

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Bakalářská práce

Michal Butkovič

**Dopravní výchova u dětí prvního stupně
základních škol**

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Dopravní výchova u dětí prvního stupně základních škol“ vypracoval samostatně a použil jsem pouze uvedených pramenů a literatury.

V Lipníku nad Bečvou dne 10. dubna 2019

.....

Michal Butkovič

Poděkování

Děkuji PhDr. Renému Szotkowskému, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce, vstřícný přístup a užitečné rady. Také děkuji školám, které se účastnily výzkumného šetření pro tuto práci. V neposlední řadě děkuji mé rodině za podporu po celou dobu studia.

Obsah

ÚVOD	6
I. TEORETICKÁ ČÁST	9
1 Historie dopravní výchovy	9
1.1 Dopravní výchova v České republice.....	9
1.2 Dopravní výchova ve světě	10
1.3 Zařazení dopravní výchovy do systému výchov	12
2 Dopravní výchova v RVP pro základní školy	14
2.1 Co je to RVP?.....	14
2.2 Implementace dopravní výchovy do vzdělávacích oblastí.....	14
2.3 Jednotlivé vzdělávací oblasti v dopravní výchově	15
3 Dopravní výchova na 1. stupni základních škol	19
3.1 Témata vyučovaná v 1. – 3. třídě	20
3.2 Témata vyučovaná ve 4. – 5. třídě	21
4 Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol.....	22
4.1 Učitel dopravní výchovy	23
4.2 Teoretická část výuky.....	23
4.3 Praktická část výuky.....	28
5 BESIP a jeho činnost	29
5.1 Preventivní projekty pro zvýšení bezpečnosti.....	29
5.2 Výukové programy.....	30
II. PRAKTICKÁ ČÁST	31
6 Zhodnocení aktuálního stavu zkoumané problematiky.....	31
7 Výzkumné šetření	33
7.1 Cíle a problémy výzkumného šetření.....	33
7.2 Výběr vzorku do výzkumného šetření	35
7.3 Metoda sběru dat	36

7.4	Pilotní studie.....	38
8	Výsledky výzkumného šetření	40
8.1	Zpracování didaktického testu	41
8.2	Vyhodnocení deskriptivních otázek (problémů).....	51
8.3	Relační problémy	54
9	Vyhodnocení výzkumného šetření	61
	ZÁVĚR	63
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	65
	SEZNAM TABULEK	68
	SEZNAM GRAFŮ	69
	PŘÍLOHY	70
	ANOTACE	74

ÚVOD

Lidé se každý den pohybují z místa na místo. Většina lidí si neuvědomuje, že i pouhý chodec je účastníkem provozu na pozemních komunikacích. Přece jen i chodci mají svá pravidla, která musí dodržovat při chůzi na chodníku nebo na komunikaci. Dalším možností přepravy je jízda na jízdním kole. V posledních letech se stává jízdní kolo čím dál více používanějším dopravním prostředkem, a to především ve městech, kde je obtížná doprava osobními vozidly či městskou hromadnou dopravou, a to je hlavní důvod, proč je nezbytné, aby se populace učila pravidla pohybu na pozemních komunikacích již od útlého věku. Mohou tak učinit prostřednictvím dopravní výchovy, která je výborným nástrojem pro zvýšení povědomí o pravidlech silničního provozu.

Téma „*Dopravní výchova u dětí prvního stupně základních škol*“ jsem si nevybral náhodně. Jedním z důvodů, proč jsem si tohle téma vybral je, že považuji dopravní výchovu za velice důležitou. Média nás každý den zahrnují zprávami o tragických dopravních nehodách. Nejtragičtější je, pokud dojde při nehodě k usmrcení člověka. Dopravní nehody jsou nejčastěji způsobeny nezkušeností či riskantním chováním řidiče. Proto je nutné, aby byly děti seznámeny s problematikou o pohybu na komunikacích již od útlého věku. Mohou tím ochránit nejen sebe, ale i ostatní. Další motivací při psaní této bakalářské práce je můj otec, který je již mnoho let učitelem autoškoly. Každý den se pohybuje v provozu na silnicích a učí budoucí řidiče, jak se chovat v silničním provozu a snaží se přispívat ke zlepšení jednání řidičů na cestách. Na tohle téma bych chtěl navázat v této absolventské práci. Posledním a zároveň nejpodstatnějším důvodem ke zvolení tohoto tématu je, že se sám podílím již 5 let na výuce dopravní výchovy a chtěl jsem rozšířit své znalosti a zároveň tak zjistit aktuální stav vědomostí žáků prvního stupně základních škol v místě mého bydliště.

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit aktuální stav dílčích průřezových znalostí z oblasti dopravní výchovy vyučované ve 4. třídách prvního stupně základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí pomocí námi vytvořeného didaktického testu. Hlavní cíl je postupně naplňován pomocí dílčích cílů teoretické a praktické části.

Teoretická část práce je rozdělena do pěti kapitol. První kapitola se zabývá historií dopravní výchovy na území České republiky a vybraných zahraničních zemích. Následně je zde popsáno zařazení dopravní výchovy do systému výchov. Druhá kapitola obsahuje implementaci dopravní výchovy do jednotlivých vzdělávacích oblastí v rámci vzdělávacího programu zkráceně – RVP pro základní školy. Třetí kapitola popisuje témata

problematiky dopravní výchovy, která by měla být vyučována postupně od první až po pátou třídu základní školy. Čtvrtá a zároveň nejobsáhlejší kapitola se zabývá analýzou tematického plánu dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol. Kapitola obsahuje podkapitulu teoretické a praktické části výuky.

Praktická část je rozdělena na čtyři kapitoly, které jsou označeny čísly 6 až 9. Šestá kapitola hodnotí aktuální stav zkoumané problematiky a jsou zde prezentovány některé výzkumy, které proběhly v nedalekém okolí mého bydliště na příbuzné téma. Sedmá kapitola popisuje výzkumné šetření jako celek. Podkapitolami jsou cíle a problémy výzkumného šetření, výběr vzorku do výzkumného šetření, metoda sběru dat a pilotáž. Následující a zároveň nejdůležitější kapitola praktické části prezentuje výsledky výzkumného šetření, kde jsou analyzovány jednotlivé otázky z didaktického testu. Poslední devátá kapitola obsahuje vyhodnocení výzkumného šetření.

Věřím, že se mi problematiku dopravní výchovy podařilo dostatečně a kvalitně popsat. Nicméně jako velkou překážku vnímám nedostatek literatury. Velkou část literatury napsal doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc. Tudiž, bylo velmi obtížné potřebnou literaturu shánět a pokud jsem něco sehnal, tak ve většině případu autor opět čerpal z publikací pana docenta Stojana. V některých případech nebylo možné porovnat pohled na danou problematiku od jiných autorů. Další problém se vyskytl v souvislosti se stářím literárních pramenů, kdy bylo napsáno mnoho publikací ohledně dopravní výchovy v 70. letech 20. století. Nicméně i přes tuto překážku se mi ve většině případů podařilo čerpat z aktuálních zdrojů, které nejsou starší více než patnáct let.

Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit aktuální stav dílčích průřezových znalostí z oblasti dopravní výchovy vyučované ve 4. třídách prvního stupně základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí pomocí námi vytvořeného didaktického testu. Cíl práce naplňujeme postupně pomocí teoretických a praktických dílčích cílů.

Dílčím cílem teoretické části bakalářské práce je systematicky popsat výuku dopravní výchovy na prvním stupni základních škol v České republice. Dalším dílčím cílem teoretické části je popsat implementaci dopravní výchovy do jednotlivých vzdělávacích oblastí v RVP. Dále charakterizovat tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol, který byl vytvořen Ministerstvem dopravy společně s organizací BESIP. V návaznosti na předchozí dílčí cíl, je důležité popsat činnost organizace BESIP.

Druhou částí bakalářské práce je část praktická. Prvním dílčím cílem praktické části je shrnout výzkumné šetření a odborné práce o problematice dopravní výchovy ve vybraných českých informačních zdrojích starých maximálně deset let. Jedním z nejdůležitějších dílčích cílů praktické části je sestavit výzkumný nástroj, který bude měřit vybrané znalosti v oblasti dopravní výchovy. Dalším dílčím cílem je zjistit, jaká je dosažená úroveň vědomostí z dopravní výchovy u vybraných žáků základních škol na prvním stupni v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Zjistit, jaký je rozdíl vědomostí dopravní tematiky mezi chlapci a dívkami. Posledním dílčím cílem je zjistit, zdali jsou vybraní žáci v řešení námi vytvořeného didaktického testu úspěšnější na vybraných školách městského typu v Lipníku nad Bečvou v porovnání se školou obecního typu v přilehlém okolí.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 Historie dopravní výchovy

Člověk je bytost, která má neustálé potřeby něco objevovat a cestovat, a tedy i přesouvat se. Je jedno, zdali se jedná o malé dítě nebo dospělého jedince. Všichni se dennodenně účastníme provozu a třeba si to ani neuvědomujeme. Vůbec nezáleží na tom, jestli vlastníme řidičské oprávnění nebo ne, protože účastníkem provozu se stáváte i pokud jdete jako chodec po chodníku, a k tomu přece nepotřebujeme žádné oprávnění, jako je tomu u řízení motorového vozidla. Ale přeci nás jenom musel někdo poučit, jak se chovat například při přecházení vozovky po přechodu pro chodce. Proto si myslím, že pro zlepšení chování účastníků provozu na pozemních komunikacích je nutné provádět dopravní vzdělávání již od útlého věku jedince, abychom si zvykli na určitá rizika a situace, a snažili se tak předcházet nehodám.

Díky tomu se dopravní výchova stala nedílnou součástí pedagogického působení na výchovu mladého člověka.

