho svět	17
1.6 Rozložení učiva na 1. stupni ZŠ	18
1.7 Motivace k učení.....	26
1.8 Začlenění do výuky.....	26
2 ŠKOLA JAKO ZÁKLADNÍ PILÍŘ DOPRAVNÍ VÝCHOVY	29
2.1 Učební cyklus	29
2.2 Rozvíjení spolupráce a komunikace	30
2.3 Požadavky na učitele	30
2.4 Dopravní výchova ve škole.....	31
2.5 Začlenění dopravní výchovy do výuky.....	31
3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA.....	33
3.1 Dopravní nehoda a děti	35
3.2 Reflexní prvky	36
3.3 Žák primární školy jako účastník silničního provozu.....	38
3.3.1 Dopravní prostředí.....	38
3.3.2 Dopravní hřiště	45
3.3.3 Úkoly pro rodiče.....	45
3.3.4 Vhodná místa pro hru	46
4 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ.....	48
4.1 Metody výzkumného šetření.....	48
4.1.1 Didaktický test.....	48
4.1.2 Popisná metoda.....	50
4.1.3 Výzkumný vzorek	50
5 VYHODNOCENÍ VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ.....	52

5.1	Výsledky výzkumného šetření z jednotlivých škol	52
5.2	Rozbor jednotlivých otázek	59
5.3	Rozbor závěrů výzkumného šetření.....	64
5.3.1	Shrnutí závěrů.....	68
ZÁVĚR		69
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ		73
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....		77
SEZNAM OBRÁZKŮ		78
SEZNAM TABULEK		79
SEZNAM GRAFŮ		80
SEZNAM PŘÍLOH		81
PŘÍLOHY		
ANOTACE		

STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

ÚVOD

TEORETICKÁ ČÁST

Žák primární školy

Mladší školní věk

Proces výuky na primární škole

Cíl primárního vzdělávání

Obsah primárního vzdělávání

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání

Člověk a jeho svět

Rozložení učiva na 1. stupni ZŠ

Motivace k učení

Začlenění do výuky

Škola jako základní pilíř dopravní výchovy

Učební cyklus

Rozvíjení spolupráce a komunikace

Požadavky na učitele

Dopravní výchova ve škole

Začlenění dopravní výchovy do výuky

Dopravní výchova

Dopravní nehoda a děti

Reflexní prvky

Žák primární školy jako účastník silničního provozu

Dopravní prostředí

Dopravní hřiště

Úkoly pro rodiče

Vhodná místa pro hru

EMPIRICKÁ ČÁST

Výzkumné šetření

Metody výzkumného šetření

Didaktický test

Popisná metoda

Výzkumný vzorek

Vyhodnocení výzkumného šetření

Výsledky výzkumného šetření z jednotlivých škol

Rozbor jednotlivých otázek

Rozbor závěrů výzkumného šetření

Shrnutí závěrů

ZÁVĚR

ÚVOD

Téma „Žák primární školy jako účastník silničního provozu“ jsem si vybrala, protože mne velmi zajímá postavení dítěte v silničním provozu a zároveň si myslím, že žáci mají stále nedostatečné znalosti ohledně uvedené problematiky. Z vlastní zkušenosti vím, že se děti nedovedou správně pohybovat v silničním provozu, často ani za přítomnosti svého rodiče. O aktuálnosti tématu svědčí i to, že je dítě každý den nuceno pohybovat se v silničním provozu, a pokud nemá dostatečné znalosti, je ohroženo mnohem více. Je opravdu velmi nutné, aby bylo vedeno ke správnému jednání a dokázalo předvídat nebezpečnou situaci při pohybu v provozu. Dítě se pohybuje v silničním provozu bez jakýchkoliv zábran a jakéhokoliv strachu z ohrožení, které je bohužel velmi vysoké.

Chtěla bych se proto ve své diplomové práci zaměřit více na tuto problematiku, a zjistit, jakým způsobem se žáci staví do role účastníka provozu, zda si plně uvědomují rizika, která jim hrozí. Bohužel jsem se již několikrát ocitla v takových dopravních situacích, kdy si děti vůbec nebyly vědomy toho, že by ohrožovaly ostatní účastníky, např. na cyklostezce, nebo snad toho, že ohrožují samy sebe. Dítě není vedeno ke správnému chování v silničním provozu již z rodinného prostředí. Dítě má pocit, že pokud vidí vozidlo na vozovce nebo další kolo na cyklostezce, popřípadě jiný dopravní prostředek, je přesvědčeno, že druhý účastník provozu ho musí vidět taky. To ale nebývá vždy pravda. Dítě by mělo být dlouhodobě a smysluplně vedeno k této problematice. Pokud budou všechny děti dobře ovládat dopravní výchovu a budou si vědomy rizik, která jim hrozí, tak z těchto dětí vyrostou zodpovědní řidiči a tím se zmenší dopravní nehodovost.

Dospělí si vůbec neuvědomují, že dítě vnímá dopravu a pohyb v silničním provozu úplně jinak. Dospělí jsou viditelní velice dobře ze všech stran, naproti tomu dítě je o půl metru menší a za auty není vůbec vidět, takže se ztrácí za dopravními prostředky a dalšími bariérami. Dospělí také přes auta dobře vidí, dítě musí udělat nebezpečný pohyb nebo se vyklonit. Dítě neřeší rizika dopravních situací. Pokud se první dítě ze skupiny dětí rozeběhne přes cestu, tak je velmi pravděpodobné, že se za ním automaticky rozeběhnou další děti. Typickým příkladem je hra dětí v blízkosti pozemní komunikace, kdy se míč odkutálí na silnici, děti se rozeběhnou pro míč a málokdy se rozhlédnou, zdali se nepřibližuje vozidlo či jiné hrozící nebezpečí. Odpovědnost za tyto činy a jejich předcházení je tak na dospělých.

S touto téměř neoddělitelnou spojitostí „dítě a míč“ se počítá již v otázkách pro přezkoušení budoucích řidičů v autoškole.

Cílem diplomové práce je zdůraznit důležitost dopravní výchovy na primární škole, specifikovat dopravní výchovu vzhledem k žákovi a jeho věku, charakterizovat důležité prvky na základní škole a zhodnotit úroveň dosavadních znalostí žáků primární školy.

Dílčím cílem práce je zjistit a popsat stav současných vědomostí žáků na 1. stupni základní školy z dopravní výchovy, porovnat získaná data z didaktických testů a zjistit skutečnou úroveň vědomostí v oblasti dopravní výchovy.

Dopravní nehody a hlavně jejich následky jsou nežádoucími jevy, kterými se zabývá celá společnost. Je vyvíjena veškerá snaha o zmírnění nebo omezení následků nehod. Auta a jiné dopravní prostředky jsou neustále zdokonalovány, je zvyšována pasivní či aktivní ochrana především řidičů a posádky. V poslední době se ale při tzv. crash testech vozidel hodně dbá i na ochranu chodců, což je při hodnocení vozidel jedno z kritérií bezpečnosti. Avšak lépe je předcházet tomu, aby ke kontaktu mezi dopravními prostředky na jedné straně, a cyklisty, chodci, potažmo dětmi na druhé straně, vůbec nedocházelo.

Tuto skutečnost by si měli uvědomovat hlavně rodiče, neboť oni jsou prvními „vychovateli“, kteří ukazují svým dětem, jak se v podobných situacích chovat. Dítě svého rodiče pozoruje, i když si to rodič většinou vůbec neuvědomuje, pamatuje si jeho činy, ať již byly správné nebo špatné. Až dítě vyroste a ocitne se v podobných situacích, zareaguje podobně jako jeho rodič. Proto je velmi důležité, aby byl kladen důraz především na prvotní poznání dopravní výchovy v rodině. Rodina má poskytnout základ této problematiky a ve škole by se pak tyto znalosti prohlubovaly a upřesňovaly.

Jak již bylo zmíněno, na primární škole by se mělo vycházet ze znalostí, které žáci získali již v rodinném prostředí. Mnohdy tomu však není a škola je hlavním subjektem, jak se o této problematice dozvědět a naučit se jednat v situacích na pozemních komunikacích.

Obrázek U.1. Vývoj počtu usmrcených dětí v ČR

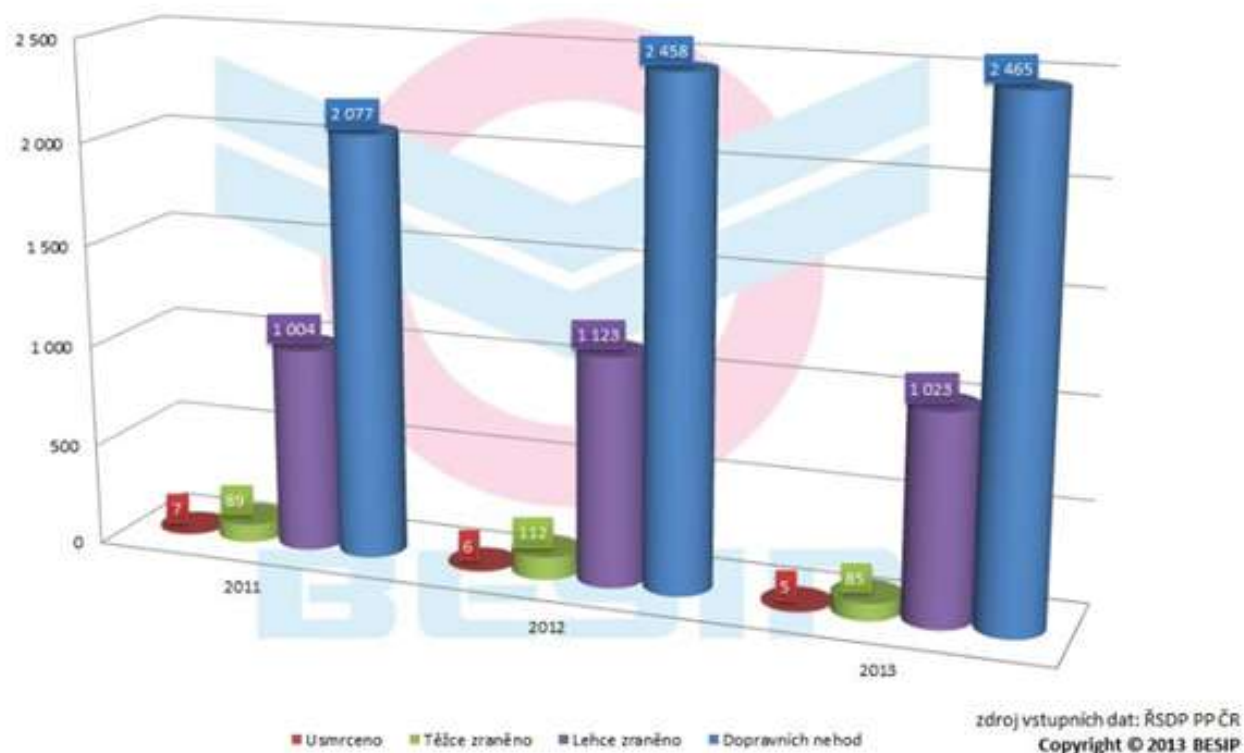


(Besip: Ministerstvo dopravy. [online]. 1. 1. 2012 [cit. 2014-01-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz>>), dále jen Besip [online], 2012.

Od vzniku samostatného českého státu bylo do konce roku 2012 v silničním provozu usmrceno 711 dětí. Vývoj počtu usmrcených je patrný v grafu (viz Obrázek 1). Největší počet usmrcených dětí byl v roce 1994 (Besip [online], 2012).

Za období od ledna 2013 do července 2013 došlo v silničním provozu ke 2 465 dopravním nehodám s dětskou účastí, což je o 7 % více než v předešlém roce. Policie ČR řešila celkem 47 406 dopravních nehod; dopravní nehody s účastí dětí tvořily 5,2 %. Statistika dopravních nehod a jejich vývoj je uveden v následujícím grafu - viz Obrázek 2 (Besip [online], 2012).

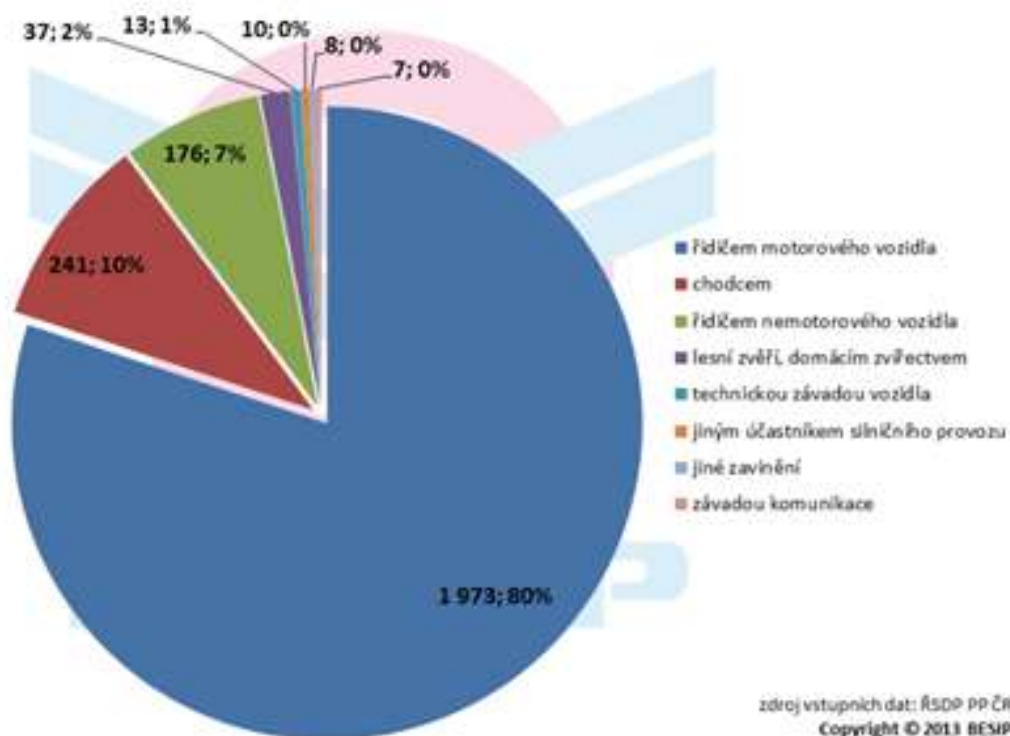
Obrázek U.2. Vývoj dopravních nehod a jejich následků (leden-červenec 2011, 2012, 2013)



Zdroj: (Besip [online], 2012)

Viníkem dopravní nehody byl ve čtyřech z pěti dopravních nehod řidič motorového vozidla. Ve 126 případech dopravních nehod byly za viníky označeny děti jako řidiči nemotorového vozidla a ve 226 případech děti jako chodci. Ani v jednom z těchto případů nedošlo k usmrcení (Besip [online], 2012).

Obrázek U.3. Viníci dopravních nehod s účastí dětí (leden-červenec 2013)



Zdroj: (Besip [online], 2012)

Ze všech těchto statistik je patrné, že největší zodpovědnost je na řidičích osobních automobilů a na všech dospělých jedincích, kteří se v silničním provozu pohybují. Právě na nich je totiž výchova dětí, které se jednou stanou řidiči a budou se chovat tak, jak jsme je naučili. Toto je zřejmé i z koláčového grafu (viz Obrázek 3). Je více než důležité, aby dospělí jedinci byli správným vzorem pro děti. Může to zachránit spoustu životů.

TEORETICKÁ ČÁST

1 ŽÁK PRIMÁRNÍ ŠKOLY

Tato kapitola diplomové práce se zabývá charakteristikou žáka na 1. stupni základní školy a jeho účastí ve vyučovacím procesu. Je členěna do sedmi podkapitol, které upřesňují a blíže specifikují žáka primární školy v procesu výuky. Definiuje samotný proces výuky a cíle primárního vzdělávání, které jsou ve vyučování nezbytné. Specifikuje „Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání“, konkrétně vzdělávací oblast „Člověk a jeho svět“. Dále popisuje rozložení učiva na 1. stupni v oblasti dopravní výchovy. Zdůrazňuje důležitost dopravní výchovy s požadavky na učitele a následným začleněním žáků do vyučování.

Žák primární školy se dostává do výchovně vzdělávacího procesu, ve kterém je potřeba zajistit, aby se žákovi dostalo co největší množství poznatků. Proces vzdělání je chápán jako soubor vědomostí, dovedností, návyků, postojů, názorů a přesvědčení člověka, i určité úrovně rozvoje jeho schopností, potřeb a zájmů, jichž bylo dosaženo především na základě cílevědomého výchovně vzdělávacího procesu. Je velmi důležité mít na paměti, že obsah vzdělávání v dnešní době není totožný s obsahem školního vzdělávání. To je způsobeno právě tím, že v současné době existuje kromě školního vzdělávání řada dalších zdrojů mimo školu, které spoluutvářejí vzdělání člověka (Nelešovská, Spáčilová 2005). Pravdou je, že v dnešní době již není učitel jediným zdrojem informací pro žáka, ostatní zdroje mohou být pro žáka mnohdy atraktivnější. Učitel by měl pracovat s moderními nástroji výuky a ukazovat žákům, jak je lze efektivně využít ve vyučovacím procesu, např. použití interaktivní tabule, počítačové techniky apod.

1.1 Mladší školní věk

Období mladšího školního věku je u dítěte v rozmezí od 6 do 12 let. Toto období se vyznačuje zejména tím, že od věku 6 let se začíná nekončící období formálního vzdělávání. V tomto věku se dítě stává samostatné a snadno se dokáže učit díky mechanické paměti (Metřin, 2011). Zpočátku tohoto období je žák ještě ve velké míře závislý na autoritě, to se postupně mění a na konci tohoto období je již kritičtější, vývoj je rovnoměrný ve všech oblastech. Žák je v tomto věku velmi snaživý a vyvíjí značné úsilí ke spolupráci. Dá se obecně konstatovat, že toto období patří k nejstálejším obdobím vývoje dítěte, jestliže je dítě vychováno ve zdravých podmínkách (Petrová, 2008).

V oblasti poznání žák mladšího školního věku projevuje vysokou aktivitu a zájem o vše nové. Jeho vnímání se postupně mění od vnímání konkrétního ke všeobecnějšímu. Představivost v tomto věku je na svém vrcholu a časem se vytrácí, jeho fantazie se zmiňuje a je zdolána realitou. Paměť je na počátku školní docházky mechanická neboli neúmyslná, jak již bylo výše zmíněno. Pomocí správného vedení učitele se žákova paměť zdokonaluje a postupně se uplatňuje záměrné zapamatování. Školákova pozornost se od krátkodobé postupně vyvíjí a neschopnost odolat okolním vlivům se snižuje. U nižšího ročníku by měly převládat krátkodobé úkoly a střídající se formy práce. Rozvoj myšlení závisí převážně na osobnosti učitele, na jeho způsobu vedení, množství provedené práce v tomto věku podléhá motivaci učitele, přiměřenosti úkolu a dalším činitelům. Díky působení školy se rozvíjí u žáků i řeč, zlepšuje se slovní zásoba, tvorba složitějších souvětí i výslovnost (Petrová, 2008).

1.2 Proces výuky na primární škole

Podle Chrásky (1999) je proces výuky takový proces, který člověku pomáhá získávat nové vědomosti, dovednosti, postoje, ale také nové vztahy, je to velice složitý a komplikovaný proces.

Ve vyučovacím procesu by měl převládat přístup, který je orientovaný převážně na žáka a respektování individuálních zvláštností každého jedince. Dominantní postavení učitele by mělo ustupovat a učitel by již neměl být ten, kdo vede, předává vědomosti, hodnotí a snaží se usměrňovat žákovo chování. Dítě by mělo být pojímáno, jako samostatná bytost s vlastní identitou. Toto nové sociální pojetí žáka se stává základním pilířem pro takový přístup, který je zaměřený na komunikaci, úctě, pochopení, respektu a pochopení základních potřeb dítěte (Spilková, 1996).

1.3 Cíl primárního vzdělávání

Cílem školního vzdělávání rozumíme zamýšlený a očekávaný výsledek výchovně vzdělávací činnosti, který je stanovený na společenské a individuální potřeby, zájmy a požadavky žáků. Žák je pojímán jako svébytná bytost s vlastní identitou a vlastním viděním světa. Toto nové sociální pojetí žáka se stává základem pro partnerský, komunikativní přístup k žákovi založený na vcítění, pochopení, úctě a respektu a porozumění potřebám dítěte (Nelešovská, Spáčilová 2005).

Žák je veden, aby byl schopen rozumět světu kolem sebe a nahromadit zkušenosti, které lidé doposud získali. Vzdělání má úlohu kultivovat jedince (Metrin, 2011).

Primární vzdělávání má pomoci žákům utvářet a postupně rozvíjet klíčové kompetence, a poskytnout dobrý základ všeobecného vzdělání orientovaného zejména na každodenní situace, ve kterých se žák ocitá.