1.1 Dopravní výchova v České republice

Pojem „Dopravní výchova“ se poprvé objevil v první polovině 20. století. Vše odstartovaly vysoké počty zraněných lidí v Praze roku 1931. Tentýž rok se lehce zranilo na silnicích hlavního města 3263 osob, těžce 1122 osob a 48 lidí utrpělo zranění neslučitelná se životem, ať už se jednalo o řidiče nebo o spolujezdce. Tento tragický rok byl hlavním důvodem k uspořádání „Týdne bezpečnosti“ v Praze v září roku 1932. (Límová, 2006)

Týden bezpečnosti byl tehdy zpestřen velkým množstvím výstav, o které projevila veřejnost enormní zájem. Expozici dopravní výchovy měl na starost Autoklub republiky Československé. Na výstavě bylo možné shlédnout širokou škálu materiálů, které měly za úkol zvýšit bezpečnost na silnicích. Byly zde také vystaveny všechny druhy výstražných značek, které neodmyslitelně patří k bezpečnějšímu pohybu na komunikacích. (Stojan, 2007)

O tři roky později se konala výstava dopravní bezpečnosti, kde byly prezentovány výsledky pořádaných dopravních výchov dětí a mládeže na školách v posledních letech. Dopravní výchovu si vzal pod svá „křídla“ Autoklub, ten pořádal pravidelně tzv. „Hodinky bezpečnosti“, kde vyučoval motoristický cestovatel, skaut, novinář a spisovatel František Alexander Elstner, který poprvé roku 1935 použil termín dopravní výchova. V Praze se zúčastnilo patnáct tisíc dětí ze třinácti obecných škol. V ostatních městech po České republice

bylo proškoleny přes dvacet tisíc dětí. Zajímavostí je, že bezpečnost silničního provozu byla v té době natolik důležitá, že se dokonce tzv. hodinky bezpečnosti dostaly i do rozhlasu pro děti na venkově, které neměly možnost se dostat do míst, kde probíhala výuka. Dalšími organizacemi, které se bezpečností silničního provozu zabývaly, byly Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy a Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze. (Děcký, 2013)

Snahu o zvýšení bezpečnosti na cestách neprojevil pouze Autoklub republiky Československé, ale i školství, které téma zakomponovalo do „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“. V první a druhé třídě byla dopravní výchova zakomponována v obsahu prvouky, ve třetí třídě byla součástí vlastivědy a čtvrtý ročník se zaměřoval do občanské nauky a výtvarné výchovy. (Límová, 2006)

Úroveň bezpečnosti na cestách se dařila posouvat ke kladným hodnotám. Nehodovost se rok od roku zmenšovala a Česká republika v rámci ČSSR patřila k zemím s nejmenší dopravní nehodovostí v Evropě. Tento progres se bohužel zastavil v roce 1986, jelikož rozvoj automobilové dopravy zažíval velký nárůst. Automobilky, především mladoboleslavská společnost Škoda, vyráběly nové automobily rychlostí světla a osobní vůz si mohlo dovolit víc a víc lidí. Tento nepříznivý vývoj pro bezpečnost setrval až do roku 1994, kdy se postupně nehodovost začala snižovat. Nicméně u ostatních evropských národů se dařilo situaci na cestách zlepšovat a posouvat příznivým způsobem. Zůstává tedy otázkou, proč se v naší zemi situace zhoršila. (Stojan, 2007)

1.2 Dopravní výchova ve světě

Většina států v Evropě má program ohledně dopravního chování pevně ukotven v celkovém výchovném systému dětí a mládeže. Každá země má svá specifika, a tudíž je v každé zemi výuka mírně upravována místním požadavkům. Některé země mají dokonce vyčleněný samostatný předmět, který se zabývá danou tematikou. Jinde je součástí učebního plánu, popřípadě je doplněn mimoškolní zájmovou činností. Ve všech případech jsou lektori nebo učitelé pro výuku náležitě proškoleni.

Ve státech jako je Dánsko, Holandsko a Lucembursko je dopravní výchova plnohodnotným předmětem zařazeným do výuky. V sousedním Rakousku učební plán nařizuje provádět výuku ve většině předmětech. Lucie Límová ve svém díle *Teorie dopravní výchovy* uvádí: „*Ve švédsku je intenzivní a systematická výchova k dopravní kázni podporována státními orgány již od roku 1936. Každý žák absolvuje během povinné školní docházky 100 vyučovacích*

hodin teorie a 36 půldnů praktického výcviku v této výchově. Podobně je tomu příprava učitelů.“ (2006, s. 7)

V následujících odstavcích popíšu realizaci dopravní výchovy ve Velké Británii a Nizozemí, protože dle mého názoru tyto dvě země dosahují jedné z nejmenší dopravní nehodovosti.

1.2.1 Velká Británie

Výuka dopravní výchovy na území Velké Británie není povinná. Země nechává výuku čistě v režii jednotlivých škol a lektorů. Avšak Britové k dopravní tématice přistupují velice zodpovědně, jelikož s dopravní výchovou se žáci setkávají po celou dobu svého studia. Počínaje předškolním vzděláváním, až po středoškolské vzdělání. Největší pozornost ale věnují žákům ve věku 5 až 11 let, protože v tomto věku se dítě pohybuje v provozu bez dozoru rodičů. Například tím, že chodí samostatně domů ze školy nebo školy, popřípadě dochází pravidelně na své mimoškolní aktivity. Zajímavostí je, že v Anglii je jedním z nejdůležitějších propagátorů takzvaný Road Safety Officer v překladu – komisař pro bezpečnost provozu. Každý kraj má svého komisaře, který zajišťuje podporu výuky na školách. Dodává materiály, brožurky a učebnice s dopravní tematikou a v neposlední řadě také pořádá školení a vzdělávání pedagogických i nepedagogických zaměstnanců, kteří pracují s dětmi nebo širokou veřejností. (Dopravní alarm, 2009)

1.2.2 Nizozemí

Nizozemí je země, ve které se většina lidí pohybuje na kole, jelikož se jedná o velmi rovinatou zemi. Samozřejmě zde funguje i automobilová doprava, ale větší pozornost je zde věnována cyklistice. Ne nadarmo se Holandsku přezdívá ráj cyklistů a přizpůsobila se této přezdívce i infrastruktura v podobě cyklostezek a dopravního značení pro cyklisty. Celý systém dopravní výchovy v Nizozemsku je veden jako „celoživotní vzdělávání“. Dopravní vzdělávání je nedílnou součástí každého obyvatele, ať už nižšího či vyššího věku. (Děcký, 2013)

Z výše uvedených důvodů se Nizozemí rozhodlo dopravní výchovu rozdělit do následujících skupin:

- 1) Předškolní výchova (0-4 let)
- 2) Základní škola (4-12 let)
- 3) Střední škola (12-16 let)
- 4) Řidiči – začátečníci (řidiči mopedů, automobilů a motocyklů, 16-25 let)
- 5) Držitele řidičských průkazů (25-60 let)
- 6) Starší účastníci dopravního provozu (60 let a starší)

Zdroj: Dopravní alarm, 2009

Největší pozornost se věnuje dětem ve věku 4-12 let a 12-18 let, tedy základním a středním školám. Právě v těchto rocích se na prvním stupni začínají žáci pohybovat sami v provozu a na středních školách si začínají studenti okolo svých 15 let dělat první řidičské průkazy na mopedy a motorky s malým zdvihovým objemem. Vše si vzalo na starost nizozemské ministerstvo dopravy, které odpovídá za výuku na národní úrovni a dále také ministerstvo školství a věd, které zajišťuje implementaci výuky do celonárodního kurikula. (Dopravní alarm, 2009)

1.3 Zařazení dopravní výchovy do systému výchov

V této podkapitole se pokusím zařadit dopravní výchovu do systému výchov v rámci českého školství. Se slovem výchova se zajisté setkal každý z nás. Fungující jedinec totiž žije svůj pozemský život jako vychovávaný, vychovaný nebo se dostává do role vzdělávajícího neboli vychovatele.

Dítě je počínaje narozením dispozičně připraveno k postupnému a pravidelnému obohacování a formování. Ovšem každý člověk a jeho míra vychovatelnosti je ovlivněna jeho individualitou, rozdílným prostředím, kde jedinec vyrůstá a v neposlední řadě společenskými faktory. Výchovou se připravujeme na budoucí život ve společnosti, budujeme si svůj žebříček hodnot a postoje k vnějšímu světu a k sobě samému. (Grecmanová, 1998)

Podle Grecmanové z publikace *Obecná pedagogika I*, je výchova definována jako *„záměrné, cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti a má adaptační, anticipační a permanentní charakter. Je to specificky lidská činnost.“* (Grecmanová, 1998, s. 50)

Dopravní výchova se na školách vyučuje, aby byl co nejvíce minimalizován vznik dopravních nehod, úrazů a následků. Žák je během dopravní výchovy součástí teorie výchovy, v níž se snaží pochopit zákonitosti vůči dovednostem a zákonitostem pedagogické psychologie. U žáka dochází k rozvoji psychických procesů, ale také se rozvíjí složka morálně – volních a charakterových vlastností a pohybových dovedností, které jsou nezbytné pro bezpečný pohyb na komunikacích. (Stojan, 2009)

Dopravní výchova musí být rozdělena a pečlivě naplánována, co a kdy se bude vyučovat tak, aby se vyučovala vhodná problematika pro daný věk, a na to navazuje i vyvozování závěrů a ověřování znalostí, zdali žák chápe danou problematiku správně. Hlavním cílem dopravní výchovy je vytvoření etnických norem chování a jednání. V praktické výuce se klade důraz na senzomotorické dovednosti, jako je přesnost pohybů, koordinace, schopnost fyzicky reagovat na danou situaci v provozu. Pro rozvoj se využívají různé metody, avšak nejúčinnější je praktický výcvik na dětském dopravním hřišti zkráceně – DDH. Zde si žáci mohou vyzkoušet modelové situace mimo běžný provoz, tím pádem jim hrozí minimální nebezpečí. (Stojan, 2009)

Téma dopravní výchovy je zaměřeno na všechny obyvatele. Získané poznatky slouží všem účastníkům provozu, ke zlepšení situace na cestách. Vše vychází ze systematickosti, komplexnosti a kontinuity v rámci jejího zařazení do výchovně vzdělávacího procesu jedince. Dopravní výchova se může pojmout jako celoživotní vzdělávací proces. S dopravou se setkáváme každý den, ať už se jedná o nejzákladnější životní potřeby, či při využívání volného času. V silničním provozu se pohybujeme od nejútlejšího věku a je nutné se v této oblasti dobře orientovat, abychom svým chováním neohrožovali nejen sebe, ale také ostatní účastníky provozu. (Stojan, 2009)

2 Dopravní výchova v RVP pro základní školy

V této kapitole se zaměřím na implementaci dopravní výchovy do jednotlivých vzdělávacích oblastí. Jednotlivé vzdělávací oblasti jsou součástí RVP – rámcového vzdělávacího programu, proto také okrajově popíšu, o co se jedná.

2.1 Co je to RVP?

Roku 2004 se do školského zákona v České republice na základě zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, zařadily takzvané rámcové vzdělávací programy ve zkratce RVP. Rámcové vzdělávací programy byly rozpracovány pro jednotlivé obory vzdělávání. Programy definují obecné cíle vzdělávání, specifikují důležité činnosti pro rozšíření osobnosti studentů. Dále určují hlavní oblasti, ve kterých, by měli být žáci vzděláváni a v neposlední řadě popisují výsledky vzdělávání, kterých má být dosaženo. Jedná se tedy o dokumenty určené pro pedagogy, které schvaluje a vydává Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. Každá škola, ať se jedná o učiliště nebo o školu poskytující všeobecné vzdělávání, jsou rámcové vzdělávací programy (zkráceně RVP) dělány na míru a stanovují jaké vzdělávací cíle má škola plnit v rámci daného oboru. (O RVP a ŠVP, 2018)

2.2 Implementace dopravní výchovy do vzdělávacích oblastí

Uvažovat o založení nového předmětu týkajícího se dopravní výchovy, je zajisté nereálné. I když si myslím, že by tato forma vzdělávání v dopravní tematice vedla k rapidnímu zvýšení bezpečnosti na komunikacích, a proto byla tematika týkající se dopravní výchovy včleněna do jednotlivých vzdělávacích oblastí, které jsou nařízeny v rámcově vzdělávacích programech pro první stupeň základních škol. V určitých oblastech, které si o pár řádků dál popíšeme, byla zapracována průřezová témata, která slouží jako doporučení, kde se problematice věnovat.

Kde zahrnout problematiku dopravní výchovy, je dobře popsáno v publikaci s názvem „*Dopravní výchova v RVP pro první stupeň základních škol*“ od doc. RNDr. PhDr. Mojmíra Stojana, CSc. (2008).

Doporučené oblasti, kde vyučovat danou problematiku:

- 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

Zdroj: Stojan et al., 2008, s. 8

2.3 Jednotlivé vzdělávací oblasti v dopravní výchově

V této podkapitole si popíšeme již zmiňované oblasti, kde je doporučeno zahrnout dopravní výchovu v rámci daného předmětu a okruhu.

2.3.1 Člověk a jeho svět

Oblast „člověk a jeho svět“ vymezuje studijní obsah, který se týká *„člověka, rodiny, společnosti, vlasti, přírody, kultury, techniky, zdraví a dalších témat vztahujících se zejména v nejnižších ročnících bezprostředně k samotnému dítěti a jeho nejbližšímu okolí, regionu, vlasti, Evropě i globální problematice.“* (Stojan, 2008, s. 9) Hlavním úkolem je, aby studenti získávali zkušenosti s každodenním životem a pochopili, jak se pohybovat bezpečně nejen ve svém okolí, kde bydlí, ale také v cizím prostředí, které neznají. Tato oblast se tedy snaží připravovat děti na samostatný pohyb v různorodém prostředí. V našem případě se tedy zaměříme více na problematiku dopravní výchovy. Dítě se snažíme vést k tomu, aby dbalo na svou vlastní bezpečnost, ale také bezpečnému počínání, aby nevzniklo nebezpečí druhým z hlediska účastníka silničního provozu. Pokud se dítě samo účastní silničního provozu, není nutné, aby k pohybu využívalo určitý dopravní prostředek například jízdní kolo. Účastníkem dopravního provozu se stáváme i jako chodci, a proto je nutné znát základní pravidla, dopravní značky a mnoho dalšího nejen pro cyklisty, ale také pro chodce. První místo, na kterém může dítě aplikovat své nabyté vědomosti je místo, kde bydlí. V místě bydliště se dítě pohybuje nejčastěji samo, když si jde hrát ven s kamarády. Proto je důležité, aby znalo své místo bydliště a znalo většinu rizik, které ho venku čekají. Například musí vědět, že nemůže jen tak přeběhnout po přechodu pro chodce bez rozhlédnutí, v horším

případě přeběhnout vozovku mimo místo určené k přecházení, bez náležitého úkonu, kterým je rozhlédnutí. Postupně nabitě zkušenosti bude dítě aplikovat i mimo své místo, kde žije a tím bude zvyšovat svou bezpečnost. (Neuman, 2000)

2.3.2 Člověk a zdraví

Tato oblast se zabývá tím, zdali žák dodržuje zásady bezpečného chování, tak aby neohrožoval sám sebe ani ostatní účastníky. Zná základní pravidla silničního provozu a ví, jak se chovat v provozu. Učitel také upozorňuje na riziková místa na cestách, popřípadě chodnicích nebo jiných komunikacích, kde se žák pohybuje. V návaznosti na to dokáže žák určit místa, kde je zvýšené riziko nebezpečí. V případě nutnosti je žák seznámen, jak primárně poskytnout první pomoc nebo ošetřit drobná zranění. V případě potřeby zná čísla tísňového volání (150 – hasiči, 158 – policie, 155 - zdravotnická záchranná služba a 112 – integrovaný záchranný systém). Učitel také řekne žákům, pokud by volali na čísla tísňového volání, jaké informace po nich operátor na dispečinku bude chtít, jako například kdo volá, co se stalo, kde se nachází a další a v neposlední řadě žák ví, jak se má vhodně obléknout a vybavit například na cyklistický výlet, jízdu na kolečkových bruslích nebo na obyčejnou procházku tak, aby minimalizoval riziko nebezpečí. Příkladem může být zvolení správných ochranných prvků při jízdě na kole nebo kolečkových bruslích. To znamená, že dítě musí vědět, že je povinno mít řádně připevněnou ochrannou přilbu, ať jede na kole nebo kolečkových bruslích. Musí také vědět, že pokud se pohybuje venku za tmy, musí mít na sobě věci z reflexního materiálu v podobě reflexního přívěšku nebo reflexního pásu na školní aktovce. (Stojan, 2008)

2.3.3 Matematika a její aplikace

Ačkoli se to na první dojem nezdá, i matematika má velký význam pro zvýšení bezpečnosti na cestách, ale má také pomoci s cestováním prostředky hromadné dopravy. Žáci základních škol se učí matematiku již od prvních ročníků. Studijní okruh, kterému dominuje matematika, se zabývá hlavně aktivními činnostmi s geometrickými a matematickými objekty a snaží se, aby student porozuměl matematickým symbolům a výpočtům a vhodnému použití v praxi. Jak píše Stojan ve své publikaci *„Vzdělávací oblast je rozdělena na čtyři tematické okruhy: čísla a početní operace, závislosti a vztahy a práce s daty, geometrie v rovině a prostoru, nestandardní aplikační úlohy a problémy“*. (2008, s. 25) Matematika má posloužit hlavně pro využití vědomostí v reálném životě, například při odhadování vzdálenosti, měření a orientaci v prostoru. Nemalou měrou se problematika týká také geometrie, při které se žák učí orientovat v prostoru a rovině. Příkladem může být odhad vzdálenosti vozidla nebo cyklisty

jedoucího před ním, dodržení bezpečné vzdálenosti a následné bezpečné zastavení. Zajisté i geometrie napomáhá logickému uvažování při řešení různých typů křižovatek v dopravě. Nebo, jak jsem již zmiňoval na začátku odstavce, matematika také kladně ovlivňuje naplánování cesty pomocí hromadné dopravy, jako je autobus nebo vlak, prostřednictvím jízdního řádu. Dále také žák řeší různé početní úlohy typu výpočet průměrné rychlosti vozidla, spotřeba paliva na počet ujetých kilometrů a mnoho dalších. (Blažková, 1979)

2.3.4 Jazyk a jazyková komunikace

Jak již napovídá název podkapitoly, tahle vzdělávací oblast se realizuje v předmětech Český jazyk a literatura a cizí jazyk na prvním stupni základních škol. Používání správné a spisovné češtiny jak v mluvené, tak i v písemné podobě je také nezbytnou součástí dopravní výchovy. Jak je známo člověk, který zvládá komunikovat a získávat nové zkušenosti se automaticky stává právoplatným členem společnosti. Oblast Český jazyk a jazyková komunikace souhrnný ráz. Žáci se zde učí číst dopravní předpisy a snaží se porozumět danému předpisu. Dále se také věnují dopravním značkám, kde se učí přesné pojmenování dopravních značek tak, aby si navzájem porozuměli s ostatními účastníky silničního provozu a nedocházelo k nedorozumění a vzájemnému nepochopení. Správné pochopení problematiky také pomůže porozumění například při účasti na různých besedách o dopravní tematice, které často bývají konány ve školách za podpory místního oddělení Policie České republiky. Český jazyk a následné správné pochopení zajisté pomůže při cyklistických výletech v souvislosti s orientací a čtením směrových značek s místními cíli nebo značením cyklostezek. V neposlední řadě také napomáhá ke správné orientaci v jízdních řádech při cestování vlaky, autobusy a dalšími dopravními prostředky, které se řídí podle časového harmonogramu. (Stojan, 2008)

2.3.5 Informační a komunikační technologie

Tato oblast pomáhá žákům porozumět, naučit se a vzdělávat se pomocí moderních informačních a výpočetních přístrojů. Moderní zařízení dnešní doby rozhodně dokáží člověku pomoci. Ve 21. století se většinu informací dozvídáme právě přes informační a komunikační technologie. Neodmyslitelným činitelem je internet, kde se dozvídáme nejvíce informací. Obor naučí děti nejen využívat technologie k pobavení, ale také ukáže, jak se pomocí využívání různých webových portálů s dopravní tematikou vzdělávat. Nemusí se nutně jednat pouze o nudné obrázky. V dnešní době se moderních technologií hojně využívá ve školách, příkladem toho může být široká škála výukových programů s dopravní tematikou, které jsou plné různých

animací a zábavných her, kde žák prohlubuje své znalosti. Žáci nemusí informace získávat pouze ve škole. Většina rodin dnešní doby disponuje v domácnosti počítačem nebo chytrým zařízením v podobě mobilního telefonu. Děti tak mohou navštěvovat výukové portály z domova. (Stojan, 2008)

2.3.6 Člověk a svět práce

Jak uvádí ve své publikaci docent Mojmir Stojan: „*Oblast je zaměřena prostřednictvím uvedených tematických okruhů na praktické pracovní dovednosti a návyky. Je založena na tvůrčí myšlenkové spoluúčasti žáků. Vychází z konkrétních životních situací, v nichž žáci přicházejí do přímého kontaktu s technikou a lidskou pracovní činností.*“ (2018, s. 70) Tvorba kladného přístupu k činnosti vede k získání pozitivních návyků a vytváření odpovědnosti pro kladný vztah k technice, do které zařazujeme i dopravní prostředky. Vzdělávací obor vede žáky k utváření primárních uživatelských schopností, například při základním servisování jízdního kola. K téhle činnosti žák jistě potřebuje i praktické dovednosti. Dítě by si mělo uvědomit, že návyky, jako jsou kontrola jízdního kola před jízdou a správná údržba, vedou ke zvýšení bezpečnosti nejen cyklisty, ale také ke zvýšení bezpečnosti i ostatních účastníků silničního provozu. Dále by také dítě mělo zvládnout jednoduchou kontrolu světelného vybavení kola, jako je přední a zadní svítidla, a v případě nefunkčnosti provést výměnu baterie. Samozřejmě tematika se nemusí nutně zaměřovat jen na jízdní kolo, za zmínku také určitě stojí údržba kolečkových bruslí nebo dalších věcí, které vyžadují určitou péči nebo servis. (Votruba, 1996)

2.3.7 Umění a kultura

Z počátku se může zdát divné, jak může umění a kultura ovlivňovat zvýšení bezpečnosti v silničním provozu, ale když se nad tím zamyslíme a zahrneme do umění i výtvarnou výchovu, tak si můžeme vymyslet pro žáky úkol například kreslení dopravních značek. Jak jsem již zmínil, ve výtvarné výchově můžeme s žáky poznávat dopravní značky tím, že si je budeme kreslit a vybarvovat. Žáci si tak lépe v provozu danou značku uvědomí a budou vědět, jak se mají zachovat. Popřípadě mohou děti kreslit různé tvary křižovatek a do nich rozmísťovat dopravní značky nebo automobily. Za zmínku také stojí malování různých dopravních prostředků nebo vozidel integrovaného záchranného systému. Lépe se tak dětem v paměti uchovají až je potkají na komunikacích. (Stojan, 2008)

3 Dopravní výchova na 1. stupni základních škol

V této kapitole se budu snažit popsat výuku na prvním stupni základních škol. Konkrétně třídy rozdělím do dvou skupin. První skupina se týká první, druhé a třetí třídy, tedy dětí ve věku od 6 do 9 let. Druhá skupina je čtvrtá a pátá třída, což znamená děti od 9 do 12 let. Třídy na prvním stupni jsem rozdělil záměrně, protože žáci, kteří navštěvují první tři třídy se nemohou sami pohybovat v provozu na jízdním kole, a tudíž je vzdělávání zaměřeno na problematiku z pohledu chodců, protože dítě může samo chodit do školy a je důležitější ho naučit, jak se bezpečně pohybovat jako chodec než jako cyklista. Druhá skupina, tedy třídy čtvrtá a pátá, je záměrně zaměřena na témata, která se týkají cyklisty a pohybu na jízdním kole v provozu. Zaměření čtvrté a páté třídy je logické z jednoho prostého důvodu. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na pozemních komunikacích stanovuje v § 58, že dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupové účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let. Z toho plyne, že osoby starší 10 let smí jezdit na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupové účelové komunikaci jezdit na jízdním kole bez dohledu a právě věku 10 let dosahují žáci čtvrtých tříd, a proto je vhodné probírat danou tematiku právě v tomto vývojovém období. (BESIP, 2018)

Rozdělení podle věku a základní zaměření

- do 10 let – zaměření na chodce
- od 10 do 12 let – zaměření na cyklistu v rámci začátečníka
- od 12 do 15 let – zaměření na etické chování v provozu na pozemních komunikacích
- od 14 do 15 let – příprava žáku, jakožto budoucích majitelů řidičského oprávnění skupiny AM (malý motocykl)

Zdroj: Teorie dopravní výchovy (Límová, 2006)

Jak jsem již zmiňoval, budeme se zabývat pouze prvními dvěma odrážkami. Třetí a čtvrtou odrážkou není nutné se zabývat, protože se jedná o problematiku probíranou na druhém stupni základní školy.