Primární vzdělávání usiluje o naplňování cílů, které vedou k tomu, aby si žáci osvojili základní strategie učení, jako je gramotnost, prvotní náhled na svět a místo člověka v něm. Škola by měla podporovat rozvoj samostatnosti, tvořivosti a empatii. Jeho hlavním cílem je celkový rozvoj žákovy osobnosti, jeho individualit a respektování jeho potřeb, zájmů i názorů. Dalším důležitým cílem primárního vzdělávání je postupné vytváření celistvého pohledu na svět, rozvoj společenských hodnot a dalších dovedností jako nástroj k dalšímu vzdělávání (Nelešovská, Spáčilová 2005).

1.4 Obsah primárního vzdělávání

Obsah vzdělávání představuje systém, který je didakticky zpracován, kde jsou vybrána témata, činnosti a poznatky, které si má žák osvojit (Nelešovská, Spáčilová 2005). Pokud žákovi nebude v některé oblasti poskytnuta dostatečná příprava a vědomosti dané oblasti, může to mít za následek, že se dostane do situací, kdy ohrozí ostatní nebo sám sebe. Jsou témata ve vzdělávání, kterým není kladena dostatečná pozornost, a to nejen u učitelů, ale také u rodičů.

Podle Nelešovské a Spáčilové (2005) do obsahu vzdělávání patří poznatky nejrůznějšího druhu, jako jsou například osvojené poznatky, které se později stávají vědomostmi. Jsou to různé zákonitosti a pojmy. Senzomotorické činnosti, poté co si je žák osvojí, se stanou senzomotorickými dovednostmi. Zautomatizované dovednosti jsou pak nazývány jako návyky, které je žák schopen dále používat. Myšlenkové operace a poznávací procesy jsou osvojovány v podobě intelektuálních dovedností. Mravní a světonázorové hodnoty a normy jsou proječovány v podobě postojů, hodnot a vlastností žáka v různých odvětvích. Dalším důležitým faktorem při naplňování obsahu školního vzdělávání jsou sociální vztahy.

1.5 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání

Rámcový vzdělávací program je dokument, který je závazný pro každou školu v České republice. Určuje tzv. „rámec“ základního vzdělávání. Na základě Rámcového vzdělávacího programu pak školy vytvářejí své vlastní školní vzdělávací programy. Patří mezi kurikulární dokumenty a je sestaven pro všechny úrovně vzdělávání (MŠMT. Ministerstvo školství: mládeže a tělovýchovy. [online]. 2013 – 2014).

1.5.1 Člověk a jeho svět

Vzdělávací oblast **Člověk a jeho svět** je jediná vzdělávací oblast RVP ZV, která je zaměřena pouze pro 1. stupeň základního vzdělávání. Tato celistvá oblast vymezuje obsah, který se týká člověka, rodiny, společnosti, vlasti, přírody, kultury, zdraví, bezpečí a dalších okruhů. Propojuje historické a současné souvislosti a směřuje tak k dovednostem pro praktický život. Tímto široce pojatým obsahem vytváří základní povinné vzdělávání na 1. stupni.

Vzdělávací oblasti **Člověk a jeho svět** podporují rozvíjení dovednosti a zkušenosti získané ve výchovně vzdělávacím procesu v rodině a předškolním vzdělávání. Žáci prostřednictvím pozorování pojmenovávají věci, děje a vazby mezi nimi, přičemž si pak utváří svůj prvotní obraz světa.

Pomocí sebepoznání a porozumění se učí poznávat vztahy ve společnosti, porozumět způsobu života a také problémům včetně nebezpečných situací. Proto by tato oblast měla být propojena s reálným životem a vycházet ze zkušeností žáků, díky kterým se pak lépe zvládají nové životní situace a role žáka.

Tato vzdělávací oblast tvoří specializovanější základy pro výuku v oblastech **Člověk a společnost**, **Člověk a příroda** a ve **Výchově ke zdraví**.

Oblast **Člověk a jeho svět** je členěna v pěti tematických okruzích. Jedním z tematických okruhů je **Člověk a jeho zdraví**, kde žáci poznávají sebe sama na základě poznání o člověku, jako o bytosti, která má biologické funkce a potřeby. Tento okruh nás nejvíce zajímá v oblasti dopravní výchovy. Žáci jsou seznamováni s vývojem člověka od narození do dospělosti, učí se poznávat co je pro člověka dobré a co je špatné z hlediska hygienických návyků, režimu dne, výživy a mezilidských vztahů. Učí se o základních

stavech, jako je zdraví a nemoc a o zdravotní prevenci. Jsou vedeni k osvojení si bezpečného chování, vzájemné pomoci a první pomoci v těžkých situacích. Postupně si pak uvědomují, jakou zodpovědnost musí každý člověk mít o své zdraví a bezpečnost sebe i ostatních lidí ve společnosti. Žáci tak docházejí k tomu, že zdraví je důležitou hodnotou v životě každého člověka.

Všechny tyto vědomosti a dovednosti žáci získají hlavně pozorováním, názornými pomůckami, vstupováním do rolí a řešení modelových situací (NÚV, 2001-2014 [online]).

1.6 Rozložení učiva na 1. stupni ZŠ

1. ročník

Cíl výuky

„Seznámit žáky se základními pravidly bezpečnosti v silničním provozu; položit základ pro pochopení bezpečného a ohleduplného chování; poznat nejbližší okolí s ohledem na bezpečnost silničního provozu.“ (RVP. Metodický portál. [online]. 1. 1. 2012 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z: www.rvp.cz)

Dílčí výstupy (RVP)

- I. Silniční provoz
 - Kdo je účastník silničního provozu (chodec, cyklista, dopravní prostředky);
 - Pojmy, které se týkají silničního provozu (chodník, obrubník, zábradlí, silnice, přechod pro chodce).
- II. Chodník
 - Pravidla chůze na chodníku.
- III. Na silnici (co se na silnici děje, reflexní prvky, chůze po silnici).
- IV. Místo pro hru
 - Kde si hrát (vhodná i nevhodná místa pro hru).
- V. Přecházení
 - Přecházení přes silnici po přechodu;
 - Přecházení přes silnici bez přechodu.

VI. Cestování

- Jízda autem (základní pravidla – autosedačka, bezpečnostní systémy, výstup/nástup z/do auta);
- Prolínající se témata – cesta do školy, bezpečná cesta do školy, konkrétní situace.

2. ročník

Cíle výuky

„Vést žáky k pochopení nutnosti bezpečného a ohleduplného chování, k uvědomování si rizik a nebezpečí v silničním provozu.“ (RVP. Metodický portál. [online]. 1.1.2012 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z: www.rvp.cz)

Dílčí výstupy (RVP)

- a) Správné používání pravidel na stezkách pro chodce;
- b) Poznává vybrané značky pro chodce;
- c) Dokáže bezpečně překonat silnici se světelnými signály;
- d) Dokáže rozlišit a poznat bezpečné místo pro hru;
- e) Při modelových situacích a při akcích školy dokáže uplatnit pravidla správného cestování s dopravními prostředky;
- f) Rozezná správnou cestu do školy.

Učivo

I. Silniční provoz

- Vztahy mezi účastníky provozu (chodec, cyklista, dopravní prostředky).

II. Chodník a stezka pro chodce

- Základní pravidla na chodníku a stezkách (kdo kam smí a kdo ne, vztahy mezi účastníky na stezkách);
- Značky (stezka pro chodce, zákaz vstupu).

III. Silnice

- Základní pravidla chůze po silnici, reflexní prvky;
- Krajinice a její nebezpečí.

IV. Místo pro hru

- Kde jsou vhodná a nevhodná místa ke hře;
- Na čem všem se ještě jezdí (koloběžka, skateboard, in-line brusle; ochranné prvky).

V. Přecházení

- Přecházení silnice s přechodem a bez přechodu;
- Přecházení silnice se světelnými signály.

VI. Cestování

- Pravidla bezpečné jízdy autem (výstup a nástup, bezpečnostní systémy, autosedačka);
- Pravidla bezpečné cesty do školy, konkrétní situace, nebezpečí;
- Vnímání všemi smysly a chápání souvislostí.

3. ročník

Cíle výuky

„Rozvíjet schopnost uvědomovat si rizika nebezpečí v silničním provozu, vnímat okolní dění všemi smysly a učit se vyvozovat správné závěry pro bezpečné chování, uvědomovat si ostatní účastníky provozu, zejména v roli chodce.“ (RVP. Metodický portál. [online]. 1.1.2012 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z: www.rvp.cz)

Dílicí výstupy (RVP):

- a) Reaguje v roli chodce na ostatní účastníky SP;
- b) Používá reflexní doplňky a zná jejich dopad;
- c) V modelových situacích využívá osvojená pravidla chování na stezkách pro chodce, v obytné zóně;
- d) Rozeznává vybrané značky;
- e) Bezpečně překonává silnici se světelnými signály, přejde mezi zaparkovanými vozy a silnici s více jízdními pruhy;
- f) Ovládá pravidla jízdy na bruslích a koloběžce a využívá je;
- g) V modelových situacích a při akcích školy uplatňuje bezpečné chování v dopravních prostředcích a na zastávkách.

Učivo

I. Na chodníku

- Pravidla chování na chodníku;
- Kdo je chodec (bruslař, koloběžka);
- Hrozící nebezpečí na stezkách, nebezpečné chování;
- Značky (Stezka pro chodce, Zákaz vstupu chodců, Chodník uzavřen).

II. Silnice

- Chůze po silnici (pravidla pro jednotlivce a skupiny, „Vidět a být viděn“ – reflexní prvky);
- Nebezpečí hrozící na silnici (vozidla s právem přednosti v jízdě, tramvaj);
- Značky (Chodník uzavřen, Zákaz vstupu chodců, Silnice pro motorová vozidla, Dálnice).

III. Místo pro hru

- Silnice, chodník (vhodná a nevhodná místa ke hře);
- Hřiště a cesta k němu;
- Pravidla obytné zóny;
- Na čem se ještě můžeme jezdit (in-line brusle, skateboard, koloběžka; ochrana - přilba a chrániče).

IV. Přecházení

- Přejchod přes silnici bez přechodu; přecházení silnice po přechodu; přecházení; silnice s více pruhy; přecházení silnice po přechodu se světelnými signály;
- Přecházení silnice mezi zaparkovanými vozy;
- Přecházení silnice po přechodu s jízdním kolem.

V. Cestování autem

- Pravidla správného chování na parkovišti;

- Nástup a výstup, odpovídající místo k sezení, pravidla chování v autě, zadržné systémy – autosedačky a poutání.

VI. Cesta dopravními prostředky

- Dopravní prostředky – jejich druhy a specifika;
- Pravidla správného chování na zastávce;
- Prolínající téma - cesta do školy.

4. ročník

Cíl výuky

„Být zodpovědný za svoje chování, uvědomovat si rizika a vztahy mezi všemi účastníky silničního provozu; hledat řešení krizových situací; zejména v roli cyklisty; vnímat všemi smysly, zhodnotit a zpracovat získané informace a vyvodit z nich správné závěry pro bezpečnou cestu.“ (RVP. Metodický portál. [online]. 1.1.2012 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z: www.rvp.cz)

Dílčí výstupy (RVP)

- a) Dokáže popsat povinnou výbavu cyklisty;
- b) Zná pravidla bezpečné jízdy na kole;
- c) Umí se bezpečně pohybovat na silnici, stezkách a chovat se ohleduplně k dalším účastníkům silničního provozu;
- d) Poznává bezpečné místo pro jízdu na kole;
- e) Používá bezpečnostní doplňky a reflexní prvky;
- f) Umí rozeznat některé dopravní značky;
- g) Dokáže vymyslet cyklistický výlet i s použitím dopravních prostředků;
- h) Umí rozeznat rizikové situace při modelových dopravních situacích.

Učivo

Cyklista

- I. Výbava jízdního kola a cyklisty
 - Výbava jízdního kola (přilba, její funkce a použití; reflexní doplňky a ostatní doplňky pro bezpečnou jízdu);
 - Odpovědnost cyklisty a další vztahy mezi účastníky silničního provozu.
- II. Způsob jízdy na jízdním kole
 - Technika jízdy na kole; přeprava zavazadel.
- III. Bezpečná cesta

Vhodná místa pro jízdu na kole (stezky pro cyklisty, obytná zóna);
- IV. Cyklista na silnici
 - Problémy na silnici z pohledu cyklisty a značení (základní pravidla bezpečné jízdy na silnici, jízda za snížené viditelnosti a zhoršených podmínek);
 - Znamení, zastavování, odbočování, předjíždění a objíždění;
 - Vedení kola, vjezd na silnici;
 - Přejechání s kolem přes přechod a bez přechodu;
 - Vhodná a nevhodná místa ke hře;
 - Značky.
- V. Cyklista na křižovatce
 - Křižovatky a jejich druhy, kruhový objezd (zásady přednosti v jízdě, odbočování);
 - Vztahy mezi účastníky provozu.
- VI. Rodinný cyklistický výlet
 - Naplánování trasy a výbava na cestu;
 - Přeprava cyklisty v dopravních prostředcích;
 - Jízda ve skupině (zásady ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu).
- VII. V ohrožení

- Zásady správného chování v krizové situaci (možnosti krizových situací, jejich řešení, důležitá spojení);
- Prolínající se téma - cesta do školy;
- Poslouchej, dívej se, přemýšlej (souvislosti konkrétních situací, posouzení situace, včasné vyvození bezpečného chování, nalezení správného řešení).

5. ročník

Cíl výuky

„Upevňovat a rozvíjet získané vědomosti, dovednosti a návyky účastníka silničního provozu chodce i cyklisty; poznávat vztahy mezi všemi účastníky, uvědomovat si je, učit se bezpečnému chování i v krizových situacích; seznámit se s první pomocí.“ (RVP. Metodický portál. [online]. 1. 1. 2012 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z: www.rvp.cz)

Dílčí výstupy (RVP)

- a) Dobře ovládá pravidla bezpečného chování pro chodce i cyklisty;
- b) Umí rozeznat více dopravních značek;
- c) Rozezná vztahy mezi účastníky v silničním provozu;
- d) Dokáže odhadnout rizikovou dopravní situaci a správně se při ní zachovat;
- e) Osvojuje si pravidla bezpečného chování;
- f) Dokáže předejít nebezpečí i s ohledem na ostatní účastníky provozu.

Učivo

- I. Na chodníku
 - Zopakování pravidel bezpečného a ohleduplného chování na chodníku;
 - Vztahy mezi účastníky silničního provozu.

- II. Výbava jízdního kola a cyklisty
 - Správná výbava jízdního kola a cyklisty (reflexní doplňky a ostatní doplňky pro bezpečnou jízdu);
 - Zodpovědnost cyklisty a vztahy mezi účastníky silničního provozu.

- III. Chodec a cyklista na silnici
 - Shrnutí pravidel bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu;
 - Chůze po silnici pro skupiny i jednotlivce a jejich pravidla;
 - Jízda za snížené viditelnosti;
 - Základní pravidla bezpečné jízdy po silnici (bezpečné manévry cyklisty na silnici);
 - Pravidla pohybu za snížené viditelnosti a zhoršených okolních podmínek.
- IV. Bezpečná jízda
 - Technika jízdy;
 - Pravidla jízdy po stezkách pro cyklisty a mimo silnici.
- V. Cyklista na křižovatce
 - Pravidla bezpečného překonání křižovatky;
 - Vztahy mezi účastníky silničního provozu.
- VI. Volný čas a sportovní aktivity
- VII. Přecházení silnice
 - Shrnutí pravidel překonání silnice ve městě i mimo něj.
- VIII. Cesta dopravními prostředky
 - Základní pravidla chování při přepravě v jízdních prostředcích;
 - Základní pravidla při jízdě autem (zádržné systémy);
 - Účastníci hromadné dopravy a pravidla správného chování.
- IX. Prázdniny
 - Zásady bezpečného chování o prázdninách.
- X. Nebezpečí
 - Možnosti řešení krizových situací.

(RVP. Metodický portál. [online])

1.7 Motivace k učení

Motivace k učení vede k získávání nových poznatků z různých oblastí. Je to proces, který vychází z vnitřní potřeby poznávat něco nového. Motivace je při vyučovací hodině stěžejní pro efektivitu vyučovacího procesu. Učitel volí takové prostředky, aby dokázal žáky dostatečně motivovat k požadovanému výkonu, pokud učitel dobře ovládá tyto prostředky, významně zvyšuje efekt učení. Ať už učitel vyučuje jakoukoliv látku, měl by ji vyučovat takovým stylem, aby byla pro žáky zajímavá, učitel by měl klást otázky a uvádět souvislosti mezi poznatky, které již žáci ovládají. Důležitým prvkem k efektivnímu přenosu poznatků a zlepšení motivace je také častá změna aktivit (Sitná, 2009).

Motivace má za úkol psychologicky vést žáky k aktivnímu učení. Smyslem motivační metody je vyvolat v žácích zájem o obsah, který bude následovat. Není-li přítomna motivace, tak schází smysl učení, který se následně stává nejasný. Nepřítomnost motivace má za následek to, že se z učení stává nepříjemná činnost, ze které se žák snaží utéci (Mojžíšek, 1972).

Schéma učebního cyklu podle D. Sitné (2009):

1. Přípravenost na výuku a soustředěná pozornost;
2. Souvislosti, pozitivní motivace k učení;
3. Náplň hodiny;
4. Popis cílů výuky;
5. Příjem informací;
6. Prezentace naučeného;
7. Reflexe.

1.8 Začlenění do výuky

Základem učitelova úspěchu je aktivní zapojení všech žáků do výuky. Toto je velmi náročný požadavek a některým učitelům se toto vůbec nepodaří. Vhodnou vyučovací metodou je proto skupinové vyučování, které napomáhá vzbuzovat v žácích zájem o učení a zároveň ho udržet. Platí, že při skupinové práci formou spolupráce ve skupinách se zapojí až

90 % žáků, pouze 10-20 % žáků se nezapojí nebo se tzv. „veze“. Při frontální metodě výuky je tento poměr obrácený (Sitná, 2009).

Je samozřejmé, že i při skupinové práci musí učitel počítat s tím, že pro některé žáky je zapojení do vyučovacího procesu obtížné a to především u žáků slabších. Učitel musí mít neustále na vědomí, že má podporovat žáky slabší a usměrňovat žáky nadané, kteří si neustále vnucují pozornost a jsou vůči slabším žákům netolerantní. Vytvořit takové prostředí ve třídě, kde by se všichni žáci cítili dobře, může být někdy náročně, avšak existují osvědčené postupy, jak tohoto dosáhnout podle Sitné (2009):

Usměrnění dominantního žáka

- Vést ostatní žáky k tomu, aby nespolehali vždy na to, že názory dominantního žáka jsou vždy správné, vést je k tomu, aby vyjádřili i oni svůj názor.
- Shrnovat výsledky skupin jako celek, nevyzdvihovat četnost příspěvků jednotlivých členů.
- Při dokončení skupinové práce zhodnotit účast všech členů, ale ne podle toho kolik přispěli. Hodnotit může právě dominantní žák.
- Je také možné pověřit dominantního žáka jiným úkolem, na který se musí ještě soustředit (např. časoměřič).
- Může také pomoci si s dominantním žákem promluvit a požádat ho o ohleduplnost vůči ostatním žákům.
- Vytvoření skupiny z dominantních žáků.

Podpora žáka slabého s pomalým tempem

- Žák by měl pracovat v menších skupinkách, jako jsou dvojice nebo čtveřice.
- Úkoly ve skupině by měl dostávat postupně, nejprve by měl dostat ty jednodušší role a postupně dávat i složitější.
- Na začátku práce ve skupinách je možné nechat žáka pouze naslouchat, nenutit ho veřejně mluvit, ale postupně by se měl do komunikace zapojovat.

Podpora nadaného žáka

- Nadanému žákovi je vhodné zadávat speciální úkoly, které jsou pro ostatní žáky náročné, avšak žák je schopen je splnit (Sitná, 2009).

Tato kapitola navazuje na následující část diplomové práce, kde je rozpracována důležitost školy jako základního pilíře dopravní výchovy. Na závěr této kapitoly je dobré připomenout i to, že učitel by se měl snažit vytvářet neustále příjemnou a rodinnou atmosféru ve třídě a povzbuzovat žáky nejen k požadovanému výkonu, ale také k vzájemné toleranci a celkovému utváření vztahů nejen ve třídě.

2 ŠKOLA JAKO ZÁKLADNÍ PILÍŘ DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Druhá kapitola je členěna do čtyř podkapitol, které jsou zaměřeny převážně na prostředí školy a začlenění dopravní výchovy do vyučovacího procesu, zdůrazňuje důležitost spolupráce a komunikace, protože právě pomocí spolupráce a komunikace učitel vytvoří vhodné prostředí pro naplňování stanovených cílů.

Zdraví je to nejcennější, čím člověk může disponovat (Stojan a kol., 2007). Pro člověka je pocit zdraví velmi důležitý. Nejen pro jeho vlastní pocit, ale také pro to, aby mohl uskutečňovat další hodnoty. V současné době se zdraví považuje za výsledek zdraví tělesného, duševního, duchovního a sociálního. Na zdraví člověka má vliv jeho chování a způsob života. Velmi často si za své nemoci nebo újmy na zdraví můžeme sami, špatným nebo nebezpečným chováním. Zdraví je hodnotou člověka, ke které dospívá dobrou komunikační schopností se sebou samým i s okolním světem, volbou faktorů podporujících zdraví tzv. moudrým způsobem života (Havlínová, 2006).