3.1 Témata vyučovaná v 1. – 3. třídě

Hlavním tématem je seznámení žáků s problematikou, a to především z pohledu chodce. Výuka témat probíhá prostřednictvím výukových materiálů a pracovních sešitů, které vznikly za podpory Ministerstva dopravy a oddělení Bezpečnosti silničního provozu – BESIP. Výukové sešity je možné získat zadarmo prostřednictvím krajského koordinátora daného kraje nebo zažádat přímo Ministerstvo dopravy. Sešity jsou vytvořeny pomocí různých ilustrací a obrázků. (BESIP, 2018)

3.1.1 První třída

V první třídě je nutné brát v potaz, že děti se setkávají poprvé s učením základních pravidel. Tedy hlavním cílem je získat povědomí o provozu, poznání nejbližšího okolí, kde se dítě pohybuje s ohledem na bezpečnost silničního provozu. Výuka je zaměřena na úvodní seznámení a probírají se základní pojmy. Například kdo je chodec a cyklista nebo jaké máme dopravní prostředky. Dále se učí základní pravidla pro chůzi na chodníku a přecházení silnice po přechodu pro chodce. Žáci se také dozvídají, kde si můžou hrát a kde ne. (Frajerová, 2007)

3.1.2 Druhá třída

Druhá třída se snaží žáky naučit chovat se ohleduplně a bezpečně společně s uvědoměním si rizik a nebezpečí v provozu. Děti se poprvé setkávají s dopravními značkami opět z pohledu chodce. Například se značkou pro stezku pro chodce, se kterou je rovněž spojeno několik pravidel, jak se správně chovat. Dítě se naučí světelné signály a jejich význam, se kterými se setkávají při přecházení vozovky. Další prostředky, na kterých se děti často pohybují, jsou například skateboard, in-line brusle či koloběžka, a měly by tedy znát jejich bezpečné používání včetně užití ochranných pomůcek. V neposlední řadě se děti učí základní pravidla pro cestování prostředky hromadné dopravy. (Frajerová, 2007)

3.1.3 Třetí třída

Žáci se ve třetí třídě nachází před dosažením svých deseti let. Tím pádem pro ně ze zákona plyne, že se budou moci sami pohybovat v provozu na kole. Třetí třída je poslední ročník, kde se dítě učí z pohledu chodce. Žák dokáže sám reagovat na různé situace v provozu. Rozlišuje vybrané dopravní a značky a umí se podle nich orientovat. Žák v této třídě většinou přichází a odchází sám ze školy. Proto je nutné, aby znal rizika, která na něj číhají. Žák tedy umí přecházet vozovku a ví, jak se chovat na chodníku, aby neohrožoval ostatní chodce. Svě doposud nabyté vědomosti si prohlubuje formou různých cvičení. (Nováková, 2015)

3.2 Témata vyučovaná ve 4. – 5. třídě

Žáci těchto ročníků absolvují výuku především z pohledu cyklisty, ale zároveň se opakují a prohlubují znalosti nabyté v předešlých ročnících. Největší pozornost je však věnována čtvrtým ročníkům. Výuka probíhá rovněž pomocí výukových materiálů a ilustrovaných pracovních sešitů.

3.2.1 Čtvrtá třída

Čtvrtá třída je z mého pohledu nejdůležitější, protože se zde dítě začne pohybovat samostatně a musí za sebe rozhodovat. Z toho důvodu jsem vyčlenil pro tuto třídu samostatnou kapitolu, kde popíšu tematický plán pro žáky čtvrtých tříd, a proto se v tomto oddílu nebudu probíraným tématem zabývat.

3.2.2 Pátá třída

Pátý ročník je především o upevnování doposud nabytých zkušeností a vědomostí. Na místě je také získávání dalších dovedností a návyků z pohledu účastníka silničního provozu. Dítě je schopno se samo bezpečně pohybovat v dopravě. Učí se i další dopravní značky, které se ho týkají. Uvědomuje si rizika spojená s cestováním dopravními prostředky. V páté třídě se žáci seznámí s před lékařskou pomocí, to znamená, že se učí poskytovat první pomoc. Žáci se také učí, jak udržovat jízdní kolo nebo jiné dopravní prostředky v nezávadném stavu. (Brom, 2015)

4 Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol

V této kapitole se zaměřím pouze na výuku ve čtvrtých třídách základních škol. Jak jsem již zmiňoval v předešlých kapitolách, tak největší pozornost při výuce dopravní výchovy věnujeme právě žákům ve čtvrtých třídách, z důvodu dosažení věku 10 let. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se mohou žáci samostatně pohybovat v provozu za předpokladu, že zvládají základní pravidla pro pohyb na komunikacích. Dále by dítě mělo být dostatečně fyzicky i duševně zdatné, ovládat dopravní prostředek na uživatelské úrovni, tedy jízdní kolo. Nicméně není žádný předpis daný zákonem, že dítě, které dosáhne věku 10 let muselo absolvovat závěrečné přezkoušení z pravidel silničního provozu a ovládání jízdního kola. Proto Bezpečnost silničního provozu, zkráceně BESIP vytvořil tematický plán pro výuku dopravní výchovy, kde je popsáno, co by dítě mělo znát a umět.

Tematický plán je rozdělen na část teoretickou a praktickou. Výuka probíhá většinou formou blokové výuky za vedení náležitě proškolené osoby – učitele, strážníka městské policie v daném městě nebo policisty. O tom, jak je nutná kvalifikace pro lektora dopravní výchovy si povíme o pár stránek dále. Výuka je naplánována na 10 výcvikových hodin, tedy 5 hodin teoretické výuky na učebně za doprovodu promítání výukových obrazů a materiálů a 5 hodin je vyčleněno praktickému výcviku na dětském dopravním hřišti – DDH. (Vegricht, 2006)

První část je teoretická, zde je výuka realizována za pomoci 15 výukových obrazů, dopravních značek. Nesmíme opomenout ani legislativu, která musí být vysvětlena tak, aby byla srozumitelná pro desetileté děti. Teoretická část většinou probíhá na učebnách, které mají potřebné vybavení. Jedná se především o projektor, protože většina materiálu je v digitální formě a promítají se na plátno nebo tabuli. (Vegricht, 2006)

Druhá část je tvořena praktickým výcvikem na požadovaném místě, což je dětské dopravní hřiště – DDH. Zde se provádí nácvik správné jízdy na kole. Jízda probíhá pouze na dětském dopravním hřišti, bez provozu ostatních vozidel. Žáci jezdí pod dohledem učitele, dále respektují a jezdí podle dopravních značek. Součástí praktického výcviku je i zdolání různých překážek, které jsou uměle vytvořeny, popřípadě jízda zručnosti. (Vegricht, 2006)

Na závěr výuky všichni žáci absolvují závěrečné přezkoušení pro získání průkazu cyklisty, který je žákův první doklad o tom, že je schopen sám jezdit v provozu a prošel náležitým výcvikem a dokáže se tak samostatně a bezpečně pohybovat v silničním provozu.

Absolvování přezkoušení není stanoveno zákonem, je to pouze motivační nástroj pro získání svého prvního dokladu, který s sebou může žák vozit při jízdě na jízdním kole. (Vegricht, 2006)

4.1 Učitel dopravní výchovy

Učitelem dopravní výchovy se může stát kdokoli, kdo absolvuje příslušný seminář, který pořádá Ministerstvo dopravy ve spolupráci s oddělením BESIP. Seminář má charakter blokové výuky v rámci dvoudenního kurzu. Na semináři se řeší především problematika výuky k tematickému plánu dopravní výchovy. Dále probíhá prezentace různých podpůrných výukových materiálů a programu určených pro děti. Semináře se účastní koordinátoři BESIP, kteří popisují, jak by mělo být vybaveno dětské dopravní hřiště a kola. V neposlední řadě je součástí semináře ošetření úrazů dětí a mládeže, tedy laická první pomoc. Seminář je ukončen teoretickým testem. Úspěšné absolvování testu opravňuje žadatele k získání osvědčení o absolvování semináře k tematickému plánu dopravní výchovy, které je vydáno Ministerstvem dopravy. Jak osvědčení vypadá najdete v příloze. (Pecina, 2007)

4.2 Teoretická část výuky

V této podkapitole popíšu patnáct obrazů, které se používají k výuce v rámci dopravní výchovy teoretické výuky s časovou dotací pět hodin. Výukové obrazy vznikly s podporou BESIPu. Obrazy nesou název projektu: „*Neboj se silnice*“. (BESIP, 2018)

4.2.1 Víš, co bys měl mít?

V obraze s názvem „*Víš, co bys měl mít?*“, se zaměřujeme na vybavení jízdního kola. Výbava jízdního kola je stanovena vyhláškou Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Výbava jízdního kola se skládá z povinného vybavení, vybavení jízdního kola pro jízdu za snížené viditelnosti a doporučené vybavení z hlediska bezpečnosti provozu. (Brom, 2015)

Povinná výbava se skládá z odrazek oranžové barvy, které jsou umístěny na pedálech a uvnitř kol. Červené a bílé odrazky, které se nacházejí vpředu a vzadu. Dále je kolo povinně vybaveno dvěma brzdami, které jsou schopny nezávisle na sobě fungovat. Kolo musí být za snížené viditelnosti vybaveno vpředu světlometem bílé barvy a vzadu červenou svítilnou. Zdroj světla musí mít dostatečnou kapacitu tak, aby svítil po celou dobu jízdy v noci. Doporučené vybavení kola není nikde stanoveno. Téměř každý ví, že kolo může být vybaveno zvonkem pro upozornění předjíždějících chodců nebo krytem řetězu, který zabraňuje zamotání oděvu do

řetězu. Kolo si lze dovybavit dle libosti. Existuje mnoho užitečných doplňků jmenovitě třeba blatníky, tachometr, stojan na kolo, držák na pití a mnoho dalších. (Brom, 2015)