Škola a třída jsou instituce, založené společností, kde se snaží dosahovat různých cílů. Jsou založené na prolínání skupinových rolí a mezilidských vztahů. Pohoda a příjemné sociální prostředí patří mezi základní lidské potřeby. Žáci i další zaměstnanci školy tráví ve škole podstatnou část svého života. Z toho vyplývá, že škola je po rodině nejdůležitějším místem, kterým žák prochází, proto by zde mělo docházet ke správnému postoji ke zdraví člověka. Zvláště významný je fakt, že škola nemá pouze připravovat na život ve světě takový, jaký je, ale zároveň má utvářet svět, který je zdravější. Zdraví člověka i prostředí, ve kterém člověk žije, je závislé na chování celé společnosti. Máme do jisté míry v rukou své zdraví a zároveň můžeme do určité míry ovlivnit zdraví druhých lidí. Tuto schopnost lidé vždy nevyužívají k dobrému ovlivňování přírody a druhých (Havlínová, 2006).

2.1 Učební cyklus

Aktivní učení žáků by mělo být založeno na uvědomělé činnosti. Nejprve vše začíná u učitele, který by měl žáky seznámit s činnostmi, které by měli dělat, a podporovat tak vědomé zapojení žáků do vyučovacího procesu (Sitná, 2009).

Schéma učebního cyklu

Základní fáze učebního cyklu podle Sitné (2009):

1. Aktivní účast v hodině a připravenost na výuku;
2. Utváření souvislostí, pozitivní vztah k učení;
3. Náplň vyučování;
4. Cíle výuky;
5. Příjem poznatků;
6. Představení naučeného;
7. Reflexe.

2.2 Rozvíjení spolupráce a komunikace

Komunikace i spolupráce mohou nabývat velmi rozličných podob. Komunikací v sociálních vztazích rozumíme sdělování, přenos a výměnu myšlenek, názorů, cílů nebo emocí. Není možné se vyhnout komunikaci. Jedna ze základních tezí o komunikaci je, že nemůžeme nekomunikovat. Nemusí to však být pouze prostřednictvím slov. Rozlišujeme proto tři základní druhy komunikace:

- Verbální komunikace: sdělování psaným nebo mluveným slovem;
- Neverbální komunikace: mimoslovní sdělování pomocí mimiky, gest, doteků, postojů, pohledů, úpravy zevnějšku apod.;
- Komunikace činem: poselství, která jsou zprostředkována tím, co a jak děláme, dodržování dohod, pečlivost, ledabylost (Havlíková, 2006).

2.3 Požadavky na učitele

Učitel je osobností, která velmi dokáže ovlivnit osobnost žáka. Učitel je obecně respektovaný vzor, je profesionál. Na učitele jsou kladeny velké požadavky. Zejména všestrannost vzdělání, kultivované vystupování a maximální nasazení. Učitelé by si měli být vědomi, že se nemohou vystačit s vědomostmi, které získali při studiu, měli by na sobě neustále a systematicky pracovat. Učitelé mohou každý den ovlivňovat způsob výuky, který nabízejí ve svých hodinách a tím ovlivňují a motivují své žáky k výkonu. Učitel by měl

přijímat nové vzdělávací strategie a kombinovat různé vyučovací metody, aby vytvářel zajímavou a poučnou vyučovací hodinu pro své žáky (Sitná, 2009).

2.4 Dopravní výchova ve škole

Dopravní výchova jako prostředek postupné eliminace závažných nehod a úrazů jejich účastníků je součástí teorie výchovy, v níž vysvětluje zákonitosti pedagogické psychologie. Svými poznatky slouží všem účastníkům provozu. Tento proces je účinnější, pokud se může opírat o předešlé poznatky a znalosti z této oblasti. Z toho vyplývá požadavek na systematickosti, komplexnost a kontinuitu, také v rámci jeho zařazení do výchovně vzdělávacího procesu.

V současné době se dopravní výchově věnuje stále nedostatečné množství subjektů. V některých školách se bohužel dopravní výchova realizuje pouze tím způsobem, že se jednorázově navštíví jednou za rok dopravní hřiště nebo se vypracovávají jeden až dva pracovní listy k této oblasti. Z hlediska pedagogické zodpovědnosti je snad nejlepší situace v mateřských školách, kde se k tomuto problému staví zodpovědně. Zde je poznatková i výchovná práce nejpestřejší a nejsystematičtější (Stojan a kol., 2007). Dopravní výchova by měla začínat již v rodině, kdy dítě navštěvuje s rodiči různá místa a je účastníkem provozu. Z počátku jen na krátkou dobu a na nefrekventovaných místech, ale postupně by se mělo dostat k tomu, že se stane účastníkem provozu, který neohrožuje sebe ani ostatní účastníky. Ve škole by měla pak probíhat plnohodnotná výchova, která bude naplňovat klíčové kompetence, hlavní cíle dopravní výchovy a snížila by se tak nehodovost účastníků provozu, protože pokud budou žáci vědět, jak se mají správně chovat a zároveň si budou vědomi rizik, kterým musí předcházet, bude pro ně bezpečnější prostředí, ve kterém se pohybují.

2.5 Začlenění dopravní výchovy do výuky

Hlavním důvodem začlenění dopravní výchovy do výuky na 1. stupni ZŠ je dát žákům možnost poznat a pochopit etickou i faktickou stránku bezpečnosti v silničním provozu. Škola musí žákům zajistit dostatečné znalosti v této oblasti, žáci se musí naučit důležitým návykům, které budou uplatňovat po celý zbytek života. Škola by měla vychovat jedince, který se bude bezpečně a ohleduplně chovat k ostatním účastníkům silničnímu provozu, ale také k sobě samému. Dlouhodobé vyučování dopravní výchovy by mělo vést ke zmenšení nehodovosti v silničním provozu a rizikových situací (Besip [online], 2012).

V RVP ZV jsou zařazeny dílčí způsobilosti klíčových kompetencí s tematickými okruhy, průřezovými tématy i očekávanými výstupy vzdělávacích oborů, jsou důležité a zřejmé pro dopravní výchovu. Jako samostatný vzdělávací obor sice dopravní výchova v RVP ZV nebyla popsána, ale díky své mnohotvárnosti a průřezovosti je závaznou součástí vzdělávání na základní škole. Zařazení do výuky je možné realizovat například tak, že se vzdělávací obsah dopravní výchovy integruje do jiných předmětů. V osnovách předmětu je v tomto případě vyznačeno, že jde o dílčí výstup, popřípadě učivo, které souvisí s dopravní výchovou. Velmi osvědčená metoda je i výuka v blocích, projektech či kurzech. Mohou to být například různé dopravní soutěže, systematické výcviky na dopravním hřišti, kurzy pro chodce i cyklisty. Díky školnímu vzdělávacímu programu si může každá škola vytvořit na míru funkční systém dopravní výchovy. Další z možností zařazení dopravní výchovy do vyučování je samostatný vyučovací předmět. O počtu hodin i obsahu předmětu si rozhoduje škola sama nebo může nabídnout nepovinné předměty dopravní výchovy. Jakým způsobem se školy zapojí do DV, je čistě na nich (Stojan, 2008).

DV na 1. stupni základní školy se může aplikovat ve vzdělávacích oblastech jako je Člověk a jeho svět, Člověk a zdraví, Matematika a její aplikace, Jazyk a jazyková komunikace, Informační a komunikační technologie, Člověk a svět práce, Umění a kultura - viz Příloha č. 3. (Stojan, 2008).

Kapitola, která následuje, se hlouběji zabývá problematikou dopravní výchovy a rozpracovává některé rizikové faktory, které jsou způsobeny nedostatečnými vědomostmi z dopravní výchovy. Jestliže škola a zejména učitel dokáže úspěšně nasměrovat žáky v dopravní výchově, může je tak vybavit mnohými cennými poznatky, ze kterých mohou čerpat po celý život.

3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Dopravní výchova patří dlouhodobě mezi klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Od září 2013 povinně vstoupila prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v České republice, a to na prvním i druhém stupni ZŠ (Besip [online], 2012). Tato kapitola proto zdůrazňuje její důležitost a vysvětluje rizikové faktory, které s touto problematikou souvisí. Je rozčleněna do třech podkapitol, přičemž nejobsáhlejší podkapitolou je třetí podkapitola, která se podrobněji zabývá žákem primární školy jako účastníkem silničního provozu.

Zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu je jednou z hlavních priorit dopravní výchovy. Dopravní výchova je zaměřena na předávání teoretických a praktických dovedností. Hraje velkou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí, významně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu (Besip [online], 2012).

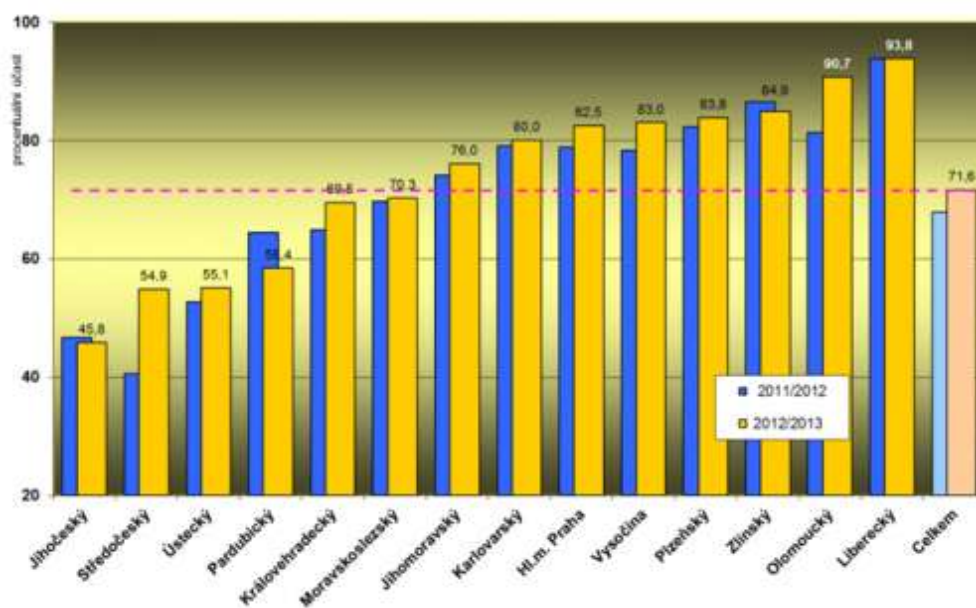
V České republice je zapojeno do dopravní výchovy již 71,6 % škol, což je o 4,1 % více než v roce 2012 (Besip [online], 2012), viz Tabulka 3.1.

Tabulka 3.1. Počty škol zapojených do dopravní výchovy za I. pololetí roku 2013

Kraj	Počet škol v kraji	Počet zapojených		Počet žáků 4. tříd	Počet zapojených	
		absolutně	v %		absolutně	v %
Jihočeský	225	103	45,8	5617	3204	57,0
Středočeský	525	288	54,9	12690	8340	65,7
Ústecký	276	152	55,1	8123	4550	56,0
Pardubický	250	146	58,4	4824	2883	59,8
Královéhradecký	239	166	69,5	5020	3734	74,4
Moravskoslezský	444	312	70,3	11042	8350	75,6
Jihomoravský	455	346	76,0	10147	8406	82,8
Karlovarský	110	88	80,0	3067	2638	86,0
Hl. m. Praha	194	160	82,5	8422	4052	48,1
Vysočina	236	195	83,0	4687	3889	83,0
Plzeňský	197	165	83,8	5196	4508	86,8
Zlínský	251	213	84,9	5199	4420	85,0
Olomoucký	289	262	90,7	5522	5338	96,7
Liberecký	208	195	93,8	4148	3987	93,1
Celkem	3898	2791	71,6	93706	68 299	72,9

Zdroj: (Besip [online], 2012)

Obrázek 3.1. Zapojení do DV v roce 2011-2013

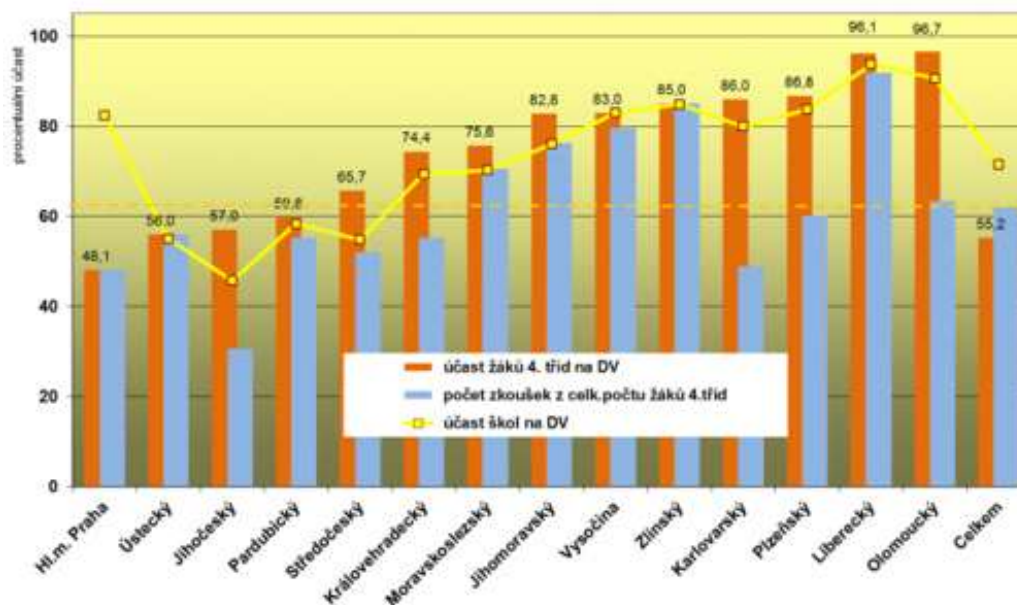


Zdroj: (Besip [online], 2012)

Z grafu (viz Obrázek 3.1) je zřejmý nárůst zapojených škol ze všech krajů, největší nárůst zapojení do dopravní výchovy je v krajích Vysočina a Středočeském. Nejvíce zapojených škol z celkového počtu je v Libereckém kraji (Besip [online], 2012).

V následujícím grafu (viz Obrázek 3.2) je vidět hodnotu, která poukazuje na úspěšnost žáků při závěrečných zkouškách (Besip [online], 2012).

Obrázek 3.2. Zapojení do DV



Zdroj: (Besip [online], 2012)

3.1 Dopravní nehoda a děti

Dopravní nehoda je závažný nežádoucí jev v oblasti dopravy, způsobující zdravotní, etické, sociální a ekonomické škody, v některých případech nenahraditelné. Jejich původ pochází většinou z chyb na straně lidského činitele nebo je způsoben selháním některé části dopravního prostředku, popřípadě souhrnem nepříznivých podmínek (Stojan a kol., 2007). Původců dopravních nehod je velmi mnoho. Proto je důležité se jim snažit předcházet. Dopravní nehody jsou ve velkém množství dobře rozvinutých evropských zemích na prvním místě v příčinách úmrtnosti dětí. Za posledních dvacet let zemřelo na silnicích 100 000 dětí, tj. téměř 100 dětí týdně. Evropská unie za rok 2012 vykázala 55 tragických usmrcení na jeden milion obyvatel; Česká republika zaznamenala na stejný počet obyvatel 71 usmrcení, což je tedy o 29 % více (Besip [online], 2012). Toto je skutečnost, která nemůže být přijatelná. Tento závažný problém by měl být hlavní společenskou prioritou v prevenci takovéto nehodovosti.

Ve většině případů se jedná o pochybení ze strany rodičů, což je velká lehkomyšlnost a lehkovážnost z jejich strany, protože při výzkumech se ukázalo, že z celkového počtu 13 usmrcených dětí jako spolucestujících v osobních automobilech 45% nemělo přes sebe použitý zádržný systém.

Současným cílem je kultivace a humanizace dopravy „Bezpečná silnice znamená – žádná nehoda,“ přesněji: bez jakékoliv újmy na zdraví. Prostředků, díky kterým lze těmto nehodám předcházet, je celé množství. Například využití možnosti zásahu legislativy, jako je snížení maximální rychlosti v místech vysoké intenzity pohybu a dopravy, zavedení povinného používání ochranných systémů (přilby, chrániče, pásy) nebo také zlepšení technického stavu vozovek. Hlavní by však měla být výchova, která jako hlavní povede v prevenci těchto situací (Stojan a kol., 2007). V následující tabulce (viz Tabulka 3.2) jsou zobrazeny počty usmrcených dětí, chodců a cyklistů i s předpokladem do dalších let.

Tabulka 3.2. Počty usmrcených v silničním provozu v letech 2009-2015 (předpoklad)

Dílčí cíle NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Děti	Usmrcení	14	17	12	14	8	0	0
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	14	13	12	12	11	10	10
	Těžce zranění	190	165	152	169	162	0	
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	190	182	175	168	161	154	148
Chodci	Usmrcení	157	151	156	156	134	0	0
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	157	148	139	131	123	116	109
	Těžce zranění	729	629	629	629	640	0	0
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	729	701	674	649	624	600	577
Cyklisté	Usmrcení	72	70	50	64	58	0	0
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	72	68	64	60	57	53	50
	Těžce zranění	430	393	443	466	462	0	0
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	430	414	398	383	368	354	340

(Besip [online], 2012)

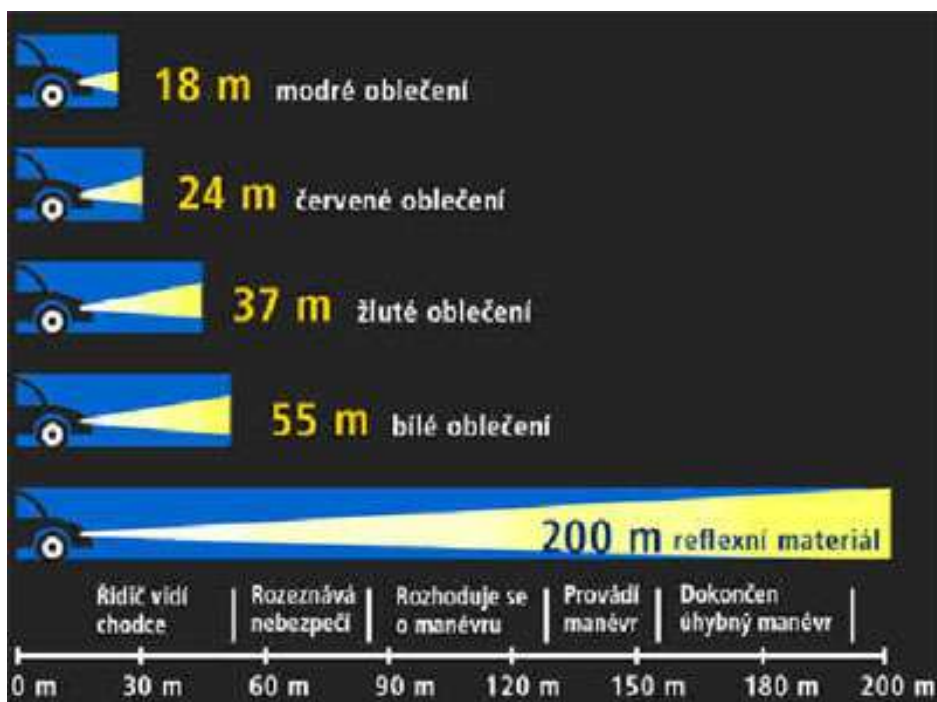
Největší počet usmrcených dětí byl v roce 2010, poté nastalo snížení, ale v roce 2012 se počet oproti roku 2011 mírně zvýšil (viz zvýraznění červenou barvou). Počty usmrcených chodců byly v těchto letech zaznamenány nejvyšší v roce 2009, poté se snížila úmrtnost a v roce 2011 opět úmrtnost mírně stoupla. Rok 2013 byl v počtech usmrcených chodců nejlepší, ale bylo více těžce zraněných chodců. U cyklistů je to velice podobné. V letech 2009 a 2010 jsou počty usmrcení vyšší, v roce 2011 nastalo snížení úmrtnosti a v letech 2012-2013 opět mírné zvýšení, avšak nebyly překročeny limity z roku 2009-2010.

3.2 Reflexní prvky

Reflexní prvky jsou stále veřejností opomíjeny. Hlavně u chodců, pohybujících se v noci po vozovce. Vůbec si neuvědomují, jaké jim hrozí nebezpečí, které se skrývá za jedoucimi auty. Chodec auto sice vidí velmi dobře, ale řidič je schopen postavu poznat z velmi malé vzdálenosti, ve které již nestihne včas zareagovat. Chodci jsou přesvědčeni, že když oni vidí jedoucí auto, tak automaticky řidič auta musí vidět je. Za snížené viditelnosti jsou chodci nejohroženější skupinou, která se pohybuje po silnici. Tmavě oblečený chodec ve snížené viditelnosti je vidět na 18 metrů, při 60 kilometrové rychlosti řidič není schopen ani zareagovat. Pokud má chodec světlé oblečení, je vidět o něco lépe, řidič vidí bíle oblečenou postavu na 55 metrů. Nejlépe je chodec viděn řidičem, pokud má na sobě reflexní prvky nebo světelné pásy. Reflexní oblečení lze vidět z 200 metrů (viz Obrázek 3.3). To je velmi znatelný rozdíl, který může zachránit nespočet životů (Besip [online], 2012).

Příčinou dopravní nehody je téměř v třetině všech případů nedostatečná viditelnost. Děti jsou nejohroženější skupinou mezi účastníky silničního provozu. Psychologické výzkumy potvrzují, že dítě do dvanácti let má problém se dostatečně soustředit na přechod silnice. Nejefektivnější způsob, jak chodce i cyklisty v silničním provozu zviditelnit, jsou reflexní prvky na oblečení nebo na batohu či kole a kočárku. Reflexní prvky jsou složeny z vrstvy mikroskopických kuliček, od kterých se dopadající světlo odráží zpět ke zdroji. Rozdíl je přitom velmi výrazný (Besip [online], 2012).

Obrázek 3. 3. Viditelnost oblečení při zhoršené viditelnosti



Zdroj: (Besip [online], 2012)

3.3 Žák primární školy jako účastník silničního provozu

Účastník silničního provozu má povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně, tak, aby neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, ani svůj vlastní majetek, a řídit se pravidly silničního provozu na komunikacích, pokyny policisty, světelných signálů, dopravními značkami (Votruba, 1990).

3.3.1 Dopravní prostředí

Důležitý pojem je i „dopravní prostředí“, ve významu vnímání žáků na 1. stupni základní školy. Jinak vnímají dopravu venkovské děti, které se občas dostanou do města a jinak děti, které žijí ve městě a občas se dostanou na venkov. Je nutné, aby obě seskupení byly dostatečně obeznámeny s různorodostí dopravních situací a seznámeny s tím, jak se správně chovat. Pro provoz ve městě je typické např. hustota silničního provozu, rychlost vozidel, druhy a hustota dopravního značení, jízdní pruhy, vozidla pohybující se po kolejích, přeplněné chodníky lidmi, nadchody, podchody, přechod přes vozovky mimo podchody, nepřítomnost chodníků, kvalita vozovek, parkování vozidel, a další aspekty dopravního prostředí (Stojan a kol., 2008).

1. Žák jako chodec

Chodec, to je nejen ten, kdo se pohybuje běžnou chůzí po komunikaci, ale podle platné legislativy také ten, kdo tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro handicapované, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod.

Řidiči a spolujezdci motorových vozidel jsou chráněni samotným vozidlem, cyklisti a motocyklisti jsou částečně chráněni např. helmou, ale chodci nejsou chráněni vůbec. Chodec je nejzranitelnější účastník silničního provozu (Besip [online], 2012).

Při chůzi po chodníku se musí také dodržovat pravidla. Žák se musí umět rozhlížet kolem sebe, poslouchat a být pozorný, nepřetržitě předvídat hrozící nebezpečí. Místa, která jsou pro chodce bezpečnější, jsou stezky pro chodce, přesto i na těchto stezkách musí být chodec velmi opatrný. Na stezkách společných s cyklisty má i cyklista svá práva. Silnice a chodník bývají velmi blízko u sebe, často stačí pouze jeden krok.

Všichni dospělí a děti by měli být připraveni na to, že mnozí řidiči nedodržují dopravní předpisy a na přechodech nedávají přednost. Dokonce, i když mají chodci zelenou, tak si nemohou být nikdy jisti, že přes přechod nepojede auto. Dítě by se mělo učit být stále na pozoru. Když se již auto blíží k přechodu, vždy se vyplatí počkat na zastavení auta. Dítě musí umět před přechodem zastavit, rozhlédnout se na obě strany a správně zhodnotit dopravní situaci okolních vozidel. Na vozovce se nevyplatí spěchat (Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ, BESIP, 2007).

Každý den dochází na silnicích k závažným dopravním nehodám. Oběti jsou velmi často chodci. Příčinou těchto tragických nehod je nedostatečná viditelnost. Auta i cyklisté mají povinnost být dostatečně osvětleni, chodci takovou povinnost a ani možnost nemají, ačkoliv jsou v silničním provozu ti nejzranitelnější. „Vidět a být viděn“ – to je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Za snížené viditelnosti to platí dvojnásob. Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že chodec nebyl vůbec vidět nebo že jej viděli příliš pozdě (Besip [online], 2012).

2. Žák jako cyklista

Jízdní kolo není pouze dopravním prostředek, ale v současnosti je i důležitým sportovním náčiním pro volný čas. Cyklista musí dodržovat pravidla pohybu na pozemních komunikacích a musí mít vždy vybavené jízdní kolo dle platných předpisů. Je rovněž řádně oblečen tak, aby byl dostatečně viditelný a vybaven bezpečnostními prvky, které jej ochrání, případně mohou zmírnit následky nepředvídatelných situací (Besip [online], 2012). Na pozemní komunikaci musí jezdit při pravém okraji vozovky. Pokud neohrožuje ani neomezuje chodce, smí jet po pravé krajnici. Cyklisté jezdí jen po jednom za sebou (Votruba, 1990).

Každý cyklista mladší 18 let musí mít na hlavě cyklistickou přilbu schváleného typu a správně připevněnou na hlavě. To je povinnost, kterou ukládá zákon (Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších platných předpisů).

a) Cyklista jako řidič nemotorového vozidla

Cyklista je řidičem nemotorového vozidla a jako každý řidič musí své vozidlo velmi dobře znát. Nestačí pouze, aby žák dokázal pojmenovat, na čem jezdí, ale měl by být také schopen odstranit drobné závady a správně seřadit některé jednodušší části vozidla.

Každé vozidlo, které se pohybuje v provozu, má předepsáno povinné vybavení. Stejně je tomu i u jízdního kola, které je vybaveno součástkami umožňující bezpečnou jízdu. Pokud některá ze součástí na jízdním kole chybí nebo nefunguje, kolo by nemělo jezdit v provozu. Žáci by měli být vedeni k tomu, aby o své kolo správně pečovali a před každou jízdou kontrolovali současný stav svého kola (Votruba, 1990).

b) Části kola, které by měl žák znát podle Votruby (1990)

Mezi nosné části, které by měl žák znát, patří rám, vidlice, sedlo a ráfky kol. Mezi hybné části patří řídítka, náboj předního a zadního kola, pohon – pedály, kliky pedálů, středové složení, středové a zadní ozubené kolo a řetěz. Mezi další části, které by měl žák znát, patří i brzdy, a to jsou brzdové páčky, ovládací ocelová lanka a vlastní brzdový mechanismus. Samozřejmostí je také znalost osvětlení. Mezi osvětlení patří přední světlomet, svítilna se zadním obrysovým světlem, zdroje elektrické energie (baterie) a propojovací kabely.

c) K pravidelné údržbě kola podle Votruby (1990) patří

- Kontrola šroubů a matic, popřípadě jejich utažení;
- Mazání olejem;
- Kontrola brzd, brzdových špalíčků, brzdového lanka;
- Kontrola zvonku;
- Kontrola napnutí řetězu;
- Kontrola duší;
- Odstranění nečistot z plášťů;
- Úprava výšky a skonu sedadla i řidítek;
- Kontrola osvětlení;
- Čištění skel odrazek a osvětlení.

d) Proč mít přilbu?

Statistiky dopravních nehod jsou velmi zářející. V roce 2011 v České republice zemřelo na pozemních komunikacích celkem 50 cyklistů, z toho v 45 případech neměl zúčastněný cyklista přilbu. V roce 2010 bylo toto číslo bohužel ještě vyšší. Celkový počet

usmrcených cyklistů byl 70 a z toho 63 z nich jelo bez přilby (Na kole jen s přilbou [online], 2012).

- Cyklista jedoucí 15km/hod.- pokud spadne v této rychlosti na hlavu, jeho pád je stejný, jako kdyby spadl na beton z jednoho metru.
- Cyklista jedoucí 25km/hod.- pokud spadne v této rychlosti na hlavu, jeho pád je stejný, jako kdyby spadl na beton z 2,5 m.
- Při srážce cyklisty s automobilem, kdy kolo jelo 15 km/hod. a automobil 35 km/hod., se síla nárazu rovná rychlosti 50 km/hod., což odpovídá skoku z výšky 10 m (Na kole jen s přilbou [online], 2012).

Téměř polovina všech zranění na kole je spojena s úrazem hlavy. Poté následuje zranění paží a kolen, avšak nejzávažnější jsou pády z kola na hlavu. Výzkumy odborných studií také dokázaly, že ti cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují až 19× menší riziko úmrtí než ti cyklisté, kteří přilbu nepoužívají (Besip [online], 2012).

Obrázek 3.4. Vybavení jízdního kola



Zdroj: (Besip [online], 2012)

e) Vybavení jízdního kola:

1. Dvě na sobě nezávislé brzdy s odstupňovaným ovládním brzdového účinku.
2. Konce řidítek musí být spolehlivě uzavřeny.
3. Přední odrazka bílé barvy, která může být nahrazena odrazkou podobných vlastností.
4. Zadní odrazka červené barvy, popřípadě kombinace této odrazky se zadní červenou svítilnou.
5. Oranžové odrazky na obou stranách (tzv. autožlut’).
6. Na paprscích kol oranžové odrazky, přičemž plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm².
7. Zakončení ovládacích páček.
8. Matice nábojů kol, jestliže nejsou křídlové nebo rychloupínací, musí být uzavřeny.

(Besip [online], 2012)

3. Žák na in-line bruslích

Může se to zdát paradoxní, ale jezdci na kolečkových in-line bruslích jsou podle Zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších platných předpisů (dále též „zákon“), považováni za chodce. Tím pádem musí dodržovat všechny povinnosti, které jsou tímto zákonem dané (Besip [online], 2012).

Podle § 53, odst. 5 zákona, by se chodci a bruslaři měli řídit tak, že pokud je zřízena stezka pro chodce nebo cyklisty a je také označena dopravní značkou, pak je chodec povinen používat tento pruh pro chodce vyznačený. Osoba, která se pohybuje na lyžích či kolečkových bruslích, nesmí na chodníku ohrozit ostatní chodce.

Osoba na lyžích nebo kolečkových bruslích nesmí ohrozit ostatní účastníky (viz § 53, odst. 8 zákona). Osoba na kolečkových bruslích může využít stezku pro cyklisty (viz § 57, odst. 7 zákona).

4. Žák jako spolujezdec

Rodiče by měli být důslední v tom, že dítě, které je menší než 150 cm do váhy 36 kg, musí být při jízdě automobilem zabezpečeno pásy nebo jinými zádržnými systémy (Stojan a kol. 2007).

V automobilu se dítě nejčastěji učí od svých rodičů nebo příbuzných, proto by měli mít rodiče stále na paměti, že je děti pozorují. Pozorují to, jak se chovají, jak jednají s ostatními účastníky provozu a učí se to. Proto je velmi dobré, když rodič vhodně komentuje situaci v silničním provozu a postupně dítě seznamuje s pravidly (Stojan a kol., 2007).

Před každou jízdou by měl rodič zdůraznit důležitost zádržných systémů a trvat na tom, aby bylo dítě řádně připoutáno nebo sedělo v dětské autosedačce. Rodič by měl být pro dítě správným vzorem, od kterého se bude učit (Stojan a kol., 2007).

5. Žák na cyklostezce

Nejbezpečnější doprava se nachází tam, kde jsou jednotlivé dopravní cesty odděleny pro své konkrétní účastníky „silničního“ provozu. Pro nejohroženější účastníky provozu, tj. pro chodce a cyklisty, jsou vyhrazeny pruhy a stezky. Stezky jsou pozemní komunikace, jejichž část, popřípadě samotný celek, je označen dopravními značkami ve tvaru modrého kruhu s bílým symbolem, udávajícím, komu je stezka určena (Stojan a kol., 2009).

Druhy stezek:

- stezka pro chodce,
- stezka pro chodce a cyklisty,
- stezka pro cyklisty.

Na stezce, která je vyhrazena pro chodce, nesmí jezdit cyklisté. Mohou na ni pouze vést své jízdni kolo. Pokud je stezka určena pro chodce a cyklisty, mohou se na ni pohybovat chodci i cyklisté nebo bruslaři, děti na tříkolkách, koloběžkách apod., ale jen rychlostí chůze. Často bývá taková stezka rozdělena na dva jízdni pruhy. Pokud je stezka určena pro cyklisty, mohou na ní jezdit cyklisté, in-line bruslaři nebo další účastníci na podobných dopravních prostředcích, avšak nemohou zde vstupovat chodci. Na stezce pro cyklisty se jezdí vždy vpravo. Pokud chodec přechází cyklostezku, platí pro něj stejná pravidla jako při přecházení vozovky (Stojan a kol., 2009).

6. Žák v prostředku hromadné dopravy

Zejména ve velkých městech nebo při cestování do školy ze vzdálenějších míst, jsou žáci nuceni využít prostředků hromadné dopravy. I zde na ně bohužel čeká mnoho nebezpečí a nástrah. Jako nebezpečné můžeme označit již samotné čekání na autobus, trolejbus nebo tramvaj. Na těchto místech dochází k divočení dětí a vzájemnému škádlení, proto snížení opatrnosti vůči okolnímu provozu je přirozené. Po nastoupení do dopravního prostředku bývá velmi často nedostatek míst k sezení, žáci by měli být vedeni k tomu, aby uvolnili místo starším nebo nemocným spoluobčanům. Další problém v hromadné dopravě může nastat při nedostatku madel, jichž by se žák mohl držet, nebo mohou být madla příliš vysoko a nastává problém při náhlém brzdění nebo při změně směru jízdy vozidla. Největší nebezpečí však hrozí při vystupování z dopravního prostředku, kdy žáci mohou snadno podlehnout „stádovému efektu“ a věnují více pozornosti svým kamarádům než okolnímu provozu. Žák se dostatečně nerozhlíží a tak se často vrhá pod kola nepozorným řidičům, nebo přechází vozovku před vozidlem hromadné dopravy, kdy je řidič autobusu nemusí vůbec vidět (Stojan a kol., 2009).

Zásady bezpečného pohybu s použitím prostředků hromadné dopravy:

- Důsledně dbát na ukázněné chování zejména před nástupem do vozidla, aby se na zastávce nehonili a nevbíhali do vozovky.
- Při nástupu, aby se žáci netlačili a řádně se seřadili.
- Uvnitř dopravního prostředku, aby neběhali, nehlučeli a po celou dobu řádně seděli nebo se drželi madel.
- Po vystoupení z prostředku hromadné dopravy, aby žáci počkali, až vozidlo opustí prostor zastávky a nepřebíhali před vozidlem. Žák se musí ubezpečit při přechodu silnice, že není ohrožen žádným dopravním prostředkem (Stojan a kol., 2009).

3.3.2 Dopravní hřiště

Každým rokem klesá zájem o výuku na dětském dopravním hřišti. Je to pochopitelné, protože to není nařízeno v učebních osnovách (Stojan a kol., 2007). Na dopravním hřišti se žáci mohou nejlépe naučit pohybovat v silničním provozu, je to pro ně bezpečné a zároveň velmi nutné, aby si mohli vyzkoušet pohyb na dopravním hřišti. Žáci jsou ve 4. třídě ZŠ přezkoušeni na dopravním hřišti z pravidel silničního provozu a na základě výsledku z testu dostanou tzv. Průkaz cyklisty. Od 1. ročníku mohou školy využít nabídky dopravních hřišť, kdy vyšlou do školy jednoho proškoleného pedagoga v této oblasti a ten žákům blíže vysvětluje a ukazuje na různých pomůckách pravidla silničního provozu.

Obrázek 3.5. Průkaz cyklisty



3.3.3 Úkoly pro rodiče

- a) Děti ve věku 6-10 let
 - Rodič by měl dítě naučit používat nejbezpečnější cestu do školy a zpět.
 - Naučit dítě základní dopravní předpisy a značky důležité pro chodce a cyklisty.
 - Znalost ročních období, zvláštností při pohybu na komunikaci za ztížených podmínek (povětrností podmínky na pozemních komunikacích).
 - Osvojení základních cyklistických dovedností, vedení k samostatnosti.
 - Rodič by měl před každou jízdou kontrolovat dítěti přilbu, aby časem tuto skutečnost bralo jako samozřejmost (Stojan a kol., 2007).
- b) Děti ve věku 11-15 let
 - Naučit dítě pečovat o své jízdni kolo a samostatnosti při jízdě na něm.

- Rozvoj morálnosti dítěte (zdvořilost, čestnost, ohleduplnost, sebeovládání).
- Prohlubovat u dětí znalosti v oblasti první pomoci při dopravních nehodách.
- Dítě by mělo znát některé postihy, které mají policisté v pravomoci.
- Naučit dítě pomáhat dalším účastníkům v silničním provozu, a to zejména méně zkušeným dětem a starším lidem (Stojan a kol., 2007).

3.3.4 Vhodná místa pro hru

Dítě by mělo být vedeno i k tomu, aby poznalo, kde je bezpečné si hrát. Mělo by si hrát výhradně na místech k tomuto účelu určených, a to na hřištích, sídlištích, v obytných zónách označených příslušnou dopravní značkou, s vhodným dalším vybavením, jako jsou lavičky, zpomalovací prahy a zeleň. V těchto místech je možné si hrát a sportovat na chodníku i na vozovce. Dokonce dítě mladší 10 let zde může volně jezdit na kole bez dozoru osoby starší 15 let. Hrám mimo obytnou zónu a dalších míst je nutné se vyhnout, protože dítě může obtěžovat ostatní chodce, bránit v chůzi nebo způsobit kolize s kolemjdoucími, popřípadě může vběhnout do vozovky za míčem. Je také nezbytné upozornit žáky na to, že značka označující pěší zónu znamená, že se zde chodci také mohou pohybovat po celé šíři vozovky, avšak dětské hry i sporty jsou v těchto místech naprosto vyloučeny. I dětem na venkově by se mělo zdůrazňovat, že hrát si na silnici (i s malým provozem) je nebezpečné. V zimě děti často sáňkují či lyžují na kopečcích blízko silnic s frekventovaným provozem, dítě většinou nedokáže sáňky rychle zastavit, proto na těchto místech není o tragické situace nouze (Stojan a kol., 2009).

Na závěr kapitoly je nutné zdůraznit, že nejen škola je odpovědná za výuku dopravní výchovy, ale jak je výše popsáno, zodpovědnost je i na rodičích, kteří by měli se školou spolupracovat a efektivněji své děti v této oblasti vzdělávat.

EMPIRICKÁ ČÁST

4 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ

Empirická část je členěna ve dvou kapitolách. První kapitola obecně popisuje výzkumné šetření, jako nástroj, díky kterému můžeme získat určitá data. Specifikuje metody výzkumného šetření a zdůrazňuje některé důležité prvky.

Je mnoho různých definic od různých autorů, kteří definují výzkum každý trochu jinak. Na základě výzkumu vznikají určité poznatky, které je možné vyvrátit nebo potvrdit, popřípadě získat nové poznatky (Chráska, 2006).

Cílem diplomové práce je zdůraznit důležitost dopravní výchovy na primární škole, specifikovat dopravní výchovu vzhledem k žákovi a jeho věku, charakterizovat důležité prvky na základní škole a zhodnotit úroveň dosavadních znalostí žáků primární školy.

Dílčím cílem práce je zjistit a popsat stav současných vědomostí žáků na 1. stupni základní školy z dopravní výchovy, porovnat získaná data z didaktických testů a zjistit skutečnou úroveň vědomostí v oblasti dopravní výchovy.

Testy prováděné v pedagogice jsou specifickým druhem testování, který měří výsledky vyučovacího procesu a jeho dosažené cíle. Test nám může nabídnout odpovědi na otázky typu: „Jaký je výkon jednotlivce v porovnání s ostatními jeho vrstevníky?“ (Švec, Štefan, 2009).

4.1 Metody výzkumného šetření

Výzkumné šetření je založeno na porovnávání získaných informací z didaktických testů od žáků čtvrtých a pátých ročníků.

Pro potřeby mé diplomové práce jsem zvolila didaktický test, jako jednu z metod výzkumu. Didaktický test je založen na otázkách z oblasti Dopravní výchovy, kdy měli žáci za úkol vybrat vždy pouze jednu správnou odpověď ze čtyř nabízených možností, přičemž vždy jedna možnost byla „nevím“.

4.1.1 Didaktický test

Didaktické testy u nás prodělaly značný vývoj. Z počátku byly tyto metody odmítány, avšak pokud je test správně sestaven, tak nepůsobí škodlivě, ale je naopak velmi užitečným prostředkem k získání úrovně vědomostí o daném žákovi (Chráska, 1999).

Didaktický test je u různých autorů definován různě, ale všechna vymezení se shodují v tom, že jde o zkoušku orientovanou na úroveň a zvládnutí nějakého učiva (Chráska, 1999).

Didaktický test patří mezi metody kvantitativního postupu a slouží k získání velkého množství údajů v co nejkratším čase (Švec, Štefan, 2009). Na rozdíl od ostatních typů zkoušek je didaktický test velmi objektivní metodou. Je zaměřený hlavně na fakta a osvojené vědomosti. Pro slabší žáky je náročnější, protože nedbají na tvořivost (Spáčilová, 2009).

Chráska (1999) definuje didaktické testy jako nástroj, pomocí kterého lze zjistit účinnost výuky a úroveň vědomostí žáka v určité oblasti vzdělávání.