4.2.2 Jízda na jízdním kole

Je důležité vědět, že cyklisté mladší 18 let jsou povinni dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, používat za jízdy ochrannou přilbu. Přilba musí být správně upevněna na hlavě. Následně je na místě zmínit, že dítě mladší 10 let smí jezdit po silnici pouze pod dohledem osoby starší 15 let. Tohle nařízení neplatí pro chodníky, stezky pro cyklisty a obytné a pěší zóny. Jednomístné jízdní kolo může převážet pouze jednoho člověka, pokud není vybaveno sedadlem pro přepravu dítěte. V poslední řadě je nutné zdůraznit, že je zakázána jízda bez držení řidítek, nohou mimo pedály a za snížené viditelnosti musí cyklista užít světlomety červené a bílé barvy s přerušovaným světlem. (Vegricht, 2006)

4.2.3 Kde nesmíš jezdit

Výukový obraz seznamuje žáky s místy, kde se nesmí pohybovat na jízdním kole. Součástí je i ukázka nejdůležitějších zákazových dopravních značek. Jedná se o značky: „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, Zákaz vjezdu všech vozidel z jedné strany, Zákaz vjezdu jízdních kol a Zákaz vjezdu vyznačených vozidel*“. Samozřejmě musíme zmínit, že pokud cyklista z kola sleze a povede kolo vedle sebe, nemusí se výše uvedenými značkami řídit. Následující značky nejsou zákazové, ale cyklista zde také nesmí vjet. Jedná se o značky „*Dálnice, Silnice pro motorová vozidla, Pěší zóna a Stezka pro chodce*“. Vjet za zmiňované první dvě značky by bylo velice riskantní, protože se zde pohybují auta velkou rychlostí. Poslední dvě chrání chodce, protože cyklisté velmi často chodce ohrožují, a proto se v těchto místech také nemůžeme pohybovat na kole. (Nováková, 2015)

4.2.4 Vjíždění na silnici

Následující výukový obraz učí žáky, jak správně vjíždět na silnici nebo vyjíždění od okraje silnice. Častým problémem je neznalost pravidla, pokud opouštím stezku pro cyklisty, nebo jiné místo ležící mimo pozemní komunikaci, musím dát přednost v jízdě vozidlům, nebo ostatním účastníkům provozu, a samozřejmě je nesmíme ohrozit ani omezit. Důležitá je i zmínka o tom, jak správně dávat znamení o směru jízdy, tedy takzvané směrovky. Lektor by měl žákům zřetelně ukázat a následně vysvětlit, kdy a jak znamení o změně směru jízdy dávat. Děti často neví, že znamení o změně směru jízdy se dává pouze před započítáním úkonu tak, aby při zatočení měly obě ruce na řidítkách a bezpečně zatočily. Posledním milníkem

je nutnost dávání znamení o změně směru jízdy při vyjíždění na kruhový objezd. Povinnost dávat znamení o změně směru jízdy vzniká pouze při opouštění křižovatky kruhového typu. (Frajerová, 2010)

4.2.5 Jízda na kole

Další obraz se dostává již k samotné jízdě. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je stanoveno, že pokud je zřízen pruh, stezka nebo vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen je použít. Toto nařízení se týká především dopravních značek: „*Stezka pro cyklisty a Stezka pro chodce a cyklisty*“. Samozřejmě se na daných komunikacích pohybujeme pouze jednotlivě za sebou, abychom neohrožovali ostatní účastníky provozu. Jízda na silnici má také svá pravidla. Pohybujeme se výhradně u pravého okraje vozovky. Samozřejmě pokud odbočujeme například vlevo, zařadíme se co nejbližší levému okraji, nebo se zařadíme do odbočovacího pruhu a provedeme úkon. Vyhýbání protijedoucím vozidlům se provádí vpravo, včas a v dostatečné míře. Posledním tématem, které je zde zmíněno je chůze s jízdním kolem. Osoba, která vede své kolo po chodníku si musí počínat tak, aby neomezovala a neohrožovala ostatní chodce. V případě, že vede jízdni kolo po silnici je nutno použít nikoliv levého okraje, nýbrž pravého, z důvodu, že tvoříme velkou překážku. (Frajerová, 2010)

4.2.6 Zastavuj opatrně

Zastavování je nedílnou součástí jízdy, proto je nutné se naučit správně tento úkon provádět. Řidič neboli cyklista musí zastavovat co nejbližší u pravého okraje. Samozřejmě pokud se nachází v jednosměrné ulici, smí zastavit vlevo i vpravo. Součástí zastavování, popřípadě vyjíždění, je i dávání znamení o změně směru jízdy řádným ohlédnutím se za sebe a následným upažením ruky. Zastavování a stání je omezeno i dopravními značkami „*Zákaz zastavení a Zákaz stání*“. Pojem „stát“ znamená uvést vozidlo do klidu na dobu dovolenou ke stání. Pojem „zastavit“ znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou například pro nasednutí nebo vysednutí či složení a naložení nákladu. Součástí obrazu je i ponechání kola na místě k tomu určeném. Kolo necháváme ve stojanech na kola, popřípadě na místech, kde nebudou zavazet v provozu nebo ostatním účastníkům silničního provozu. Kolo před odchodem řádně zabezpečíme zámekem, aby nedošlo k jeho odcizení. (Stojan, 2006)

4.2.7 Objíždění překážky

V silničním provozu se denně setkáváme s překážkami a ty je nutno objet nebo předjet, popřípadě se jim vyhnout. Řidiči nebo cyklisté se většinou při objíždění setkají

s dopravními značkami „*Zúžená vozovka a Prikázaný směr objíždění*“. Při objíždění se cyklista musí přesvědčit, že v protisměru nikdo nejede, aby nedošlo ke střetu, popřípadě dát přednost protijedoucím vozidlům. Přitom všem musí dávat znamení o změně směru jízdy. Pro předjíždění platí podobná pravidla. Cyklista, který chce započít předjíždění se musí přesvědčit pohledem vzad, že v danou dobu není sám předjížděn, poté ukázat a zvýšit rychlost pro předjetí pomalejšího cyklisty nebo vozidla. Osoba, která je předjížděna nesmí nijak bránit v předjetí. Oba řidiči se nesmí navzájem ohrozit. Předjíždění je zakázáno v křižovatkách, přechodech pro chodce a na železničním přejezdu. (Brom, 2015)

4.2.8 Řazení před křižovatkou a odbočování

Nejčastější místo, kde odbočujeme jsou křižovatky. Při odbočování musíme dávat znamení o změně směru jízdy a zařadit se co nejlíže k levému nebo pravému okraji v závislosti na tom, na jakou stranu chceme odbočovat. V případě, že se na křižovatce nacházejí řadící pruhy, jsme povinni je využít a zařadit se do daného pruhu. Pokud cyklista na křižovatce odbočuje vlevo, musí dát přednost protijedoucím vozidlům, protože dle zákona vozidlo odbočující vlevo dává přednost protijedoucím vozidlům. Žák by měl být dále seznámen s dopravními značkami „*Směrové šipky a Řadící pruhy*“. Při odbočování pak dále s dopravními značkami: Zákaz odbočování vlevo nebo vpravo, Prikázaný směr jízdy vlevo, vpravo, přímo a další. (Vegricht, 2006)

4.2.9 Křižovatky hlavní a vedlejší pozemní komunikace

V tomto výukovém obraze se žáci poprvé setkávají se značkami, které upravují přednost. Průjezd křižovatkou je řízen dopravními značkami. Nejčastěji se setkáváme se značkami „*Hlavní pozemní komunikace, Dej přednost v jízdě nebo Stůj dej přednost v jízdě*“. Právě poslední značka, takzvaná stopka, má v dopravě nejdůležitější význam. Děti si často myslí, že u této značky stačí pouze přibrzdit a pokračovat dál v jízdě, jenže opak je pravdou. U této dopravní značky jsou všichni účastníci provozu povinni uvést vozidlo do klidu. V praxi na kole to znamená zastavit a dát jednu nohu na zem z pedálů, i když nic nejede. Stůj dej přednost v jízdě se umísťuje na riziková a nepřehledná místa, a proto je nutné zde zastavit a pořádně se rozhlédnout. Další značkou je „*Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací a Dodatková tabulka vyznačující skutečný tvar křižovatky*“, který pomůže pro bezpečnější zvládnutí křižovatky. (Frajerová, 2010)

4.2.10 Křižovatky nerozlišených pozemních komunikací a kruhový objezd

Křižovatky, kde není přednost rozlišena dopravními značkami, vyžadují větší soustředění na bezchybné zvládnutí. Pokud řidič přijede na křižovatku, kde není dopravní značka, popřípadě je tam značka „*Křižovatka*“, automaticky musí počítat, že bude dávat přednost vozidlům nebo ostatním účastníkům přijíždějícím zprava. Průjezd kruhovým objezdem není vůbec složitý. Před vjetím musí řidič dát přednost vozidlům, které se již na objezdu nachází. Kruhový objezd poznáme tak, že je před ním kulatá modrá značka se šipkami, nesoucí název Kruhový objezd. Po kruhovém objezdu se jezdí výhradně vpravo a při opouštění je nutno dát znamení o směru jízdy. (Frajerová, 2010)

4.2.11 Otáčení

Otáčení ve vozovce také není dovoleno všude. Otáčení je většinou zakázáno hlavně dopravní značkou „*Zákaz otáčení*“. Ale jsou také místa, kde se značka nenachází a je zde otáčení zakázáno. Například v křižovatce řízené světelnými signály, na železničním přejezdu, na dálnici, podélná čára souvislá, v tunelu a na nepřehledném úseku a samozřejmě jednosměrce. (Stojan, 2007)

4.2.12 Světelné signály a vodorovné dopravní značky

Světelnými signály se většinou řídíme ve větších městech, kde je hustý provoz a už se nestačí orientovat pouze podle dopravních značek. Na křižovatkách se tedy řídíme podle semaforů. Semafor je složen ze tří základních barev červené (stůj), žluté (příprav se) a zelené (volno). Semafor může být doplněn také šipkami pro daný směr. Světelné signály existují i pro chodce i cyklisty. Důležité světelné zařízení je také na většině železničních přejezdech a signalizuje příjezd vlaku. (Nováková, 2015)

Když se řekne vodorovné dopravní značení, většina dětí neví, co si pod tímto pojmem mají představit. Jedná se tedy o dopravní značení, které je namalováno na silnici. Jde především o „*Podélnou čáru souvislou, Podélnou čáru přerušovanou, ale také o přechod pro chodce nebo přejezd pro cyklisty*“. Tyto značky jsou podřízeny těm svislým, tedy těm, které stojí u kraje vozovky. (Nováková, 2015)

4.2.13 Pokyny policisty

Pokyny policisty jsou pro děti v mladším věku vcelku složité. Proto se této problematice učitel věnuje až na dětském dopravním hřišti, kde si je všechny můžou názorně předvést. Jedná se především o pokyny Pozor, Stůj, Volno. Dítě by však mělo vědět, že pokyny policisty jsou nadřazeny všem ostatním signálům. (Vegricht, 2006)

4.3 Praktická část výuky

V této podkapitole popíšu, jak probíhá praktický výcvik dopravní výchovy na Dětském dopravním hřišti. Výuka je realizována v počtu pěti hodin. Součástí výuky je praktický výcvik jízdy na kole podle dopravního značení, dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a na závěr absolvování finálního testu z pravidel silničního provozu a jízdy zručnosti. Úspěšné zvládnutí testu a praktické jízdy opravňují žáka, aby byl držitelem cyklistického průkazu, a mohl se tedy sám pohybovat v provozu.