V praxi učitelé považují za didaktické testy i krátkou prověrku nebo písemnou zkoušku, která obsahuje výběr z několika odpovědí. Toto jsou případy, kdy dochází k zúženému chápání didaktických testů. Didaktické testy nemusí být vždy s výběrem odpovědi, test může být zaměřen také na řešení určitého problému nebo pojednání na nějaké téma (Chráska, 1999).

Didaktický test je souborem určitých testových úloh a zvyšuje přesnost měření výkonu u žáků. Po splnění primárních požadavků na jeho tvorbu jsou operacionalizovatelné. To nám potvrdí, zda žák danou operaci zvládl či nikoliv a zároveň určí známkovací stupeň (Švec, Štefan, 2009).

Je důležité splnit tyto cíle:

- **Konzistentnost** – cíle jsou uspořádány z hlediska nadřazenosti nebo podřazenosti;
- **Operacionalizace** – učební cíl je definován znakem osobnosti, který je přesně operačně vymezený;
- **Kontrolovatelnost** – cíl jsou definovány tak, aby bylo možné určit stupeň jeho splnění a vymežit tak kriteria pro jeho nesplnění.

Konstrukce didaktického testu je obtížná úloha. Vytváření testu by nemělo začínat tvorbou testových otázek. Takto vytvořený didaktický test bývá nevyvážený, pokud má být vytvořený test kvalitní, musí se věnovat pozornost i jeho plánování. Nejprve bychom si měli položit otázku „K čemu má didaktický test sloužit?“ Dále je důležité si určit strukturu učiva, které má být otestováno, poté určit počty úloh v testu a následně zjistit na vzorku žáků, jak dlouho bude test probíhat. Nakonec zvážení úrovně, kterou mají úkoly ověřovat. Po tomto můžeme přejít ke konstrukci samotného testu.

Klasifikace na základě procenta vyřešených odpovědí je způsob vyhodnocování, který se používá v testech, kde nejsou ani extrémně těžké ani extrémně lehké úkoly. Pokud žák odpoví v obtížném testu 50 % úloh správně, znamená to velmi dobrý výkon. Avšak v testu snadném je tento výsledek velice špatný (Chráška, 1999).

Tabulka 4.1. Klasifikace na základě procenta správně vyřešených odpovědí

Klasifikace		
1	<	100
2	<	91
3	<	81
4	<	71
5	<	60

Zdroj: (Chráška, 1999)

Z didaktických testů bylo možné získat 15 bodů. Pokud žák odpověděl na některou z otázek neví, byla vyhodnocena jako chybná odpověď.

4.1.2 Popisná metoda

Popisná metoda patří mezi výchozí metody srovnávací pedagogiky. Na základě materiálů vytváří přesný popis, charakterizuje stav a pokud možno přesně vyhodnocuje výchovně-vzdělávací soustavy, celky i jejich zásadní součásti (Jůva, 1982). Tato metoda vyžaduje vysokou přesnost a objektivitu při získávání jevů a následném popisu s klasifikací (Švec, Štefan, 2009). Souhrn materiálů získaných na základě této metody umožňuje další analýzu pedagogických jevů (Jůva, 1989).

4.1.3 Výzkumný vzorek

Výzkumné šetření probíhalo v období říjen 2013 – březen 2014. Didaktické testy byly rozdány do 7 základních škol na Moravě (tři školy z Olomouckého kraje, tři ze Zlínského a jedna škola z Moravskoslezského kraje). Na každé škole byly testy vyplněny v průměru 45 žáky. Vyplnění testů žákům trvalo 15-20 minut, většinou žáci odevzdávali testy hromadně, až na pár žáků, kteří testy odevzdali o něco později. Vše probíhalo anonymně, proto nebyly zveřejněny názvy škol ani tříd.

Byly porovnány pouze školy v jednotlivých městech. Celkový počet vyplněných didaktických testů byl 306.

Didaktické testy každá škola vždy rozdala do 4. a 5. ročníků. Každá škola projevila vstřícný přístup ohledně vyplnění testů. Nebyl zaznamenán odmítavý přístup, vždy byla nabídnuta spolupráce. Pokaždé byla uskutečněna dohoda s vedením školy, popřípadě s pedagogy, kterým byly testy předány. V některých školách žáci vyplňovali testy pod vedením autora práce.

Kapitola 4 vymezuje základní definice výzkumného šetření a hlouběji rozpracovává jeho metody. Na základě obecných poznatků kapitoly 4 byl sestaven didaktický test obsahující patnáct otázek (viz Příloha č. 4), který byl uplatněn v rámci výzkumného šetření (viz následující kapitola 5).

5 VYHODNOCENÍ VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

V této kapitole je proveden rozbor didaktických testů, jsou zde prezentovány výsledky jednotlivých žáků. Dále jsou rozebrány jednotlivé otázky didaktického testu a zdůrazněny chybné odpovědi žáků.

5.1 Výsledky výzkumného šetření z jednotlivých škol

Základní škola Kopřivnice

Na základní škole v Kopřivnici mi vyplnilo testy 37 žáků.

Tabulka 5.1. Výsledek didaktických testů ze základní školy Kopřivnice

Základní škola Kopřivnice									
Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka	Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka
41	10	11	73,3	3	60	11	12	80,0	3
42	10	12	80,0	3	61	11	12	80,0	3
43	9	13	86,7	2	62	11	10	66,7	4
44	10	10	66,7	4	63	10	4	26,7	5
45	10	6	40,0	5	64	11	12	80,0	3
46	10	7	46,7	5	65	11	12	80,0	3
47	10	12	80,0	3	66	11	13	86,7	2
48	9	11	73,3	3	67	11	12	80,0	3
49	10	5	33,3	5	68	10	15	100,0	1
50	9	11	73,3	3	69	11	12	80,0	3
51	10	13	86,7	2	70	11	7	46,7	5
52	11	6	40,0	5	71	10	14	93,3	1
53	10	10	66,7	4	72	10	9	60,0	4
54	11	12	80,0	3	73	11	12	80,0	3
55	11	9	60,0	4	74	10	8	53,3	5
56	10	8	53,3	5	75	10	12	80,0	3
57	12	8	53,3	5	76	10	11	73,3	3
58	10	11	73,3	3	77	11	11	73,3	3
59	11	11	73,3	3					
Průměrná klasifikace									3,4

Zdroj: Vlastní zpracování

Procentuální úspěšnost této školy je 69,2 % a průměr známek 3,4. Ze všech testovaných žáků na této škole získali stupeň ohodnocení výborně (1) pouze dva žáci, avšak jeden ze žáků dosáhl plného počtu bodů, čili 100 %. Znamku chvalitebně získali tři žáci.

Stupeň ohodnocení dobře, získalo osmnáct žáků. Pět žáků získalo známku dostatečně a devět žáků známku nedostatečně.

Základní škola Olomouc – A

Na této rovněž nebyla zaznamenána neochota vyplnit didaktické testy. Žáci vše poctivě vyplnili a vyučující následně předala vyplněné didaktické testy. V následující tabulce jsou zaznamenány výsledky všech didaktických testů z této školy. Celkové množství vyplněných testů je 40.

Tabulka 5.2. Výsledek didaktických testů ze základní školy Olomouc - A

Základní škola Olomouc - A									
Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka	Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka
1	10	9	60,0	4	21	9	9	60,0	4
2	10	12	80,0	3	22	9	13	86,7	2
3	11	13	86,7	2	23	10	7	46,7	5
4	11	11	73,3	3	24	10	10	66,7	4
5	11	12	80,0	3	25	9	13	86,7	2
6	11	14	93,3	1	26	10	9	60,0	4
7	11	13	86,7	2	27	10	11	73,3	3
8	11	14	93,3	1	28	9	14	93,3	1
9	10	13	86,7	2	29	9	10	66,7	4
10	11	13	86,7	2	30	9	10	66,7	4
11	10	11	73,3	3	31	10	11	73,3	3
12	10	10	66,7	4	32	9	9	60,0	4
13	10	14	93,3	1	33	10	10	66,7	4
14	10	10	66,7	4	34	10	11	73,3	3
15	10	8	53,3	5	35	10	11	73,3	3
16	9	10	66,7	4	36	9	8	53,3	5
17	10	11	73,3	3	37	10	11	73,3	3
18	9	6	40,0	5	38	10	12	80,0	3
19	10	13	86,7	2	39	9	8	53,3	5
20	10	14	93,3	1	40	9	5	33,3	5
Průměrná klasifikace									3,2

Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledky z této školy dopadly ze všech testovaných nejlépe. Procentuální výsledek zde činí 72,2 %. Aritmetický průměr všech známek činí 3,2. Z celkového počtu vyplnilo na této škole pět žáků test na známku výborně (1), ale ani jeden žák nedosáhl 100 %, každý žák chyboval v jedné otázce. Známku chvalitebně (2) získalo sedm žáků, známkou dobře (3) je ohodnoceno jedenáct žáků, známkou dostatečně (4) také jedenáct žáků a známku

nedostatečně (5) získalo šest žáků. Z toho vyplývá, že nejvíce žáků získalo stupně ohodnocení 3 a 4.

Základní škola Olomouc – B

Vzhledem k velikosti školy zde bylo vyplněno 18 didaktických testů, což se také odráží na výsledcích.

Tabulka 5.3. Výsledek didaktických testů ze základní školy Olomouc – B

Základní škola Olomouc B									
Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost. [%]	Známka	Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost. [%]	Známka
78	11	5	33,3	5	87	10	8	53,3	5
79	11	13	86,7	2	88	11	8	53,3	5
80	11	8	53,3	5	89	11	8	53,3	5
81	11	12	80,0	3	90	11	11	73,3	3
82	11	10	66,7	4	91	9	8	53,3	5
83	11	10	66,7	4	92	12	12	80,0	3
84	11	12	80,0	3	93	11	4	26,7	5
85	10	12	80,0	3	94	10	10	66,7	4
86	10	13	86,7	2	95	10	8	53,3	5
Průměrná klasifikace									3,9

Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledky testů na škole jsou velice špatné. Celkový procentuální úspěch všech žáků činí 63,7 % a aritmetický průměr známek je 3,9. Tyto výsledky jsou opět velice znepokojivé, a je viditelné, že žáci mají velmi špatné vědomosti z oblasti dopravní výchovy. Na škole nezískal ani jeden žák ohodnocení výborně (1). Pouze dva žáci získali známku chvalitebně (2), pět žáků uspělo na stupeň dobře (3). Tři žáci byli klasifikováni dostatečně (4) a osm žáků nedostatečně (5). Žák číslo 78 má úspěšnost pouhých 33,3 %, což je pouze 5 správných odpovědí, a žák číslo 93 získal pouze 26,7 %, měl správně 4 odpovědi. Nejlépe z této školy dopadli žáci číslo 79 a 86, kteří měli stejný počet bodů a jejich procentuální úspěšnost je 86,7 %.

Základní škola Olomouc – C

Z této základní školy se mi dostalo 40 vyplněných didaktických testů.

Tabulka 5.4. Výsledek didaktických testů ze základní školy Olomouc - C

Škola Olomouc C										
Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka	Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka	
200	10	9	60,0	4	220	11	11	73,3	3	
201	10	11	73,3	3	221	10	9	60,0	4	
202	10	7	46,7	5	222	11	8	53,3	5	
203	10	11	73,3	3	223	11	5	33,3	5	
204	9	10	66,7	4	224	11	10	66,7	4	
205	10	9	60,0	4	225	12	10	66,7	4	
206	10	11	73,3	3	226	11	12	80,0	3	
207	10	11	73,3	3	227	11	5	33,3	5	
208	10	12	80,0	3	228	12	9	60,0	4	
209	10	10	66,7	4	229	12	5	33,3	5	
210	9	8	53,3	5	230	11	6	40,0	5	
211	10	10	66,7	4	231	11	6	40,0	5	
212	10	9	60,0	4	232	10	11	73,3	3	
213	10	5	33,3	5	233	11	8	53,3	5	
214	10	10	66,7	4	234	10	13	86,7	2	
215	10	4	26,7	5	235	11	10	66,7	4	
216	10	5	33,3	5	236	10	13	86,7	2	
217	10	11	73,3	3	237	10	12	80,0	3	
218	10	7	46,7	5	238	11	7	46,7	5	
219	10	10	66,7	4	239	11	8	53,3	5	
Průměrná klasifikace										4,0

Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledky této školy jsou nejhorší ze všech testovaných škol. Procentuální úspěšnost je 59,9 %, což je již pod úrovní 60 %. Aritmetický průměr všech testovaných je 4,0. Ani jeden z testovaných žáků nezískal klasifikační stupeň výborně (1). Dva žáci získali klasifikační stupeň chvalitebně (2). Celkem deset žáků získalo ohodnocení dobře (3) a třináct žáků dostatečně (4). Patnáct žáků je ohodnoceno známkou nedostatečně (5).

Základní škola Valašské Meziříčí – A

Na této základní škole byli velice příjemní a ihned bylo vedením školy navrženo, kdy mohou být vyplněné testy vyzvednuty. Na této škole bylo vyplněno 68 testů od žáků 4. a 5. tříd, což je ze všech testovaných škol největší množství. V následující Tabulce 4.1 je možné vidět výsledky školy, které jsou blíže popsány pod tabulkou.

Tabulka 5.5. Výsledek didaktických testů ze školy Valašské Meziříčí – A

Základní škola Valašské Meziříčí A									
Zák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka	Zák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka
96	10	10	66,7	4	130	11	12	80,0	3
97	9	11	73,3	3	131	10	10	66,7	4
98	10	9	60,0	4	132	11	10	66,7	4
99	10	11	73,3	3	133	11	11	73,3	3
100	9	9	60,0	4	134	10	10	66,7	4
101	9	7	46,7	5	135	11	8	53,3	5
102	10	9	60,0	4	136	11	11	73,3	3
103	9	10	66,7	4	137	10	10	66,7	4
104	10	6	40,0	5	138	10	9	60,0	4
105	10	9	60,0	4	139	11	9	60,0	4
106	10	1	6,7	5	140	11	11	73,3	3
107	10	12	80,0	3	141	11	9	60,0	4
108	10	7	46,7	5	142	11	11	73,3	3
109	10	8	53,3	5	143	10	10	66,7	4
110	10	8	53,3	5	144	10	9	60,0	4
111	10	9	60,0	4	145	11	8	53,3	5
112	10	11	73,3	3	146	11	14	93,3	1
113	10	9	60,0	4	147	11	12	80,0	3
114	10	9	60,0	4	148	11	14	93,3	1
115	10	9	60,0	4	149	11	13	86,7	2
116	9	12	80,0	3	150	10	11	73,3	3
117	10	7	46,7	5	151	11	11	73,3	3
118	10	11	73,3	3	152	11	12	80,0	3
119	10	8	53,3	5	153	11	12	80,0	3
120	9	10	66,7	4	154	10	7	46,7	5
121	11	8	53,3	5	155	11	10	66,7	4
122	11	10	66,7	4	156	11	7	46,7	5
123	10	8	53,3	5	157	10	10	66,7	4
124	9	10	66,7	4	158	11	7	46,7	5
125	11	6	40,0	5	159	11	13	86,7	2
126	10	9	60,0	4	160	11	9	60,0	4
127	10	13	86,7	2	161	11	10	66,7	4
128	10	9	60,0	4	162	11	10	66,7	4
129	10	11	73,3	3	163	11	8	53,3	5
Průměrná klasifikace									3,8

Zdroj: Vlastní zpracování

Z tabulky vyplývá, že procentuální úspěšnost na této škole je 64,1 %. Podle aritmetického průměru všech známek vychází klasifikační stupeň na 3,8, což se již blíží klasifikačnímu stupni nedostatečně (4). Žáci nedokázali odpovědět správně skoro na 40 %

všech otázek z testu. Dva žáci získali ohodnocení výborně (1), ale ani jeden žák nedosáhl 100 %. Tři žáci mají známku chvalitebně (2), žáků, kteří získali známku dobře (3), je na této škole sedmnáct, a šest žáků z tohoto počtu sedmnácti má 80 % úspěšnost. Dostatečně (4) je ohodnoceno dvacet devět žáků a známku nedostatečně (5) získalo sedmnáct žáků.

Základní škola Valašské Meziříčí – B

Zde vše také proběhlo bez obtíží a ochotně byly testy vyplněny žáky čtvrtých a pátých tříd. Celkem didaktické testy vyplnilo 36 žáků.

Tabulka 5.6. Výsledek didaktických testů ze základní školy Valašské Meziříčí - B

Základní škola Valašské Meziříčí B									
Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka	Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka
164	11	9	60,0	4	182	10	4	26,7	5
165	11	13	86,7	2	183	10	10	66,7	4
166	10	10	66,7	4	184	10	9	60,0	4
167	9	12	80,0	3	185	10	10	66,7	4
168	10	9	60,0	4	186	11	11	73,3	3
169	9	9	60,0	4	187	11	11	73,3	3
170	10	12	80,0	3	188	11	10	66,7	4
171	9	8	53,3	5	189	11	13	86,7	2
172	10	12	80,0	3	190	11	9	60,0	4
173	10	13	86,7	2	191	11	14	93,3	1
174	10	10	66,7	4	192	11	11	73,3	3
175	10	6	40,0	5	193	11	9	60,0	4
176	9	9	60,0	4	194	11	12	80,0	3
177	10	13	86,7	2	195	11	14	93,3	1
178	9	10	66,7	4	196	11	12	80,0	3
179	10	9	60,0	4	197	11	11	73,3	3
180	10	9	60,0	4	198	10	14	93,3	1
181	10	13	86,7	2	199	10	8	53,3	5
Průměrná klasifikace									3,3

Zdroj: Vlastní zpracování

Průměrná úspěšnost všech testovaných je 70 %, což je oproti předchozí škole značně vyšší, ale stále je celkový průměr známky 3,3. Na této základní škole z celkového počtu 36 žáků získali známku výborně (1) tři žáci. Známku chvalitebně (2) získalo pět žáků, známku dobře (3) devět žáků, známku dostatečně (4) patnáct žáků a nedostatečně (5) čtyři žáci. Nejvíce žáků získalo stupeň ohodnocení dostatečně (4) a jejich úspěšnost se pohybovala okolo 60 %.

Základní škola Valašské Meziříčí – C

Celkový počet vyplněných didaktických testů z této školy je 67.

Tabulka 5.7. Výsledek didaktických testů ze základní školy Valašské Meziříčí – C

ZŠ Valašské Meziříčí - C									
Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka	Žák [poř. čís.]	Věk [roky]	Správné odpovědi	Úspěšnost [%]	Známka
240	11	5	33,3	5	274	10	11	73,3	3
241	10	11	73,3	3	275	9	11	73,3	3
242	10	6	40,0	5	276	9	7	46,7	5
243	10	8	53,3	5	277	10	7	46,7	5
244	10	12	80,0	3	278	10	12	80,0	3
245	10	13	86,7	2	279	9	10	66,7	4
246	11	12	80,0	3	280	10	6	40,0	5
247	11	8	53,3	5	281	10	10	66,7	4
248	11	10	66,7	4	282	10	11	73,3	3
249	11	11	73,3	3	283	10	12	80,0	3
250	10	12	80,0	3	284	10	12	80,0	3
251	10	11	73,3	3	285	10	8	53,3	5
252	11	11	73,3	3	286	10	12	80,0	3
253	12	10	66,7	4	287	10	10	66,7	4
254	11	7	46,7	5	288	10	9	60,0	4
255	10	12	80,0	3	289	10	10	66,7	4
256	11	10	66,7	4	290	11	7	46,7	5
257	10	13	86,7	2	291	10	10	66,7	4
258	11	15	100,0	1	292	10	12	80,0	3
259	11	10	66,7	4	293	9	8	53,3	5
260	11	8	53,3	5	294	10	8	53,3	5
261	11	12	80,0	3	295	10	5	33,3	5
262	10	11	73,3	3	296	10	10	66,7	4
263	10	12	80,0	3	297	10	13	86,7	2
264	10	8	53,3	5	298	10	11	73,3	3
265	10	8	53,3	5	299	10	10	66,7	4
266	9	10	66,7	4	300	10	10	66,7	4
267	9	10	66,7	4	301	10	10	66,7	4
268	10	10	66,7	4	302	11	9	60,0	4
269	9	8	53,3	5	303	11	8	53,3	5
270	9	10	66,7	4	304	11	9	60,0	4
271	9	10	66,7	4	305	11	10	66,7	4
272	10	12	80,0	3	306	10	9	60,0	4
273	10	12	80,0	3					
Průměrná klasifikace									3,8

Zdroj: Vlastní zpracování

Jeden žák je ohodnocen výborně (1) a dokázal získat 100 %. Tři žáci získali klasifikační stupeň chvalitebně (2) a celkem dvacet dva žáků je ohodnoceno známkou dobře (3). Velice podobný je i počet žáků, jejichž úspěšnost je dostatečná (4), a to je 23 žáků. Nedostatečně (5) je ohodnoceno 18 žáků.

5.2 Rozbor jednotlivých otázek

(viz Příloha č. 4)

1. Silnici přecházím:

- a) až auta začnou zastavovat nebo žádné nejede
- b) až když *auta zastavila nebo nic nejede*
- c) až budu chtít, tak ji rychle přeběhnu
- d) nevím

Na tuto otázku odpovědělo správně 83,7 % žáků. Toto jsou vědomosti, které by měli žáci 100 % ovládat. Někteří žáci se pohybují samostatně od věku 7 let při cestě do školy. V tomto věku, kdy by již měli bezpečně vědět, jak správně přejít přes silnici. Místo správné odpovědi, která je v tomto případě B, dávali většinou možnost A. Žákům by se mělo více zdůrazňovat hned po nástupu do školy správné přecházení přes cestu. Je důležité, aby si uvědomili, že silnici mohou přejít až, když auta **zastavila**. Možnost C se v testech objevila snad jen jednou, žáci naštěstí tuto možnost ve vyšším počtu nevolili.

2. Jestliže se během přecházení rozsvítí červený panáček:

- a) vrátím se zpátky na chodník
- b) *pospíším si a dokončím přecházení*
- c) zůstanu stát a počkám na zelenou
- d) nevím

U této otázky nastaly již větší rozpory než u otázky předchozí. Úspěšnost žáků v této otázce činí 62,7 %. S tímto jevem se opět velmi často žák primární školy setkává, zvláště v případech kdy „zelený panáček“ svítí velmi krátkou dobu a lidé na přechodu jsou tak nuceni velice rychlého přesunu na druhou stranu a stihnout přesun přes cestu v požadovaném čase je prakticky nemožné. Žáci odpovídali často chybně možnost A, což se možná zdá dítěti logické, hlavně u přechodů, kdy je doba trvání zelené velmi krátká, avšak není to možné, dítě musí vědět, že pokud již přechází silnici a rozsvítí se červená, musí přecházení dokončit.

3. Po vystoupení z autobusu přecházím po přechodu:

- a) *nebo za autobusem, ale lépe počkám, až autobus odjede ze zastávky*
- b) nebo před autobusem, ale lépe počkám, až autobus odjede ze zastávky

- c) nebo kdekoliv jinde
- d) nevím

Úspěšnost této otázky je mírně vyšší než u předchozí otázky a to je 67,3%. Žákům se většinou zaměřovala správná odpověď A s odpovědí B, ale bylo několik jedinců, kteří zvolili i možnost a to, možnost C. Toto by měli mít na paměti hlavně dojíždějící žáci, ale opět by měli všichni znát jak se v této situaci zachovat, že v každém případě je vždy nejlepší počkat na odjezd autobusu ze zastávky.

4. Před přecházením po přechodu:

- a) se nemusím rozhlížet, mám jako chodec přednost, auta musí zastavit
- b) se vždy pečlivě rozhlédnu, jdu po přechodu vpravo a nemusím se rozhlížet
- c) *se vždy pečlivě rozhlédnu, jdu po přechodu vpravo a stále se rozhlížím*
- d) nevím

Úspěšnost této otázky je poměrně vysoká 82,0 %. Žáci většinou věděli, jak přecházet přes přechod a jaké důležité úkony před přecházením musí provést. Byli však i takoví žáci, kteří zvolili možnost A, toto opět vypovídá o špatných znalostech z dopravní výchovy a mělo by se žákům častěji připomínat jak správně přejít přes silnici.

5. Než vyjedu na kole, zjistím:

- a) *zda je kolo v pořádku a nechybí mu nic z povinné výbavy*
- b) zda je kolo v pořádku – řídítka a brzdy
- c) zda má světlo a zvonek
- d) nevím

Mírně nižší úspěšnost je zaznamenána u otázky číslo 5. Procentuální úspěšnost je tedy 73,5%. Většinou správnou odpověď A, zaměřovali s odpovědí B. Tuto otázku, by žáci 4. a 5. ročníků měli dobře znát, protože od 10 let již mohou jezdit sami na kole bez dozoru dospělého. Pokud by dítě zkontrolovalo brzdy a řídítka, nemusí to znamenat, že kolo je způsobilé jízdy, mohlo by mít například nesprávně nahuštěné pneumatiky nebo defekt na některém z kol.

6. Do auta nastupuji a vystupuji z něj:

- a) *dveřmi u chodníku nebo krajnice*
- b) vždy zleva od chodníku
- c) z jakékoliv strany
- d) nevím

78,8 % žáků dokázalo odpovědět správně na tuto otázku. Považuji to za úspěch, protože tato otázka, vůbec nepatří k těm jednoduchým. Tato otázka je i složitá na samotnou představivost žáka, která ve věku okolo 10 let není ještě dostatečně vyvinutá. Žáci chybovali v tom, že odpovídali na tuto otázku možnostmi B nebo C.

7. Jezdit na kole se naučím nejlépe:

- a) na rovné silnici, kde jezdí málo aut, třeba mezi domy
- b) na dopravním hřišti nebo na místě mimo silniční provoz
- c) na parkovišti s velkou volnou plochou
- d) nevím

Tato otázka patří k těm, které měly největší úspěšnost ze všech otázek. Úspěšnost této otázky tedy je 85,6 %. Tento výsledek je velmi dobrý, je vidět že většina žáků si uvědomuje, jaké by jim mohlo hrozit nebezpečí v silničním provozu, a proto není vhodné, aby se učili v něm jezdit na kole. Někteří žáci zvolili chybně otázku A, možná je to způsobeno tím, že se na nějakém takovém to místě učili učit s rodiči jezdit na kole. Našli se i takoví žáci, kteří zvolili za správnou odpověď možnost C, opět to může být způsobeno nedostatečnou znalostí této problematiky nebo tím, že se s rodiči na podobném místě učili jezdit na kole.

8. Jako cyklista se řídím:

- a) všemi značkami okolo silnice i na ní
- b) jen značkami stojícími u silnice
- c) jen značkami pro cyklisty
- d) nevím

Úspěšnost této otázky již nebyla tak vysoká jako u předchozích otázek. Úspěšnost otázky číslo 8 je 56,6 %. Je to způsobeno pravděpodobně tím, že se žáci ještě v tomto věku o značky příliš nezajímají a většinou se nechávají na výletech vést svými rodiči, avšak ani tento postoj není správný. Rodiče by měli na cyklistickém výletě upozorňovat na důležité značky, se kterými se cyklista setkává a musí být dostatečně obeznámen tím, že je nutné se řídit veškerými značkami okolo silnice i na ní. Žáci většinou chybně volili možnost C, že se cyklista řídí značkami pouze pro ně určenými. Někteří žáci zvolili i odpověď B, cyklista se řídí značkami stojícími u silnice.

9. Na stezce pro cyklisty jedu ve dvojici:

- a) vpravo, nejvýše dva vedle sebe
- b) vpravo za sebou
- c) kdekoliv, mám tady přednost
- d) nevím

V otázce číslo 9 je úspěšnost 80,7 %. Tuto skutečnost, že by měli cyklisté jezdit za sebou, si většinou žáci uvědomují, ale v praxi, hlavně na cyklostezkách většina cyklistů jezdí

ve skupince dvou, někdy i více lidí vedle sebe, toto velice ohrožuje ostatní účastníky cyklostezky. Rodiče pak dávají velmi špatný příklad svým dětem, často je ani nenapomenou, pokud jedou v protisměru, protože mají pocit, že na cyklostezce je bezpečno. Z toho vyplývá, že si žáci velmi často mysleli, že správná odpověď je A, dokonce někteří žáci zvolili i možnost C.

10. Znamení o změně směru jízdy dávám:

- a) *včas, a to jen před změnou směru jízdy*
- b) *včas, a to po celou dobu, kdy měním směr jízdy*
- c) *včas, ale jen při předjíždění*
- d) *nevím*

V udávání směru jízdy někteří žáci také nedokázali správně odpovědět. Správnou odpověď zvolilo 41,8 %, což tuto otázku řadí jako druhou nejméně úspěšnou. Velice často žáci zvolili, jako správnou odpověď možnost B. V některých školách jsem měla možnost udělat i diskusi po vyplnění testů a celkové zhodnocení, tuto otázku si někteří žáci pletli s udáváním směru aut, kdy auta svítí po celou dobu změny směru jízdy. Je proto nutné žákům vysvětlovat, že při jízdě na kole **nemohou znamení o změně směru jízdy udávat celou dobu** z důvodu držení se řidítek a předejití tak pádu z kola.

11. Při jízdě po silnici:

- a) *jedu co nejvíce vpravo a sleduji provoz před sebou*
- b) *jedu co nejvíce vpravo a sleduji provoz okolo sebe*
- c) *jedu uprostřed jízdního pruhu a sleduji provoz okolo sebe*
- d) *nevím*

Úspěšnost této otázky je na 55,6 %. Patří tedy k otázkám s horší úspěšností. Většinou se žákům pletla možnost B s A, pravděpodobně hlavně slovní spojení **okolo sebe** a **před sebou**, avšak je důležité, aby žák toto dokázal rozpoznat, protože může pak předejít nebezpečí, které mu může hrozit z levé nebo pravé strany.

12. Při jízdě na kole jsem pozorný a spoléhám se:

- a) *vždy na sebe a počítám s chybami druhých*
- b) *na to, že řidiči se vždy chovají podle předpisů*
- c) *na to, že na mne jako pomalejšího berou všichni ohled*
- d) *nevím*

Na tuto otázku odpovědělo správně pouze 50 % žáků. Velmi mě překvapilo to, že někteří žáci volili často možnost C za správnou, mělo by to tak sice být, aby na děti byl brán ohled a slušní účastníci provozu se tak chovají, ale žák se podle toho nemůže řídit, vždy musí spoléhat na sebe a počítat s chybami druhých. Velké množství žáků, také zvolilo možnost B,

že se všichni chovají podle předpisů, kdyby tomu tak bylo, asi by nebyla tak vysoká nehodovost a další problémy s tímto spojené.

13. Za tmy a snížené viditelnosti radši nevyjždím, jestliže ano, musím mít k povinné výbavě ještě:

- a) vpředu nebo vzadu bílé světlo a na sobě reflexní doplňky
- b) vpředu červené a vzadu bílé světlo a na sobě reflexní doplňky
- c) *vpředu bílé a vzadu červené světlo a na sobě reflexní doplňky*
- d) nevím

67 % dokázalo správně odpovědět na tuto otázku. Avšak pravdou je, že žáci hodně často chybovali, a to zejména v tom, že volili za správnou odpověď možnost B, z toho vyplývá, že více jak 30 % žáků, neví kde, na kole má být bílé světlo a kde červené. Může to být způsobeno tím, že většina žáků po tmě ještě nejezdí, ale měli by toto znát.

14. Na bruslích po silnici smím jet:

- a) po jakékoliv straně, záleží na hustotě provozu a kvalitě silnice
- b) vpravo stejně jako cyklisté, ale je to nebezpečné, volím raději jinou cestu
- c) *vlevo stejně jako chodci, ale je to nebezpečné, volím raději jinou cestu*
- d) nevím

Tato otázka dopadla ze všech nejhůře. Správně na ni dokázalo odpovědět pouze 19,3 % všech žáků, kteří didaktický test vyplnili. Může se to zdát paradoxní, ale zákon nám to takto určuje, že **in-line bruslař je chodec**.

15. Povinná výbava na kolečkových bruslích je:

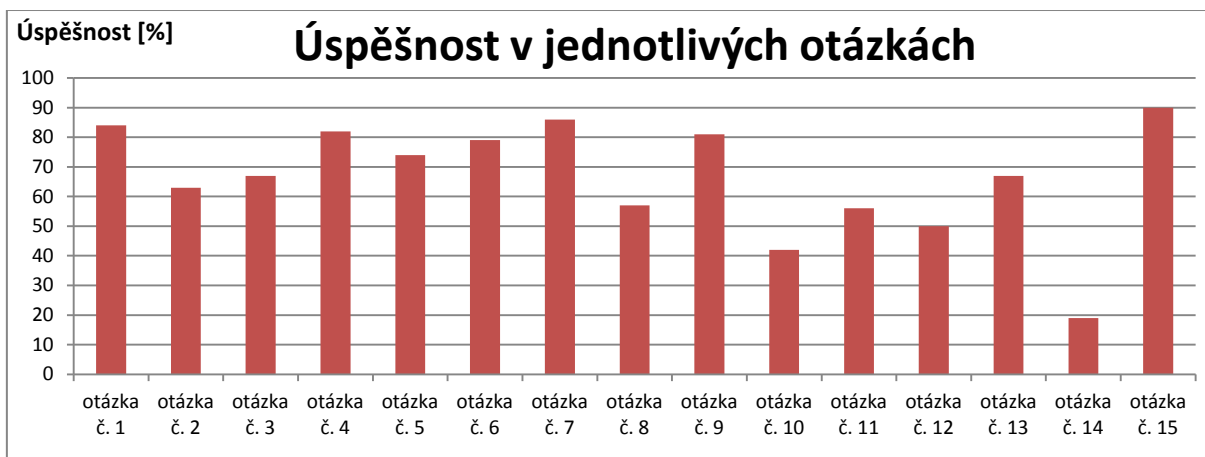
- a) chrániče kolen, loktů a zápěstí
- b) *ochranná přilba, popřípadě i chrániče kolen, loktů a zápěstí*
- c) nemusí mít přilbu ani chrániče
- d) nevím

Otázka číslo 15 dopadla ze všech nejlépe. Dokázalo na ni odpovědět 89,9 % všech žáků. Toto je velmi pozitivní fakt, avšak zbylých 10 % odpovídalo možnost A, kdy vynechávali vůbec nejdůležitější ochranný prvek a to je přilba.

5.3 Rozbor závěrů výzkumného šetření

V následující části jsou graficky zpracovány výsledky výzkumného šetření.

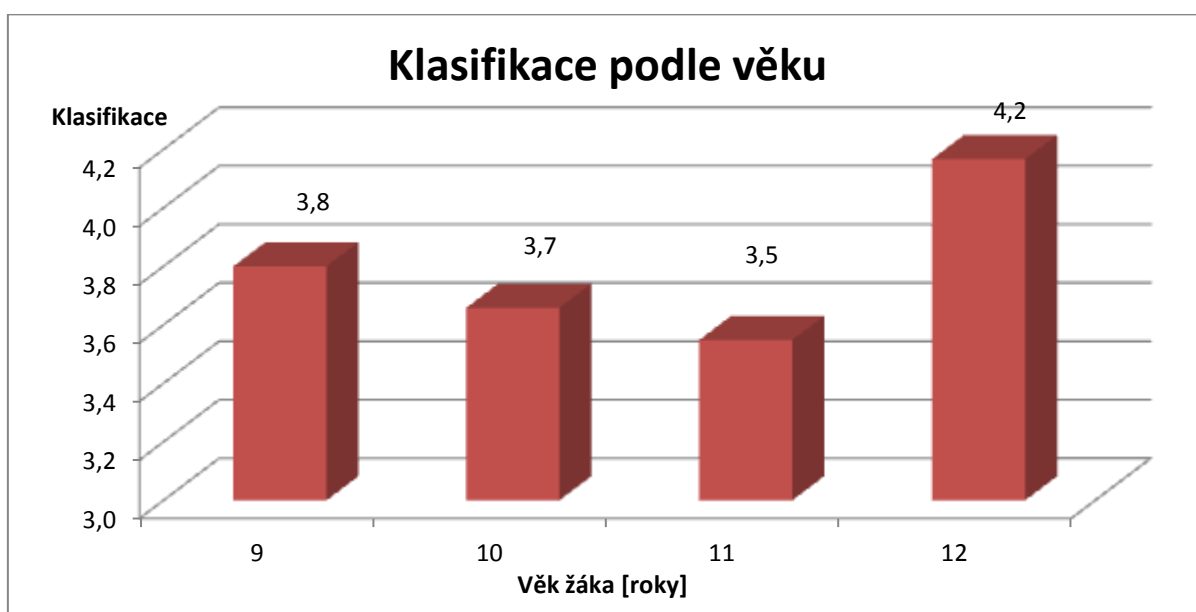
Graf 5.1. Úspěšnost v jednotlivých otázkách



Zdroj: Vlastní zpracování

V grafu 5.1 je znázorněna úspěšnost v jednotlivých otázkách. Jak již bylo výše řečeno, nejlépe žáci uspěli v otázce číslo 15 (Povinná výbava na kolečkových bruslích). Druhá nejúspěšnější otázka byla otázka číslo 7 (Na bruslích se naučím nejlépe), třetí nejúspěšnější byla otázka číslo 2 (Jestliže se během přecházení rozsvítí červený panáček), čtvrtou nejúspěšnější otázkou byla otázka číslo 4 (Před přecházením po přechodu), následuje otázka číslo 9 (Na stezce pro cyklisty jedu ve dvojici). Ve všech výše uvedených otázkách žáci uspěli na více než 80 %, v ostatních otázkách je úspěšnost již pod 80 %. Otázky číslo 5 a 6 žáci vyplnili nad úspěšností 70 %. Otázky číslo 2, 3 a 13 byly úspěšné na více než 60 %. Ve zbylých otázkách se pohybovala úspěšnost již pod 60 %. Nejhůře žáci odpověděli na otázku číslo 14 (Na bruslích po silnici smím jet), kde byla úspěšnost pouze 19 %. Celkově byla první část testu po otázku číslo 7 úspěšnější, než druhá část testu, s výjimkou otázky číslo 15.

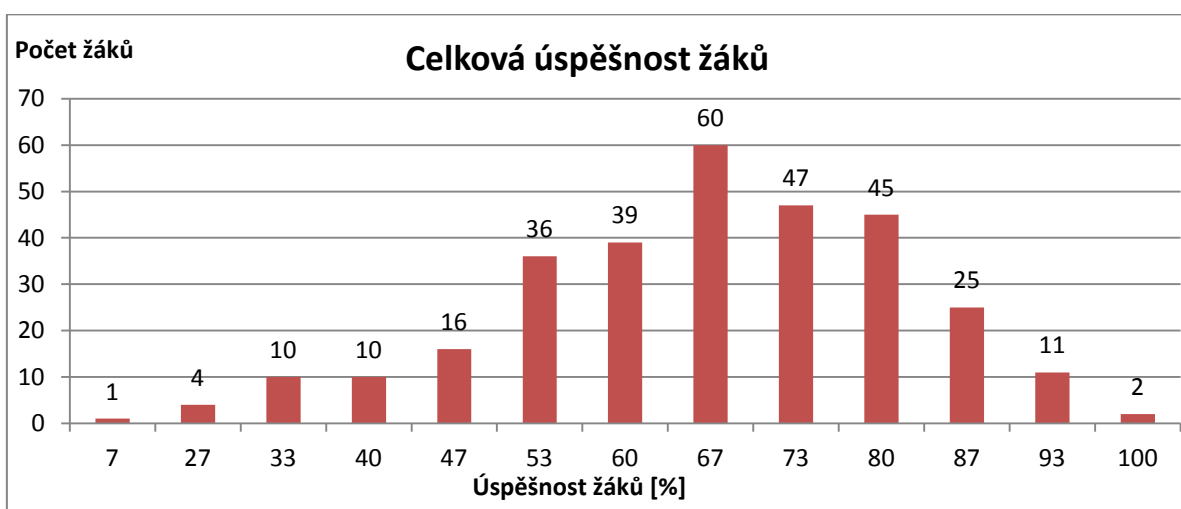
Graf 5.2. Výsledky klasifikace podle věku žáka



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafického vyobrazení (viz Graf 5.2) vyplývá, že nejlepší hodnocení získali žáci ve věku 11 let. Aritmetický průměr známek jedenáctiletých je vypočten na klasifikační hodnotu 3,5. Jejich úspěšnost se pohybuje v relativně vysokých hodnotách, a to mezi 80-85 %. Žáci ve věku 9 let dosáhli na klasifikační hodnotu 3,8, dá se usuzovat, že zřejmě nebyli ještě s touto problematikou všeobecně seznámeni. Nejhuře uspěli žáci ve věku 12 let, kterých bylo ze všech testovaných žáků nejméně; pravděpodobně se jedná o slabší jedince nebo vyplňování testů nevěnovali dostatečnou pozornost a vážnost, a proto nelze z tohoto zjištění vyvozovat jakýkoli objektivní závěr. Z trendu grafického zobrazení (i z logického úsudku) by mělo vyplynout, že dvanáctiletí žáci dosáhnou nejlepšího hodnocení.