4.3.1 Praktický výcvik

V první řadě je nutné seznámit žáky s prostorem, kde se mohou pohybovat a kde nemohou. Dále by měla následovat procházka po DDH a seznámení se s vodorovným i svislým dopravním značením. Je důležité upozornit na riziková místa, kterými mohou být například křižovatka nerozlišená dopravními značkami. Před započatím jízdy je nutno seřadit jízdní kolo každému dítěti na jeho výšku pomocí sedátka. Na místě je také správné nasazení a upravení cyklistické přilby z bezpečnostních důvodů. Před samotnou jízdou instruktor upozorní děti, že budou jezdit podle pravidel, které se naučily v předchozí teoretické výuce. Což znamená jízdu u pravého okraje, dodržování rozestupu mezi sebou, dávání znamení o změně směru jízdy a mnoho dalších pravidel. Žáci jezdí po celou dobu pod dozorem učitele dopravní výchovy, který je kontroluje a upozorňuje na chyby, kterých se dopouští při jízdě. (Vegricht, 2006)

4.3.2 Závěrečné přezkoušení a získání cyklistického průkazu

Závěrečné přezkoušení je součástí praktického výcviku. Provádí se na konci výuky a skládá se z jízdy zručnosti, která je prováděna mezi různými překážkami, a jízdy podle pravidel silničního provozu na DDH. V poslední řadě žák absolvuje závěrečný test z pravidel silničního provozu. Test je složen z dvaceti uzavřených otázek testového typu. Žáci, kteří uspějí získají „Průkaz cyklisty“. (Vegricht, 2006)

5 BESIP a jeho činnost

Bezpečnost silničního provozu zkráceně – BESIP je oddělení Ministerstva dopravy ČR zabývající se bezpečností silničního provozu na území České republiky. BESIP vznikl 1. května 1967 z důvodu zvýšení počtu prodaných vozidel, a tudíž i z narůstajícího počtu dopravních nehod s tragickým koncem. Jeho hlavní strategií je realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která má za úkol snížit počty usmrčených osob v důsledku dopravních nehod. BESIP vede mnoho kampaní pro zvýšení bezpečnosti na cestách. Například informační a preventivní kampaně, propagace klíčových témat BESIP. Největší pozornost BESIP věnuje právě dopravní výchově, kde je hlavní záštitou pro výuku. BESIP s podporou krajů vybudoval více než 150 dopravních hřišť po celé ČR, vytváří metodické a didaktické výukové materiály a pořádá dopravní soutěže mladých cyklistů. Každý kraj má svého koordinátora, který zaštiťuje akce v daném regionu. Celkem má BESIP čtrnáct krajských koordinátorů. (BESIP, 2018)

5.1 Preventivní projekty pro zvýšení bezpečnosti

BESIP podporuje nebo sám organizuje mnoho projektů s dopravní tematikou, které mají za úkol zvýšit povědomí dopravní problematiky mezi občany. Na organizaci projektů se nejčastěji podílí Policie ČR, Centrum služeb pro silniční dopravu a Český červený kříž. V následujících odstavcích jsem vybral tři nejvýznamnější projekty a programy, které cílí především na děti. Všechny projekty v současnosti probíhají.

5.1.1 Na kole jen s přilbou

Preventivní program „Na kole jen s přilbou“ vytvořila organizace Tým silniční bezpečnosti se spoluprací BESIP. Program se zaměřuje hlavně na problematiku nošení cyklistické přilby při jízdě na kole. Akce je zaměřena na děti, ale také na jejich rodiče, kteří nepovažují užívání přilby za vhodné. Hlavním cílem je přispět ke snížení úrazů cyklistů, zejména v oblasti hlavy, protože při pádu z kola je ve třech ze čtyř případů zasažena hlava a úraz hlavy je jeden z nejvíce nebezpečných úrazů. (Na kole jen s přilbou, 2018)

5.1.2 Vidět a být viděn

Projekt „Vidět a být viděn“ je zaměřen na dvě skupiny. První skupina jsou řidiči vozidel a druhou skupinou jsou chodci. Nicméně popíšu pouze program pro chodce. Projekt je pod záštitou BESIP, který koná akce napříč celou republikou. Projekt spočívá ve správném oblékání nebo nošení reflexních prvků u chodců za snížené viditelnosti. Dne 20. února 2016 vešla

v platnost novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, která nařizuje nošení reflexních prvků za snížené viditelnosti mimo obec nebo v místě, které není osvětleno. Projekt napomáhá k propagaci výše zmíněné novely. (Vidět a být viděn, 2018)

5.1.3 Zebra se za tebe nerozhlédne

Preventivní projekt „Zebra se za tebe nerozhlédne“ je realizován s Policejním prezidiem ČR společně s oddělením BESIP. Projekt vznikl již v roce 2007 a pokračuje do současnosti. Akce je zaměřena na bezpečné přecházení vozovky, především na přechodech pro chodce. Hlavním cílem je osvojení a dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky, vyvrácení mýtu o absolutní přednosti chodců na přechodech a v posledních letech také odbourání přecházení s mobilním telefonem v ruce, kdy chodec nevěnuje pozornost přecházení, ale mobilnímu telefonu a nemá přecházení pod kontrolou. (Policie, 2018)

5.2 Výukové programy

Dle mého průzkumu existuje mnoho výukových programů, které jsou volně přístupné na internetu, ale i placené programy od různých autorů. Programy jsou určeny především pro děti, které by měly prohlubovat své znalosti. Díky výukovým interaktivním programům, které se dají nahrát například na tablet, je pro dítě výuka hrou zábavnější. V následujících dvou odstavcích jsem popsal dva nejrozšířenější výukové programy, které považuji zároveň za nejpovedenější.

5.2.1 Škoda hrou

Výukový program „Škoda hrou“ vznikl v roce 2011 ve spolupráci s českou automobilkou Škoda Auto společně s oddělením BESIP a Ústředním auto moto klubem – UAMK. Program byl vytvořen pro žáky prvního stupně základních škol pro výukovou podporu a propagaci dopravní bezpečnosti pro děti. Děti interaktivně řeší modelové situace prostřednictvím her. Na závěr je vždy připraven test pro ověření znalostí. Program je velice kladně hodnocen a je na českých školách hojně využíván. (Škoda hrou, 2011)

5.2.2 Dopravní výchova chodec a cyklista

Multimediální program „Dopravní výchova chodec a cyklista“ je volně dostupným programem vytvořeným v roce 2012. Program tvoří okruhy, které jsou zaměřeny na chodce a cyklisty a dopravní předpisy. Aplikace je určena především pro žáky prvního stupně základních škol, jejichž úkolem je přiřazení či doplnění správné odpovědi. Program je interaktivní a lze je použít i na interaktivních tabulích ve školách. (Dopravní výchova chodec a cyklista, 2012)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 Zhodnocení aktuálního stavu zkoumané problematiky

Před započítáním vlastního výzkumného šetření se podíváme na dosavadní výzkumy a programy, které se zabývaly dopravní výchovou na území České republiky.

Na území České republiky prozatím neproběhlo žádné celorepublikové výzkumné šetření, které by se zabývalo otázkou dopravní výchovy. Nicméně bylo napsáno mnoho kvalifikačních prací od studentů vysokých škol České republiky. Šetření jsou většinou zaměřena na okresy, které si vybral autor práce. Analýza všech prací, týkajících se tématu dopravní výchovy, by byla zajisté velmi rozsáhlá a časově náročná. Rozhodl jsem se tedy zhodnotit výzkumná šetření, která byla realizována a zaměřena na Olomoucký kraj, především v okrese Olomouc a Přerov, kde bydlím.

Za zmínku zajisté stojí také oddělení Bezpečnost silničního provozu zkráceně – BESIP, která je hlavním iniciátorem většiny aktivit, jež se konají na podporu výuky dopravní výchovy. BESIP se snaží o budování hodnotového systému, podporu výuky dopravní výchovy na českých školách, vytváří metodické a didaktické výukové materiály a pod jeho záštitou se pořádá každoroční dopravní soutěž mladých cyklistů, která je určena pro první i druhé stupně základních škol. Celoročně pořádá také různé akce za pomoci krajských koordinátorů, jako například kontrolu správného vybavení jízdního kola, které pomáhá minimálně u dětí zvýšit svou bezpečnost při pohybu na komunikacích. (BESIP, 2018)

Nejvýznamnějším vydavatelem publikací k dopravní výchově v České republice je nepochybně doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc., který působil na Masarykově univerzitě v Brně jako vedoucí katedry didaktických technologií a od roku 2012 se stal emeritním docentem pro obor pedagogika, zaměření dopravní pedagogika. Za zmínění jistě stojí jeho publikace *Aktuální otázky dopravní výchovy* nebo *Problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ*, ze kterých jsem i já čerpal. (MUNI, 2019)

Za nejvýznamnější výzkumné šetření v mém okolí považuji rigorózní práci *Dopravní výchova jako předpoklad snižování dopravní nehodovosti* Mgr. Marka Lukeše. Výzkum prováděl na vybraných základních školách v Hranicích na Moravě a jejich okolí v roce 2011. Výzkumné šetření bylo prováděno ve 3. a 4. třídách prvního stupně základních škol. Výzkumného šetření se zúčastnilo celkem 171 respondentů. Autor práce zjistil, že znalosti žáků

z dopravních předpisů na školách, na kterých je zařazována dopravní výchova do vyučování, jsou větší než na školách, kde není dopravní problematika součástí výuky. Což je celkem zajímavé zjištění, protože tam, kde není prováděna výuka, má pravděpodobně škola zabezpečenou výuku jiným subjektem než učitelkou. Tudíž škole není lhostejná tato problematika. (Lukeš, 2011)

V roce 2013 byla napsána diplomová práce na téma *Dopravní výchova dětí v současné společnosti*. Autorem práce je Bc. Veronika Kimlová, Dis. Diplomová práce je zaměřena na výuku dopravní výchovy na vybraných základních školách v Olomouckém kraji na prvním i druhém stupni. Výzkumného šetření se zúčastnilo 121 respondentů z toho bylo 65 dívek a 56 chlapců. Ve výzkumném šetření bylo zjištěno, že výsledky z didaktických testů lépe dopadly na školách městského než na školách typu obecního. Je dost možné, že tento výsledek má za důsledek to, že školy umístěné ve městě mají větší možnost navštěvovat například dětská dopravní hřiště a účastnit se různých prezentací a přednášek, které pořádá Městská policie Olomouc. (Kimlová, 2013)

7 Výzkumné šetření

V předchozí části jsem se zaměřil na zhodnocení zkoumané problematiky v rámci České republiky, co se týče dopravní výchovy u dětí prvního stupně základních škol. Nicméně hlavní částí mé bakalářské práce je výzkumné šetření dané problematiky.

V této kapitole definuji cíle a deskriptivní neboli popisné problémy, které jsou nezbytné pro výzkumná šetření, která na sebe navzájem navazují. Dále popíši jak a z jakého důvodu jsem vybral výzkumný vzorek respondentů. Neméně důležitou podkapitolou je také popis sběru dat pro výzkum. Závěrečnou podkapitolou je pilotní studie, která popisuje finální úpravy otázek u dotazníků, aby nedošlo k jejich nesprávnému pochopení nebo zkreslení.

Pro svou bakalářskou práci jsem si zvolil kvantitativně orientované výzkumné šetření, které vychází z pozitivistického paradigmatu, respektive post-pozitivistického. Kvantitativně orientované výzkumy vycházejí z našeho přesvědčení, že existuje pouze jedna objektivní realita, která nesouvisí s našim postojem nebo city. (Chráška, 2016)

Definici vědeckého výzkumu uvádí F. N. Kerlinger (1972, s. 27) ve své publikaci *Základy výzkumu chování*: „*Vědecký výzkum je systematické, kontrolované, empirické a kritické zkoumání hypotetických výroků o předpokládaných vztazích mezi přirozenými jevy.*“

7.1 Cíle a problémy výzkumného šetření

Hlavním cílem této bakalářské práce je zjistit aktuální stav vědomostí z oblasti dopravní výchovy vyučované ve 4. třídách prvního stupně základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí pomocí námi vytvořeného didaktického testu.

Dílčí cíl praktické části bakalářské práce je zjistit, jaký je rozdíl mezi dosaženými vědomostmi z oblasti dopravní výchovy mezi vybranými chlapci a dívkami ze 4. třídy základních škol prvního stupně v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Vědomosti se týkaly především všeobecných znalostí zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a to na úrovni chodce a cyklisty.

Dalším cílem bylo porovnat vědomosti žáků z dopravní výchovy mezi školami, které se nachází ve městě Lipník nad Bečvou se školami, které se nachází v přilehlém okolí.

Neméně důležitým cílem bylo také zjistit, v jaké oblasti vybraní žáci 4. třídy nejčastěji chybují. Zda se jedná o povinnou výbavu jízdního kola, dopravní předpisy, dopravní značky nebo řešení křižovatek.

7.1.1 Deskriptivní otázky (problémy)

Deskriptivní otázky vycházejí z předchozí teoretické části a dílčích cílů výzkumného šetření.

- Jaká je dosažená úroveň vědomostí dopravní výchovy u vybraných žáků základních škol na prvním stupni v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí?
- Jaká část didaktického testu je pro vybrané žáky nejobtížnější, a tedy i náročná na pochopení?

7.1.2 Relační problém

Relační problém přiřazuje jevy nebo činitele. Postupně nachází, jestli je mezi zkoumanými jevy vztah a jak je vybraný vztah těsný. (Emanovský, 2013) Pro moji bakalářskou práci jsem si stanovil následující relační problémy:

- Jaký je rozdíl vědomostí v oblasti dopravní výchovy mezi chlapci a dívkami 4. tříd prvního stupně základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí?

Na daný relační problém jsem si vytvořil věcnou, nulovou a alternativní hypotézu:

H: Chlapci čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol mají lepší průměrný počet bodů z didaktického testu, než dívky čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol.

H₀: Mezi průměrným počtem bodů z didaktického testu u chlapců a dívek čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol není rozdíl.

H_A: Mezi průměrným počtem bodů z didaktického testu u chlapců a dívek čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol je rozdíl.

- Jaký je rozdíl v úspěšnosti řešení didaktického testu mezi žáky čtvrtých ročníků městských a obecních základních škol prvního stupně?

Na daný relační problém jsem si vytvořil věcnou, nulovou a alternativní hypotézu:

H: Žáci čtvrtých tříd prvního stupně vybraných městských základních škol mají lepší znalosti z dopravní výchovy, než žáci čtvrtých tříd prvního stupně vybraných základních škol obecního typu.

H₀: Mezi získaným počtem bodů u žáků městských škol a získaným počtem bodů u žáků ze čtvrtých tříd vybraných obecních základních škol ve znalostech dopravní výchovy není rozdíl.

H_A: Mezi získaným počtem bodů u žáků městských škol a získaným počtem bodů u žáků ze čtvrtých tříd vybraných obecních základních škol ve znalostech dopravní výchovy je rozdíl.

Podotýkám, že městské školy jsou označeny ve výsledcích výzkumného šetření jako Škola č. 1, Škola č. 2 a Škola č. 3. A Škola č. 4 je škola obecního typu.

7.2 Výběr vzorku do výzkumného šetření

Hlavním předmětem zkoumání výzkumného šetření jsou osoby, tedy v našem případě žáci. Jak píše Peter Gavora ve své publikaci – Úvod do pedagogického výzkumu (2010, s. 73) „*Všichni lidé, o kterých chce výzkum získat informace tvoří základní soubor.*“ Žáci, kteří tvoří základní soubor nazýváme respondenty. Respondent je tedy člověk, který se účastní výzkumného šetření například vyplněním dotazníku nebo jakékoliv jiné metody získávání dat.

Má bakalářská práce je zaměřena na problematiku dopravní výchovy u dětí na prvním stupni základních škol. Tedy na výuku a následné správné uchopení informací. Můj výzkum jsem zaměřil na děti, které dosahují věku 9–10 let. Jedná se o žáky 4. tříd prvního stupně základních škol, protože právě dítě v tomto věku je nejvíce ohrožené při pohybu na pozemních komunikacích, a to z jednoduchého důvodu, který jsem již zmiňoval v teoretické části. Dítě ve věku 10 let se dle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na pozemních komunikacích, může pohybovat samostatně po komunikacích na jízdním kole bez dozoru starší osoby, a právě na tento věk je, dle mého názoru, důležité se zaměřit a získat data do výzkumného šetření. Zvolil jsem tedy skupinový výběr, při kterém je zřejmé, že základní soubor je uspořádán do skupin. V mém případě se jedná o žáky 4. tříd prvního stupně základních škol. Skupinový výběr je jedním z nejčastěji užívaných metod v pedagogických výzkumech a to proto, že jeho provedení není složité. Avšak je důležité, aby velikost výběru byla dostačující a nedošlo k nedostatečnému počtu respondentů. (Chráška, 2016)

Rozhodl jsem se výzkumné šetření realizovat v místě mého bydliště a přilehlém okolí, tedy v Lipníku nad Bečvou. Pro svůj výzkum jsem si vybral lipenské školy a jednu školu, která se nachází v nedalekém okolí. Výzkum se bude týkat čtyř škol, které jsem nakódoval pod

čísky. Nadále budou označovány následovně: Škola č. 1, Škola č. 2, Škola č. 3, Škola č. 4. Všechny školy poskytují základní vzdělání prvního stupně, jedná se tedy od základní školy.

Se všemi zmíněnými školami jsem se domluvil a ochotně souhlasili na účasti výzkumného šetření v podobě anonymního didaktického testu.

Tento typ výběru do výzkumného vzorku označuje Peter Gavora ve své publikaci – Úvod do pedagogického výzkumu (2010) jako záměrný.

Výzkumného šetření se zúčastnilo celkem 119 respondentů, kteří se nachází ve věkovém rozmezí 9–10 let. Z jednotlivých škol se dotazníku účastnilo 27 žáků ze Školy č. 1, 50 žáků ze Školy č. 2, 17 žáků ze Školy č. 3 a 25 žáků ze Školy č. 4. Nejvíce respondentů se zúčastnilo ze Školy č. 2, protože se zde nachází dvě 4. třídy. Výzkumu se účastnili všichni respondenti, kteří se v daný den nacházeli ve škole. Tedy podle Petera Gavory (2010), se jedná o cenzus neboli exhaustivní výběr dat od všech účastníků.

7.3 Metoda sběru dat

Metodu sběru dat definoval Miroslav Chráska společně s Ilonou Kočvárovou (2015, s. 7) jako „výzkumnou metodu, která udává obecný přístup, jímž se realizuje sběr dat.“

V pedagogických kvantitativně orientovaných výzkumných šetřeních jsou primárním zdrojem informací empirická data. (Chráska, 2015)

Pro svůj výzkum jsem zvolil výzkumnou metodu sběru dat pomocí didaktického testu. Pod pojmem test si můžeme představit mnoho definic, nicméně pan Michalička (1969) definoval test za zkoušku či úkol, který je stejný pro všechny zúčastněné osoby ve výzkumu se stejným způsobem hodnocení výsledků. Test je tedy formou ověřování znalostí, na které jsou kladeny určité nároky, tedy vědomosti. Didaktický test ověřuje úroveň zvládnutí učiva u určité skupiny jedinců v našem případě tedy žáků. (Chráska, 2015)

U žáků byla testována úroveň dosažených znalostí z proběhlé výuky dopravní výchovy pro 4. třídy základních škol prvního stupně. Didaktický test byl sestaven pomocí „*Tematického plánu dopravní výchovy*“, které vydalo Ministerstvo dopravy – BESIP v roce 2006. Didaktický test obsahoval 20 otázek uzavřeného typu s jednou správnou odpovědí. Správnou odpověď měli žáci zakroužkovat.

Didaktický test jsem rozčlenil na pět částí. V první části jsou pokyny pro vyplnění didaktického testu a následné informace pro rozřazení, zdali test vyplňoval chlapec nebo dívka

a jakou školu navštěvují. Ve druhé části jsou otázky číslo 1–5, kde jsem se zaměřil na povinnou výbavu jízdního kola. Třetí část, otázky číslo 6–12, je zaměřena na obecná pravidla silničního provozu dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Čtvrtá část, otázky 13–17, je zaměřena na znalost dopravních značek, jejich správné pojmenování, popřípadě jak se u dané značky zachovat. Poslední část, otázky 17–20, se soustředí na řešení dopravních situací na obrázku, tedy na správné vyřešení křižovatky.

Při tvorbě didaktického testu byla vytvořena tzv. specifikační tabulka, která zpřesňuje, jaké znalosti z dané problematiky mají být ověřeny. Správně vytvořený didaktický test by měl nejen obsahovat pamětní osvojování učiva, ale měl by také obsahovat vyšší cílové kategorie, a to je porozumění poznatkům, aplikace poznatků na danou situaci a mnoho dalších. Pro svůj didaktický test jsem si zvolil Niemerkovu taxonomii výukových cílů (pro vzdělávací oblast), která byla popsána v publikaci od Miroslava Chráska – *Didaktické testy – příručka pro učitele a studenty učitelství*. (Chráska, 1999)

Tabulka 1: Specifikační tabulka vytvořena k mému didaktickému testu

Obsah	Počet hodin		Počet úloh		Úroveň osvojení (Dle Niemerkovy taxonomie)			
	A	B	C	D	A	B	C	D
Povinná výbava jízdního kola	2	20 %	5	25 %	1	1	1	2
Obecná pravidla silničního provozu	4	40 %	7	35 %	3	2	1	1
Znalost dopravních značek	2	20 %	5	25 %	2	2	1	0
Řešení křižovatek	2	20 %	3	15 %	0	0	2	1
Celkem	10	100 %	20	100 %	6	5	5	4

Maximální dosažený počet bodů za didaktický test je 20 bodů, tedy za každou správnou odpověď získá žák jeden bod. Všichni žáci měli na vyplnění testu stejnou dobu a to 30 minut. Žáci byli seznámeni s účelem didaktického testu a byli požádáni, aby test vyplňovali samostatně a byla tak zachována objektivita výzkumného šetření. Pro vyhodnocení didaktického testu byla použita klasifikace podle procenta správných odpovědí. Tuto klasifikaci jsem použil z publikace *Didaktické testy* od Miroslava Chráska. (Chráska, 1999)

Tabulka 2: Klasifikační tabulka podle procenta správných odpovědí

Zdroj: Didaktické testy – příručka pro učitele a studenty učitelství (Chráska, 1999, s.77)

Procento správně vyřešených úloh v testu	Klasifikační stupeň
91-100	1
81-90	2
71-80	3
61-70	4
0-60	5

Didaktický test byl žákům rozdán v písemné podobě. V průběhu celého testování se mnou byla přítomna třídní učitelka, která pomáhala při rozdávání testů a také dohlížela na celý průběh testování.