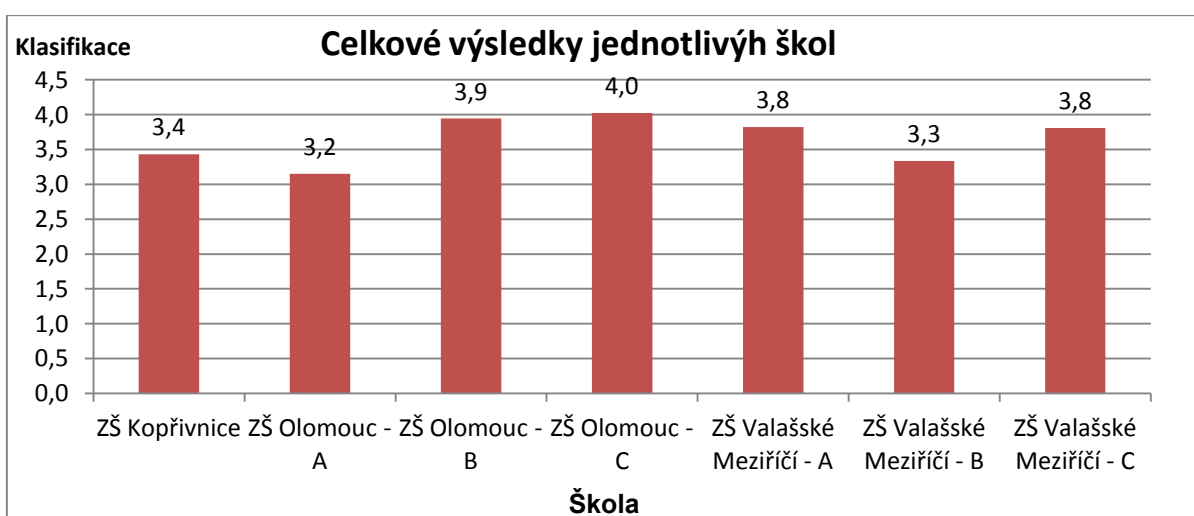
Graf 5.3. Celková úspěšnost žáků



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu 5.3 je patrné, že největší počet žáků měl úspěšnost kolem 67 %, celkem 60 žáků z celkového počtu 306 respondentů, ale tyto žáky již měli stupeň ohodnocení dostatečně (4). Žáků, kteří získali v testu 73 %, bylo 47, na 80 % uspělo 45 žáků, pouze 25 žáků mělo úspěšnost 87 %, ještě menší množství žáků získalo 93 %, a to jen 11 žáků. Všechny správné odpovědi ze všech testovaných měli pouze 2 žáci. Ještě více zarážející jsou statistiky pod úrovní 67 %. Na 60 % uspělo 39 žáků a 36 žáků na 53 % úspěšnost. Úspěšnost 47 % a méně mělo 41 žáků, což jsou velmi špatné výsledky; tyto žáky měli okolo 5 správných odpovědí i méně.

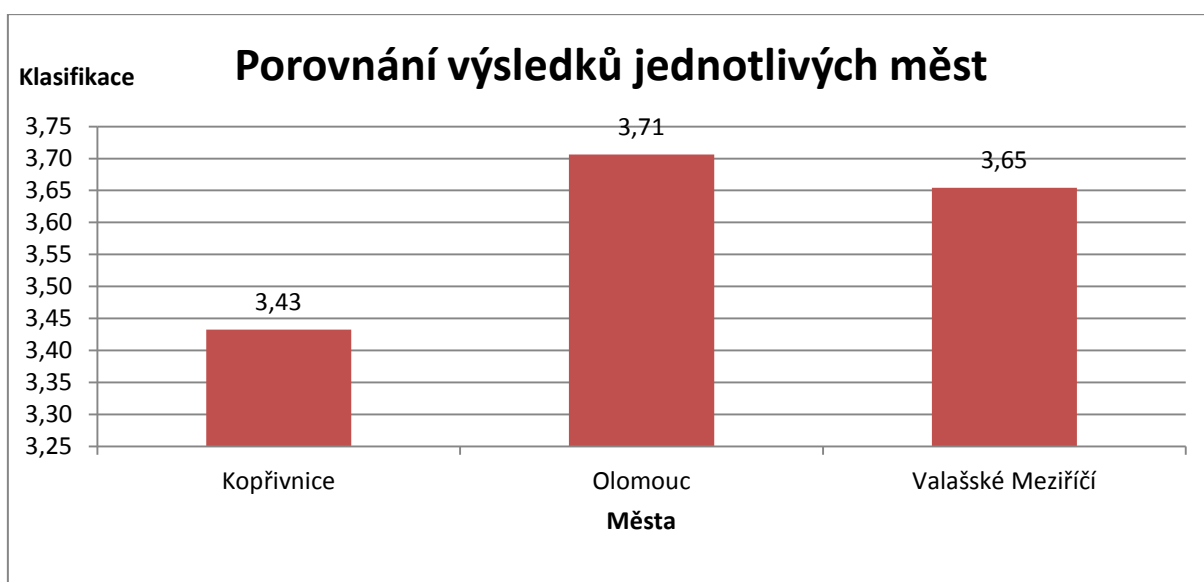
Graf 5.4. Celkové výsledky jednotlivých škol



Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledky ze všech škol (viz Graf 5.4) jsou hodně vyrovnané. Je zřejmé, že výuka dopravní výchovy probíhá na všech školách velmi podobně. Nejhoršího výsledku dosáhli žáci škol Olomouc – C, kde vykazovali velmi špatné vědomosti; žáci z této školy získali průměr 4,0. Druhá nejhorší srovnávaná škola (Olomouc – B) dosáhla průměru 3,9. Školy Valašské Meziříčí – A a Valašské Meziříčí – C dosáhly obě klasifikačního průměru 3,8. Další škola v pořadí je ZŠ Kopřivnice, která dosáhla na klasifikační stupeň 3,4. O něco lépe dopadla škola Valašské Meziříčí – B, která získala klasifikační hodnotu 3,3. Nejlépe ze všech škol tak dopadla ZŠ Olomouc - A s celkovým klasifikačním hodnocením 3,2. Celková procentuální úspěšnost všech respondentů dosáhla na hodnotu pouze 66,3 %. Celkový klasifikační průměr všech škol činí 3,6.

Graf 5.5. Porovnání výsledků jednotlivých měst



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu 5.5, který porovnává celkovou úspěšnost v jednotlivých městech, je zřejmé, že nejlepší znalosti z dopravní výchovy měli žáci v Kopřivnici, kde jejich průměr známek byl 3,43. Nejhůře dopadli žáci v Olomouci s aritmetickým průměrem známek 3,71, o něco lépe uspěli žáci ve Valašském Meziříčí s aritmetickým průměrem 3,65. Celkově jsou tyto výsledky velmi vyrovnané, liší se v desetínách.

5.3.1 Shrnutí závěrů

Na základě vyhodnocených didaktických testů je zřejmé, že znalosti žáků z dopravní výchovy nejsou na očekávané úrovni. Testy jednoznačně vykazují nízkou úroveň znalostí jednotlivých žáků. Školy byly vybrány s ohledem na odlišnost dopravy i velikost měst s různou hustotou provozu. Měly by se stále více snažit dopravní výchovu zařazovat do vyučovacího procesu, navštěvovat dopravní hřiště a zapojovat dopravní výchovu i do jiných předmětů než Člověk a jeho svět. V přílohách je uvedeno několik možností, jak se dá dopravní výchova zapojit např. do matematiky, českého jazyka či dramatické výchovy, ve které lze velmi dobře simulovat dopravní situace a vstupovat do různých rolí účastníků provozu. Velmi zajímavé je, že nejhůře dopadli žáci v Olomouci, vzhledem k velikosti města a různorodosti dopravních prostředků. Předpokládalo se, že právě Olomouc dopadne ze všech měst nejlépe, protože např. ve Valašském Meziříčí nejsou světelné křižovatky a přechody pro chodce řízené světelnými signály, pouze kruhové objezdy, takže se žáci s „barevnými panáčky“ nesetkávají tak často (někteří žáci z Valašského Meziříčí upozorňovali na tuto skutečnost vepsáním poznámky do testu).

ZÁVĚR

Diplomová práce je zaměřena na dopravní výchovu na 1. stupni ZŠ a postavení žáků v silničním provozu. Dopravní výchovu považují za velice důležitý vyučovací předmět, na který by neměly školy zapomínat. Po zpracování této problematiky se potvrdily předpoklady o tom, že žáci mají stále značně nedostatečné znalosti v této oblasti, zároveň byly naplněny cíle diplomové práce.

Žák primární školy, jehož bližší specifikace je upřesněna v první kapitole diplomové práce, každý den různými způsoby vstupuje do role účastníka silničního provozu, nejčastěji jako chodec a cyklista. Je více než důležité, aby žák věděl, jak se správně chovat a reagovat v každodenních i rizikových situacích, se kterými se musí setkávat. V současnosti je již velké množství škol, které se zapojily do dopravní výchovy. V naší společnosti není možné, aby se žák do role účastníka silničního provozu nedostal, proto si tento problém musí celá společnost uvědomovat, i rizika s tím spojená, která žákům a všem dětem hrozí. Je nutné, aby se i řidiči a rodiče chovali ohleduplně a podle pravidel silničního provozu, a byli tak správným vzorem pro své děti a ostatní spoluobčany.

Jak již bylo řečeno, škola by měla být základním pilířem dopravní výchovy, tento název nese i jedna z kapitol diplomové práce. Vše je založeno na komunikaci, ať se již jedná o komunikaci mezi učitelem a žáky, ale také komunikace mezi učitelem a rodiči je v tomto případě nezbytná, učitel by měl rodiče upozorňovat na možné nedostatky v této oblasti a rodiče pak mohou se svými dětmi problematiku zkoušet v praxi.

Třetí kapitola teoretické části se zaměřuje přímo na dopravní výchovu na základní škole. Vyzdvihuje nezbytná pravidla, která by měl žák znát, a také důležitost používání bezpečnostních prvků, jako jsou přilby, reflexní doplňky, eventuálně chrániče. Opět jsou zdůrazněny i úkoly pro rodiče, kteří nesou za své děti velkou zodpovědnost v této oblasti do jejich budoucího života.

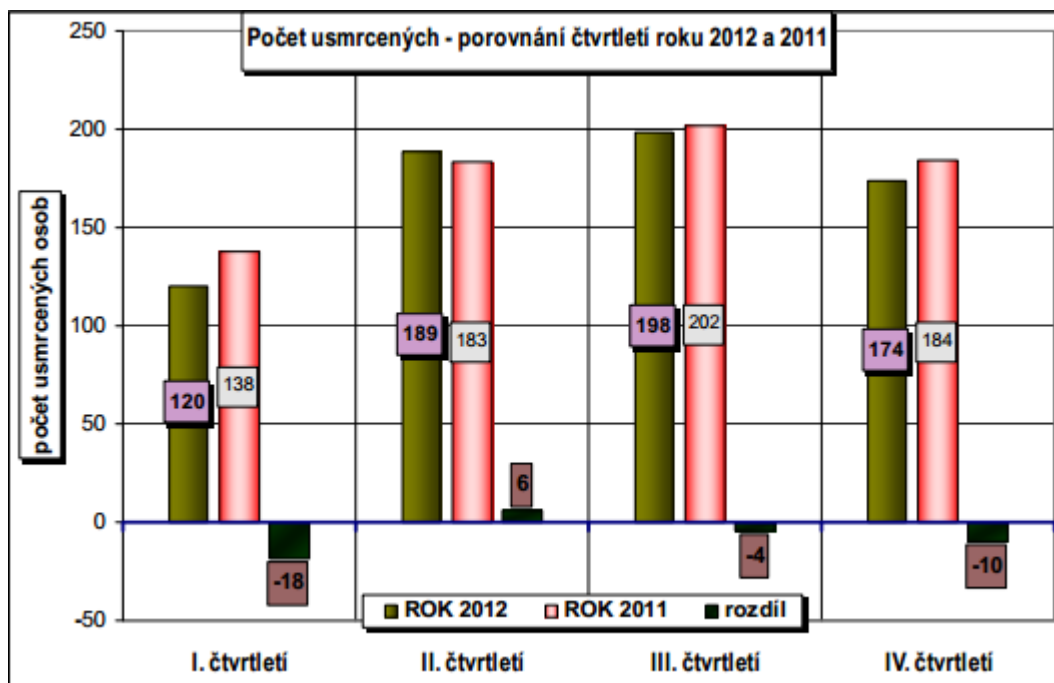
Výzkumné šetření diplomové práce se zaměřilo na znalosti žáků čtvrtých a pátých ročníků z oblasti dopravní výchovy. Výzkumné šetření proběhlo na vybraných školách v Olomouckém, Zlínském a Moravskoslezském kraji. Celý výzkum byl prováděn anonymně. Ve výsledcích jsou rozděleny školy podle měst a následně podle věku respondentů.

Díky těmto výsledkům z výzkumného šetření se potvrdily mé předpoklady o tom, že žáci nemají příliš dobré vědomosti z dopravní výchovy. Všechny tyto výsledky jsou popsány v praktické části. Díky této zkušenosti mohu usoudit, že žáci jsou v dopravní výchově spíše průměrní, někdy až podprůměrní.

Hlavním důležitým prvkem současné doby však je, že se snižují počty usmrcených dětí na silnicích. Tento fakt je velice pozitivní, ale nesmíme si myslet, že je to vše na dobré cestě, protože celková nehodovost na našich silnicích je stále vysoká, proto musí mít žáci na prvním stupni pevné základy v dopravní výchově. Musí jim být zdůrazňována důležitost ohleduplnosti na silnicích k životu ostatních účastníků provozu, ale také k životu sebe sama. Jednou z těchto dětí vyrostou dospělí účastníci provozu a bude záležet na tom, jak se postaví do své role řidiče, jestli zodpovědně vůči sobě a ostatním lidem nebo se budou řídit bezhlavě našimi silnicemi a ohrožovat tak životy ostatních lidí.

Policie ČR v roce 2012 řešila 81 404 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo celkem usmrceno 681 osob, těžce zraněno bylo 2 986 osob a lehce zraněno bylo 22 590 osob. Odhadované škody policie na místě nehod byly 4 875, 42 mil. Kč.

Obrázek Z.1. Počet usmrcených – porovnání čtvrtletí roku 2012 a 2011



Zdroj: Policie ČR, dostupné z: <http://www.policie.cz/>

Stále je viditelné, že se statistiky nehodovosti posledních let snižují. Z předchozího obrázku (viz Obrázek Z.1) je zřejmé, že počty usmrcených byly vyšší pouze ve druhém čtvrtletí roku 2012 oproti roku 2011. Nejvyšší pokles je zaznamenán v prvním čtvrtletí.

Tabulka Z.1. Nehody a jejich následky za posledních 10 let

rok	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 137	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 590

Zdroj: Policie ČR, dostupné z: <http://www.policie.cz/>

V roce 2012 policie musela řešit dopravní nehodu jednou na necelých 7 minut. Každých 23,3 minut byl zraněn člověk a každou 2,9 hodinu byl zraněn těžce. V průměru za každých 13 hodin zemřel při dopravní nehodě člověk a každou hodinu byla způsobena škoda přesahující 222 tisíc Kč.

O prevenci dopravní nehodovosti se v naší zemi nejvíce zajímá oddělení BESIP (bezpečnost silničního provozu), které je od roku 2008 součástí Ministerstva dopravy ČR. BESIP se zabývá vyučováním dopravní výchovy na školách a vytváří pro ně i učebnice a učební materiály. Snaží se dostat do povědomí i starších řidičů, a to hlavně tím, že vytváří různé kampaně. Kampaň, která se dostala asi nejvíce do povědomí široké veřejnosti, je kampaň „Nemyslíš, zaplatíš“, která je založena na videích ukazujících tragické nehody. Tato kampaň pronikla i do médií, videa se objevovala i v televizi. Videá jsou velmi emocionálně založená a mají zanechat silný citový zážitek. Ukazují na to, co se může stát, když je člověk neohleduplný, hrubý, ale také na to, že někdy člověk nemůže dělat vůbec nic, že se prostě může stát obětí za špatné chování druhých. Bohužel ani tyto kampaně zatím nedokázaly v dopravní nehodovosti zabránit. Někteří řidiči by si je měli pouštět před každou svou jízdou, možná by se pak zachovali v některých situacích jinak a omezili by svou rychlost.

Jak vyplývá z většiny obrázků (např. Obrázek U.1 v Úvodu), tak trend je takový, že se celkově snižuje dopravní nehodovost, což je jistě velmi pozitivní fakt, avšak nemusí to být právě v důsledku lepšího či ohleduplnějšího chování řidičů a větších znalostí dětí, kteří se

pohybují v silničním provozu. V posledních letech se rozmohlo budování nových cyklostezek, stezek pro chodce, obytných zón a dětských hřišť, kde dítě není v tak velkém ohrožení. Toto jsou všechno pozitivní informace, ale díky všem těmto stavbám se právě snížila dopravní nehodovost. Nezlepšilo se chování řidičů a snad ani některých rodičů, kteří si mnohdy neuvědomují, že i na cyklostezkách se mohou jejich děti dostat do nebezpečné situace. Rodiče bohužel velmi často také dostatečně neznají pravidla silničního provozu, chodí na procházky po cyklostezkách se svými dětmi (nebo se psy). Chodci by na stezku označenou jako cyklostezka neměli vůbec vstupovat, což si často neuvědomují.

Chování dospělých na cyklostezkách je opravdu zážející. Setkala jsem se i s jedinci, kteří se po cyklostezce pohybovali na kolečkových bruslích a zároveň vedli psa, který při průjezdu ostatních účastníků cyklostezky se chtěl za nimi rozbíhat; nemusím vysvětlovat, jak je toto chování nebezpečné. Velmi častou situací na cyklostezkách je i jízda dvou a více kol vedle sebe, velmi často i rodiče s dítětem. V těchto situacích většinou nemusí dojít k úmrtí, ale mohou vzniknout vážná a bolestivá zranění; proto by měla Policie ČR více kontrolovat, kdo a jakým způsobem se pohybuje nejen na silnicích, ale i mimo ně, poté budou naše děti ve větším bezpečí. Pokud si to veřejnost ještě více uvědomí, tak dopravní nehoda se může stát jako velmi ojedinělý jev. Zatím je realita taková, že ročně na našich silnicích zemřou stovky lidí, nejvíc na to doplácí nevinní lidé.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literatura:

HAVLÍNOVÁ, Miluše. Program podpory zdraví ve škole: rukověť projektu Zdravá škola. 2., rozš. vyd. Praha: Portál, 2006, 311 s. ISBN 80-7367-059-3.

CHRÁSKA, Miroslav. Didaktické testy: příručka pro učitele a studenty učitelství. Brno: Paido, 1999, 91 s. ISBN 80-85931-68-0.

CHRÁSKA, Miroslav. Úvod do výzkumu v pedagogice. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2006, 168 s. ISBN 80-244-1367-1.

JŮVA, Vladimír a Čestmír LIŠKAŘ. Úvod do srovnávací pedagogiky: vysokoškolská učebnice pro posl. fakult připravujících učitele. 1. vyd. Praha: SPN, 1982, 233 s.

KONOPOVÁ, B., KOHOUTSKÝ, J. Ahoj, písničko! Hudební výchova pro 1. Ročník. Praha: Pansofia, 1997. ISBN 28-858045-91-3.

MERTIN, Václav. Výchovné maličkosti: průvodce výchovou dítěte do 12 let. Vyd. 1. Praha: Portál, 2011, 212 s. ISBN 978-80-7367-857-9.

MOJŽÍŠEK, Lubomír. Vyučovací metody. 1/1. vyd. Praha: SPN, 1972, 171 s.

NELEŠOVSKÁ, Alena a Hana SPÁČILOVÁ. Didaktika primární školy. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2005, 254 s. ISBN 80-244-1236-5.

SITNÁ, Dagmar. Metody aktivního vyučování: spolupráce žáků ve skupinách. Vyd. 1. Praha: Portál, 2009, 150 s. ISBN 978-80-7367-246-1.

SPÁČILOVÁ, Hana. Pedagogická diagnostika v primární škole. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, 119 s. ISBN 978-80-244-2264-0.

SPIPKOVÁ, Vladimíra. Proměny primární školy a vzdělávání učitelů v historicko-srovnávací perspektivě. Praha: Univerzita Karlova, 1997, 121 s. ISBN 80-86039-41-2.

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.

STOJAN, Mojmír. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

STOJAN, Mojmír. Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009, 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.

STOJAN, Mojmir. 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.

SUNKOVSKÁ, Blanka, ŠŤASTNÝ, Jaroslava NOVÁKOVÁ. STUDIO LINES S.R.O. Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník základní školy. 2. dopl. vydání. Praha: Ministerstvo dopravy - BESIP, 2007.

ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, Jitka. Přehled vývojové psychologie. 2. vyd. Olomouc: Unverzita Palackého v Olomouci, 2008, 175 s. ISBN 978-80-244-2141-4.

ŠVEC, Štefan. Metodologie věd o výchově: kvantitativně-scientické a kvalitativně-humanitní přístupy v edukačním výzkumu. České rozš. vyd. Brno: Paido, 2009, 302 s. ISBN 978-80-7315-192-8.

VOTRUBA, Josef a Eva PRŮŠKOVÁ. "Stůj!": "pozor!" : "volno!" : cvičebnice dopravní výchovy pro 4.ročník ZŠ : (cyklista). 11.vyd. Praha: SPN, 1990, 90 s.ISBN 80-04-24765-2.

Internetové zdroje:

Besip: Ministerstvo dopravy. [online]. 1. 1. 2012 [cit. 2014-01-15]. Dostupné z WWW:<
<http://www.ibesip.cz/>>.

MŠMT. Ministerstvo školství: mládeže a tělovýchovy. [online]. © 2013 – 2014 [cit. 2014-02-13]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/skolstvi-v-cr/skolskareforma/ramcove-vzdelavaci-programy>

Na kole jen s přílbou. *nakolejensprilbou.cz.* [online]. © 2012 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z
WWW: < <http://www.nakolejensprilbou.cz/>>.

Policie ČR. *Policie ČR.* [online]. © 2014 [cit. 2014-04-08]. Dostupné z WWW:<
<http://www.policie.cz/>>.

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (se změnami k 1. 9. 2013). [online].
Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, 2013. 142 s. [cit. 2014-02-02]. Dostupné z
WWW:< <http://nuv.cz/ramcove-vzdelavaci-programy/upraveny-rvp-zv>>.

RVP. Metodický portál. [online]. 1. 1. 2012 [cit. 2014-03-03]. Dostupné z WWW: <
<http://www.rvp.cz/>>.

Legislativní dokumenty:

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

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

DV	Dopravní výchova
KOP	ZŠ Kopřivnice
OL - A	ZŠ Olomouc A
OL - B	ZŠ Olomouc B
OL - C	ZŠ Olomouc C
VM - A	ZŠ Valašské Meziříčí – A
VM - B	ZŠ Valašské Meziříčí – B
VM - C	ZŠ Valašské Meziříčí – C
Poř. čís.	Pořadové číslo
RVP ZV	Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek U.1. Vývoj počtu usmrcených dětí v ČR

Obrázek U.2. Vývoj dopravních nehod a jejich následků

Obrázek U.3. Viníci dopravních nehod s účastí dětí

Obrázek 3.1. Zapojení do DV v roce 2011-2013

Obrázek 3.2. Zapojení do DV

Obrázek 3.3. Viditelnost oblečení při zhoršené viditelnosti

Obrázek 3.4. Vybavení jízdního kola

Obrázek 3.5. Průkaz cyklisty

Obrázek Z.1. Počet usmrcených – porovnání čtvrtletí roku 2012 a 2011

SEZNAM TABULEK

Tabulka 3.1. Počty škol zapojených do dopravní výchovy za I. pololetí roku 2013

Tabulka 3.2. Počty usmrcených v silničním provozu v letech 2009-2015 (předpoklad)

Tabulka 5.1. Výsledek didaktických testů ze základní školy Kopřivnice

Tabulka 5.2. Výsledek didaktických testů ze základní školy Olomouc – A

Tabulka 5.3. Výsledek didaktických testů ze základní školy Olomouc – B

Tabulka 5.4. Výsledek didaktických testů ze základní školy Olomouc - C

Tabulka 5.5. Výsledek didaktických testů ze školy Valašské Meziříčí – A

Tabulka 5.6. Výsledek didaktických testů ze základní školy Valašské Meziříčí – B

Tabulka 5.7. Výsledek didaktických testů ze základní školy Valašské Meziříčí – C

Tabulka Z.1. Nehody a jejich následky za posledních 10 let

SEZNAM GRAFŮ

Graf 5.1. Úspěšnost v jednotlivých otázkách

Graf 5.2. Výsledky klasifikace podle věku žáků

Graf 5.3. Celková úspěšnost žáků

Graf 5.4. Celkové výsledky jednotlivých škol

Graf 5.5. Porovnání výsledků jednotlivých měst

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1. Volba vhodných výukových metod při výuce

Příloha č. 2. Didaktické zásady a formy práce

Příloha č. 3. Náměty pro práci ve výuce dopravní výchovy

Příloha č. 4. Didaktický test

Příloha č. 5. Fotografie z dopravního hřiště

PŘÍLOHY

Příloha č. 1. Volba vhodných výukových metod při výuce

Jaký styl vyučovací hodiny žáky zajímá? Co by ve vyučovacích hodinách rádi dělali? Jakým stylem se nejlépe naučí požadovanou látku? Tyto otázky si většina učitelů bohužel neklade, ale učitelé na ně odpovědi většinou znají. Žáci mají rádi zajímavé a smysluplné vyučování, kde se často střídají činnosti a je přiměřeně náročné k jejich dosavadním schopnostem. Následující způsoby vyučování jsou seřazeny od nejoblíbenějších po nejméně oblíbené podle žáků. (Sitná, 2009)

Interaktivní způsoby výuky (Sitná, 2009)

1. Skupinové vyučování (kooperativní výuka, diskuse, debaty, menší skupiny).
2. Využívání ICT, interaktivních tabulí.
3. Pedagogické hry, soutěže.
4. Výuka v odborných učebnách.
5. Laboratorní práce, návštěvy knihoven, exkurse.
6. Práce v dílnách a na pozemcích, přirozené prostředí.
7. Samostatná práce ve vyučovací hodině.
8. Pozorování.
9. Čtení.
10. Výklad.

Z tohoto seznamu je zřejmé, že žákům více vyhovuje aktivita, spolupráce, skupinová práce, diskuse a debaty. Pokud žáky vyučování nebaví a nenavštěvují školu rádi, je možná chyba ve stylech výuky a zastaralých způsobech, které někteří učitelé ještě stále používají a tím podporují pasivitu žáků. Pokud bude vyučování pestré, žáci se toho více naučí a škola je bude více bavit, získávání informací se stane zábavnější. (Sitná, 2009).

Příloha č. 2. Didaktické zásady a formy práce

- **Individuální:** cvičení na stanovištích nebo cvičení jednotlivců pro zvýšení intenzity, ale za dodržení didaktických zásad a bezpečnosti, zejména individuálního přístupu, přiměřenosti věku žáků a posloupností (začínat jednoduchými úkoly) (Stojan a kol., 2008).
- **Hromadné:** soutěže jednotlivců nebo skupiny, hodnocení může probíhat součtem bodů, časů za družstvo, pořadím, štafetové hry jsou pro tuto formu velmi vhodné (Stojan a kol., 2008).

Skupinové vyučovací metody

Při skupinové výuce jsme hlavně o aktivní spolupráce všech žáků ve třídě, kdy jsou rozděleni do různě velkých pracovních týmů. Výsledky této vyučovací metody závisí nejen na osobnosti učitele, ale také na osobním přínosu každého žáka, jeho zodpovědnosti k učebnímu procesu. Pokud se učitelé naučí pracovat s těmito metodami, tak je mohou používat při jakýchkoliv tématech a v různých ročnících, stačí pouze přizpůsobit téma, výchovně vzdělávací cíl a organizaci ve třídě (Sitná, 2009).

Skupinové vyučovací metody jsou v souladu s naplňováním kompetencí. Zaměřují se především na individuální znalosti žáků, jeho dovedností a postojů. Dále rozvíjejí spolupráci, především při řešení problému ve skupinách a komunikativní dovednosti. Tyto metody také napomáhají v budování sociálních vztahů ve třídě. Toto má za následek zlepšování atmosféry ve třídě a následně zlepšení výsledků při učení (Sitná, 2009).

Příloha č. 3. Náměty pro práci ve výuce dopravní výchovy

1. Pracovní činnosti

Využití dopravního koberce – křižovatky, světelná znamení. Výroba vlastního zmenšeného dopravního hřiště, výroba značek, důležitá telefonní čísla, vycházky do okolí školy.

2. Český jazyk

Texty s dopravní tematikou, hádanky, tajenky, příběhy, popis jízdniho kola.

3. Matematika

Slovní úlohy s dopravní tematikou, geometrie (dopravní značky), převody jednotek. Pracovní listy s dopravní tematikou.

4. Výtvarná výchova

Kresby vozidel, správné vybavení, dopravní situace. Tvorba nástěnek s fotografiemi.

5. Hudební výchova

Písňe Jany Rychterové, písňe s tematikou dopravy (Stojan a kol., 2007).

Využití dopravní výchovy ve vybraných předmětech

1. Matematika a její aplikace

Tato vzdělávací oblast je založena především na činnostech, které žáci znají z reálných situací. Rozvíjí představivost, základní myšlenkové postupy a vztahy mezi nimi. Žáky směřuje k osvojování algoritmů, symbolů a jejich způsobů použití.

Dopravní výchova nabízí v této oblasti široké využití a přenesení úkolů do praxe. Dopravní výchova může být propojena s mnoha tématy v matematice. A to například s geometrií - tvary dopravních značek, obvod kola, poloměry kružnic (Stojan a kol., 2008). Na druhém stupni lze navázat na dopravní výchovu v dalších předmětech jako je fyzika.

2. Český jazyk a literatura

Čeština je pro žáky nezbytným předmětem, díky kterému se mohou dorozumívat ve svém okolí, sdělovat své problémy, zájmy a získávat nové informace.

Příklad námětu: Výlet na kole

Zdroj: Škola a zdraví pro 21. Století, Dopravní výchova v RVP pro 1. Stupeň ZŠ

Autor: Mojmír Stojan, 2008, s. 33

„Jarda se Standou se domluvili, že si udělají v sobotu výlet na kole. Rozhodli se, že navštíví hrad Buchlov, který byl postaven v polovině 13. Století. Nejvíce se těšili, že se podívají do hladomorny. Před cestou hovořili o tom, co všechno musí mít správně vybavené kolo a proč je to důležité. Poradíte jim?“

a) Správně vybavené kolo by mělo mít:.....

b) Co všechno museli chlapci udělat, než vyjeli z domu?

Očistit kolo, aby.....

Seřídít sedlo, protože.....

Připravit hustilku kdyby.....

c) Cestou na hrad musí Jarda se Standou přejít železniční přejezd. Poradte jim, jak to mají bezpečně a správně udělat.

d) Je ve vašem okolí také nějaký hrad, zámek nebo jiné zajímavé místo? Už jste je navštívili? Popište ostatním, jak se tam dostanete pěšky, na kole (autem).

e) Řekni spolužákům, jak jezdíš na kole:

- Pomalu a opatrně.
- Rychle a nepozorně.
- Rychle, ale bezpečně.
- Podle rady rodičů.

Příklad námětu: Poskládej slovo podle nápovědy

Zdroj: Škola a zdraví pro 21. Století, Dopravní výchova v RVP pro 1. Stupeň ZŠ

Autor: Mojmír Stojan

- použij slabiku, která je druhá ve slově přeseďat,
- použij písmeno, které mají slova kamna a sedmý společná,
- použij první písmeno v abecedě.

Jaké slovo ti vyšlo? Dokážeš namalovat obrázek? Jaké použiješ barvy? Víš, co tyto barvy znamenají?

3. Člověk a svět práce

Obecné náměty:

Žáci zde mohou pracovat individuálně nebo ve skupinkách a tvořit například zmenšený model města s různými domy a křižovatkami. Z kartonu mohou vystříhat různé tvary, jako jsou trojúhelníky, čtverce, kruhy, a poté tvořit dopravní značky. Mohou si vytvořit fiktivní křižovatky, kde budou sami moci pohybovat se značkami. Např. napíchnou špejli na plastelínu a tu umístí do modelu. Mohou s tímto modelem pracovat v dalších předmětech a učit se správně poznávat značky a ukázat si, jak by se měl účastník provozu chovat. Učitel takto může diagnostikovat chyby, kterých se žáci dopouštějí, a zdůrazňovat nedostatky, které se u žáků projevují. Učitel může tento model kdykoliv znovu použít, aby vysvětlil žákům důležité předpisy a zásady chování na silnici a kolem ní.

4. Hudební výchova

Příklad námětu: Rozpoznávání tónu a zvuku

Učivo: Zvuk a tón

Zdroj: Knopová, B., Koutský, J. Ahoj, písničko! Hudební výchova pro 1. ročník

Žáci se učí nejprve rozpoznávat zvuk od tónu. Poslouchají zvuky kolem sebe. Učitel může ťukat na lavici, nebo použít nějaký nástroj k zahrání tónu. Žáci pozorně poslouchají a mají zavřené oči. Učitel otevře okno a zvenku se ozývají dopravní prostředky, nebo pustí nahrávku předem připravených zvuků (cinkání tramvaje, vlak, trubení auta, cinkání kola, závory, signály policie apod.). Poté učitel zdůrazní důležitost zvukových signálů v silničním provozu. A bude se ptát, jaké další zvukové signály znají. Nakonec nakreslí podle fantazie předmět, který vydává nějaký zvuk, a poté předmět, který vydává tón.

5. Výtvarná výchova

Příklad námětu: Dokreslování filmu

Zdroj: Škola a zdraví pro 21. Století, Dopravní výchova v RVP pro 1. Stupeň ZŠ

Autor: Mojmír Stojan

Učitel pustí žákům film, který je zaměřený na dopravní tematiku. V některé části film zastaví a řekne žákům, aby dokreslili konec tohoto filmu. Jak si myslí, že by tato situace mohla dopadnout. Nakonec si všechny obrázky rozloží ve třídě a budou je hodnotit, zda

by se tato situace opravdu mohla takto vyvinout, a jestli jsou i jiné možnosti, jak by film mohl skončit.

Fotografie prací žáků



Zdroj: Vlastní zpracování



Zdroj: Vlastní zpracování



Zdroj: Vlastní zpracování

Příklad námětu: Dopravní komiks

Zdroj: Škola a zdraví pro 21. Století, Dopravní výchova v RVP pro 1. Stupeň ZŠ

Autor: Mojmír Stojan

Cílem komiksu je v jednotlivých obrázcích zachytit průběh situace a její vývoj. Může to být přímý nástroj dopravní výchovy.

Příklad námětu: Reakce na fotografii

Zdroj: Škola a zdraví pro 21. Století, Dopravní výchova v RVP pro 1. Stupeň ZŠ

Autor: Mojmír Stojan

Žákům je nabídnuta fotografie s nějakým naznačeným dopravním problémem. Žáci mají za úkol určitým způsobem na fotografii reagovat pomocí malby, kresby nebo koláže.

6. Dramatická výchova

Žáci zde mohou vstupovat do různých rolí a zkusit si jaké to je být v situaci některých účastníků provozu, když se jim stane nějaká nečekaná situace. Žáci si v dramatické výchově mohou sami zkusit, jak by na problémové situace reagovali a jak se na ně má správně reagovat. Mohou vstupovat do rolí při zkoušení dopravní nehody a následného přivolání

pomoci, řešení problémů v hromadných dopravních prostředcích nebo mohou dotvářet příběhy z různých pohledů (Stojan a kol., 2008).

Příloha č. 4. Didaktický test

Dobrý den, jmenuji se Anežka Poláčková, jsem studentkou 5. ročníku Univerzity Palackého v Olomouci, obor Učitelství pro 1. stupeň základních škol. Píši diplomovou práci zaměřenou na dopravní výchovu. Prosím o vyplnění tohoto testu. Za vyplnění Vám velice děkuji.

Jsem: chlapec
dívka

Je mi:.....let/roků

Zakroužkuj správnou odpověď:

1. Silnici přecházím:

- a) až auta začnou zastavovat nebo žádné nejede
- b) až když auta zastavila nebo nic nejede
- c) až budu chtít, tak ji rychle přeběhnu
- d) nevím

2. Jestliže se během přecházení rozsvítí červený panáček:

- a) vrátím se zpátky na chodník
- b) pospíším si a dokončím přecházení
- c) zůstanu stát a počkám na zelenou
- d) nevím

3. Po vystoupení z autobusu přecházím po přechodu:

- a) nebo za autobusem, ale lépe počkám, až autobus odjede ze zastávky
- b) nebo před autobusem, ale lépe počkám, až autobus odjede ze zastávky
- c) nebo kdekoliv jinde
- d) nevím

4. Před přecházením po přechodu:

- a) se nemusím rozhlížet, mám jako chodec přednost, auta musí zastavit
- b) se vždy pečlivě rozhlédnu, jdu po přechodu vpravo a nemusím se rozhlížet
- c) se vždy pečlivě rozhlédnu, jdu po přechodu vpravo a stále se rozhlížím
- d) nevím

5. Než vyjedu na kole, zjistím:

- a) zda je kolo v pořádku a nechybí mu nic z povinné výbavy
- b) zda je kolo v pořádku – řídítka a brzdy
- c) zda má světlo a zvonek
- d) nevím

6. Do auta nastupuji a vystupuji z něj:

- a) dveřmi u chodníku nebo krajnice
- b) vždy zleva od chodníku
- c) z jakékoliv strany
- d) nevím

7. Jezdit na kole se naučím nejlépe:

- a) na rovné silnici, kde jezdí málo aut, třeba mezi domy
- b) na dopravním hřišti nebo na místě mimo silniční provoz
- c) na parkovišti s velkou volnou plochou
- d) nevím

8. Jako cyklista se řídím:

- a) všemi značkami okolo silnice i na ní
- b) jen značkami stojícími u silnice
- c) jen značkami pro cyklisty
- d) nevím

9. Na stezce pro cyklisty jedu ve dvojici:

- a) vpravo, nejvýše dva vedle sebe
- b) vpravo za sebou
- c) kdekoliv, mám tady přednost
- d) nevím

10. Znamení o změně směru jízdy dávám:

- a) včas, a to jen před změnou směru jízdy
- b) včas, a to po celou dobu, kdy měním směr jízdy
- c) včas, ale jen při předjíždění
- d) nevím

11. Při jízdě po silnici:

- a) jedu co nejvíce vpravo a sleduji provoz před sebou
- b) jedu co nejvíce vpravo a sleduji provoz okolo sebe
- c) jedu uprostřed jízdního pruhu a sleduji provoz okolo sebe
- d) nevím

12. Při jízdě na kole jsem pozorný a spoléhám se:

- a) vždy na sebe a počítám s chybami druhých
- b) na to, že řidiči se vždy chovají podle předpisů
- c) na to, že na mne jako pomalejšího berou všichni ohled
- d) nevím

13. Za tmy a snížené viditelnosti radši nevyjízím, jestliže ano, musím mít k povinné výbavě ještě:

- a) vpředu nebo vzadu bílé světlo a na sobě reflexní doplňky
- b) vpředu červené a vzadu bílé světlo a na sobě reflexní doplňky
- c) vpředu bílé a vzadu červené světlo a na sobě reflexní doplňky
- d) nevím

14. Na bruslích po silnici smím jet:

- a) po jakékoliv straně, záleží na hustotě provozu a kvalitě silnice
- b) vpravo stejně jako cyklisté, ale je to nebezpečné, volím raději jinou cestu
- c) vlevo stejně jako chodci, ale je to nebezpečné, volím raději jinou cestu
- d) nevím

15. Povinná výbava na kolečkových bruslích je:

- a) chrániče kolen, loktů a zápěstí
- b) ochranná přilba, popřípadě i chrániče kolen, loktů a zápěstí
- c) nemusí mít přilbu ani chrániče
- d) nevím

Zdroj: (Besip [online], 2012)

Příloha č. 5. Fotografie z dopravního hřiště

Fotografie č. 1. Chůze po chodníku směrem k dopravnímu hřišti



Zdroj: Vlastní zpracování

Fotografie č. 2. Jízda v pruzích



Zdroj: Vlastní zpracování

Fotografie č. 3. Zastavení na hranici křižovatky



Zdroj: Vlastní zpracování

Fotografie č. 4. Dopravní značka STOP



Zdroj: Vlastní zpracování

Fotografie č. 5. Chůze žáků přes přechod



Zdroj: Vlastní zpracování

Fotografie č. 6. Nesprávné zastavení na přechodu pro chodce



Zdroj: Vlastní zpracování

Fotografie č. 7. Čekání žáků na zelenou (vzadu je žák bez cyklistické přilby)



Zdroj: Vlastní zpracování

Poznámka: Rodiče byli obeznámeni na třídních schůzkách s umístěním fotografií jejich dětí do diplomové práce (v nedetailním rozlišení).

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Anežka Poláčková
Katedra:	Primární a preprimární pedagogiky
Vedoucí práce:	doc. PhDr. Miluše Rašková, Ph.D.
Rok obhajoby:	2014

Název práce:	Žák primární školy jako účastník silničního provozu
Název v angličtině:	A primary school pupil as a road user
Anotace práce:	<p>Diplomová práce se zabývá postavením žáka v silničním provozu. Prezentuje dopravní výchovu na 1. stupni základní školy a zdůrazňuje některé rizikové faktory této problematiky, jako je například postavení dopravní výchovy ve vyučování, její důležitost a dopad na život žáků na 1. stupni ZŠ. Příkladá velkou důležitost škole jako hlavnímu zdroji informací ohledně problematiky silničního provozu. Dále zdůrazňuje dopravní nehodovost žáků. Ukazuje na vědomosti, které by měli žáci na prvním stupni velmi dobře ovládat. Po teoretické části následuje praktická, která je založen na popisu výsledků z didaktických testů. Výzkum probíhal na několika základních školách a celkem ve třech různých krajích. Žáci vykazovali velmi podobné znalosti.</p>
Klíčová slova:	Dopravní nehoda, primární škola, Rámcový vzdělávací program, silniční provoz, vědomosti, základní škola, žák.

Anotace v angličtině:	<p>This thesis deals with pupil position as a road user. It presents traffic education in a primary school and it emphasize risk factors of this issue, like position road traffic education in a primary school. It focus heavily on great importance school as a main source of information on this traffic issue. Also highlights at pupils accidents in the road traffic. Shows knowledge which pupils should have very well known in a primary school. The theoretical part is followed by research which is based on the description of the results of educational tests. The research was conducted at several primary schools in three different regions. Pupils showed very similar knowledge.</p>
Klíčová slova v angličtině:	<p>Traffic accident, primary school, General educational program, traffic knowledge, primary school, pupil.</p>
Přílohy vázané v práci:	<p>Náměty a vhodné metody do vyučování dopravní výchovy, didaktický test, fotografie z dopravního hřiště</p>
Rozsah práce:	<p>81stran</p>
Jazyk práce:	<p>čeština</p>