Po uplynutí doby 30 minut, byli žáci vyzváni k ukončení testu a následnému odevzdání didaktických testů do předem připraveného boxu, kde žáci svůj test vhodili a nebylo je možné zpět vytáhnout. Tento krok jsem uskutečnil z toho důvodu, aby byla zachována anonymita respondentů.

Výzkumné šetření bylo prováděno v měsíci březnu roku 2019.

7.4 Pilotní studie

Po nastudování potřebné literatury jsem usoudil, že by bylo dobré udělat takzvanou pilotní studii celého mého výzkumného šetření. Právě díky němu je možné odhalit nedostatky například v didaktickém testu, a má tedy zamezit například zkreslení informací díky nesprávně pochopené otázce.

Svou pilotáž jsem realizoval na základní škole, kterou jsem absolvoval. Poprosil jsem vedení školy, zda bych mohl provést pilotáž v pátém ročníku základní školy. Mé žádosti bylo vyhověno.

Sestavil jsem takzvaný didaktický test a rozdál jej v posledním ročníku prvního stupně. Předvýzkumu se účastnilo 16 respondentů. Vše probíhalo stejně jako by se jednalo o normální výzkumné šetření.

Po ukončení didaktického testu jsem se zeptal na připomínky a poznámky k testu. Nikdo se nevyjadřoval, že by otázky byly špatně formulované, nebo že by docházelo k jejich špatnému pochopení. Nicméně přece na jedné chybě se žáci shodli. A to na tom, že didaktický test by měl být vtištěn s barevnými obrázky vzhledem k tomu, že obsahuje větší množství značek a křižovatek. A tudíž je obtížné značky správně rozeznat nebo na obrázku s křižovatkou jde špatně vidět, kam odbočuje auto se zapnutým blinkrem.

Z této chyby jsem se tedy poučil a pro mé výzkumné šetření, které budu realizovat ve 4. třídách vytisknu didaktické testy v barevném provedení.

8 Výsledky výzkumného šetření

V této kapitole se budeme zabývat výsledky výzkumného šetření, které bylo realizováno ve vybraných 4. třídách základních škol prvního stupně v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí.

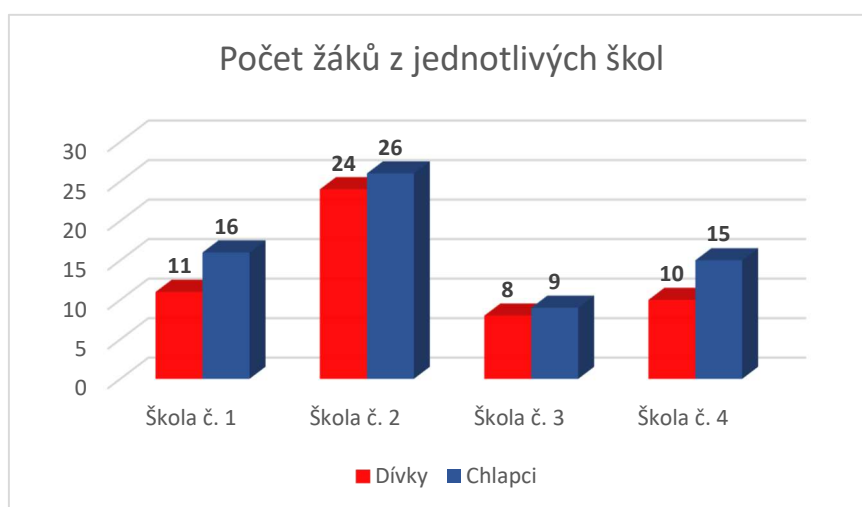
Didaktický test vyplnilo 119 žáků ze škol v Lipníku nad Bečvou a nedalekém okolí. Všichni žáci byli ve věkovém rozmezí 9–10 let. Testování proběhlo na čtyřech školách. Tyto jsou označeny: Škola č. 1, Škola č. 2, Škola č. 3, Škola č. 4. Při testování na Škole č. 1 byl přítomen plný počet žáků, tedy 27. Na Škole č. 2 se nachází dvě 4. třídy. Z toho důvodu je počet žáků dvakrát vyšší než na ostatních školách. Celkový počet přítomných činí 50 žáků z celkového počtu 58. Škola č. 3 naopak disponuje menším počtem žáků, ale v době testování byli přítomni všichni. Počet respondentů je 17. Na poslední Škole č. 4 bylo přítomno 25 žáků z celkového počtu 27.

Za didaktický test bylo možno získat maximálně 20 bodů a nejméně 0 bodů. Nicméně nulového bodového hodnocení nedosáhl žádný žák, který se účastnil výzkumného šetření. Nejnižší získaný počet bodů byl 9, a to pouze v jednom případě, kdy byla každá z výzkumných otázek hodnocena jedním bodem.

Tabulka 3: Počet žáků z jednotlivých škol

	Škola č. 1	Škola č. 2	Škola č. 3	Škola č. 4
Dívky	11	24	8	10
Chlapci	16	26	9	15
Celkem	27	50	17	25

Graf 1: Počet žáků z jednotlivých škol

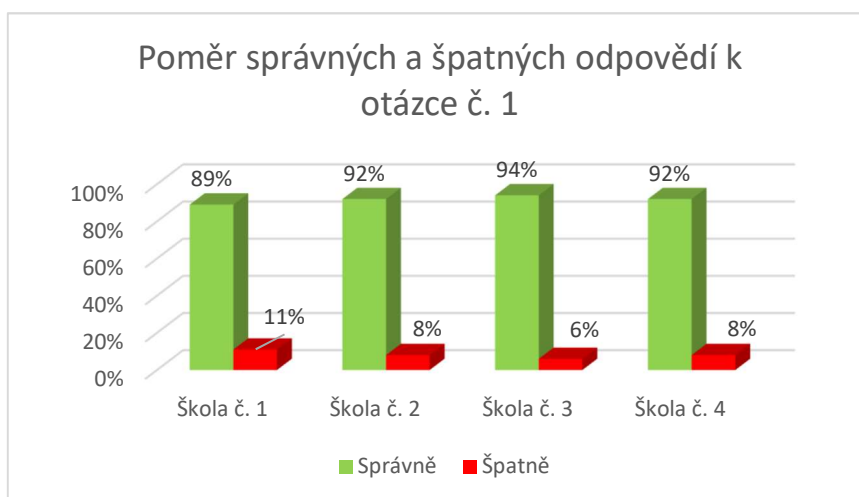


8.1 Zpracování didaktického testu

V této podkapitole postupně analyzuji jednotlivé odpovědi, které obsahoval didaktický test z oblasti dopravní výchovy ve 4. třídách základních škol prvního stupně. Výsledný poměr správných a špatných odpovědí je u každé otázky zpracován do grafické podoby pomocí sloupcového grafu.

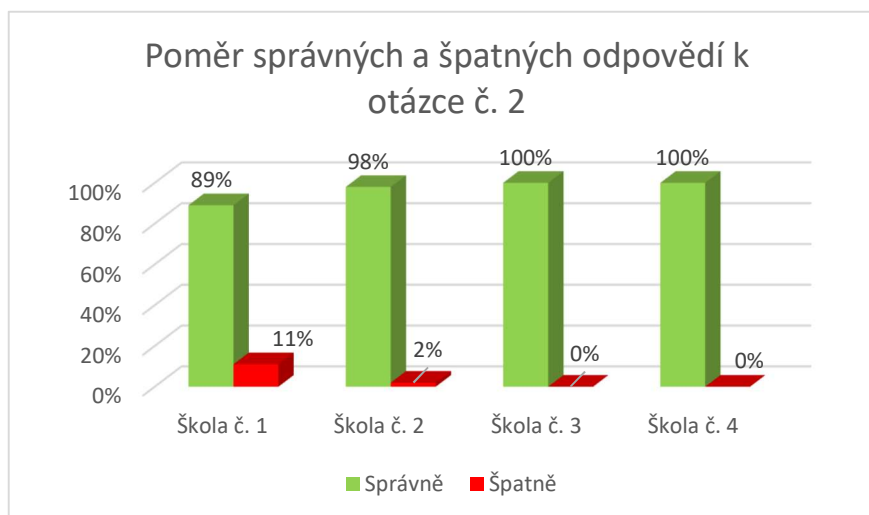
První otázka v didaktickém testu zněla: „*Jízdní kolo musí být vybaveno odrazkami*“. Správná odpověď na tuto otázku je: „*C) přední a zadní odrazkou bílé a červené barvy a oranžovými odrazkami na paprscích kol*“. Tuto odpověď zvolila většina dětí správně, konkrétně 109 žáků, což je 92 %. Naopak jinou, tedy špatnou odpověď zvolilo 10 žáků (8 %). Jak vyplývá z grafu, nejlépe si s touto otázkou poradili žáci Školy č. 3.

Graf 2: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 1



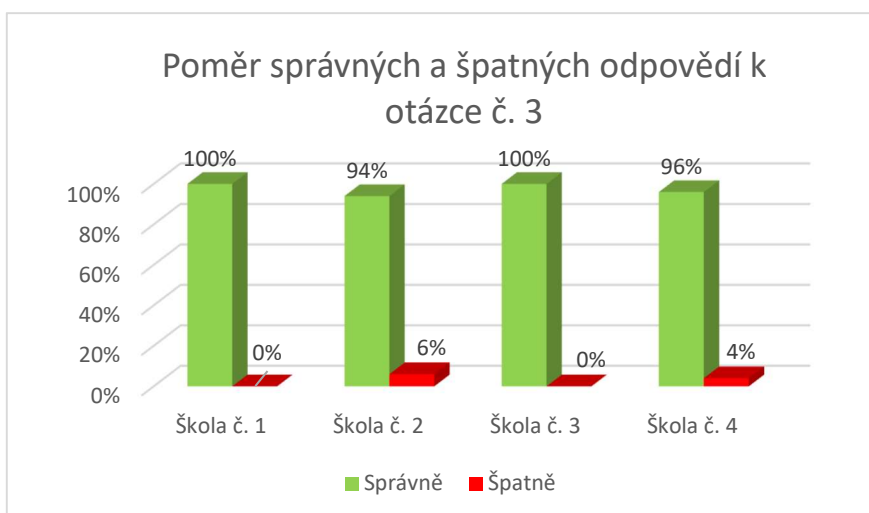
Druhá otázka se ptala na: „Výbavu a stav jízdního kola“. Správnou odpovědí byla možnost: „B) kontrolujeme před každou jízdou“. Tuto možnost označilo jako správnou 115 respondentů (97 %). Naopak jen 4 žáci (3 %) si mysleli, že stav jízdního kola nemusí kontrolovat vůbec nebo jen jednou za rok. Nejhůře si s touto otázkou poradili žáci ze Školy č. 1, jak lze vyčíst z grafu.

Graf 3: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 2



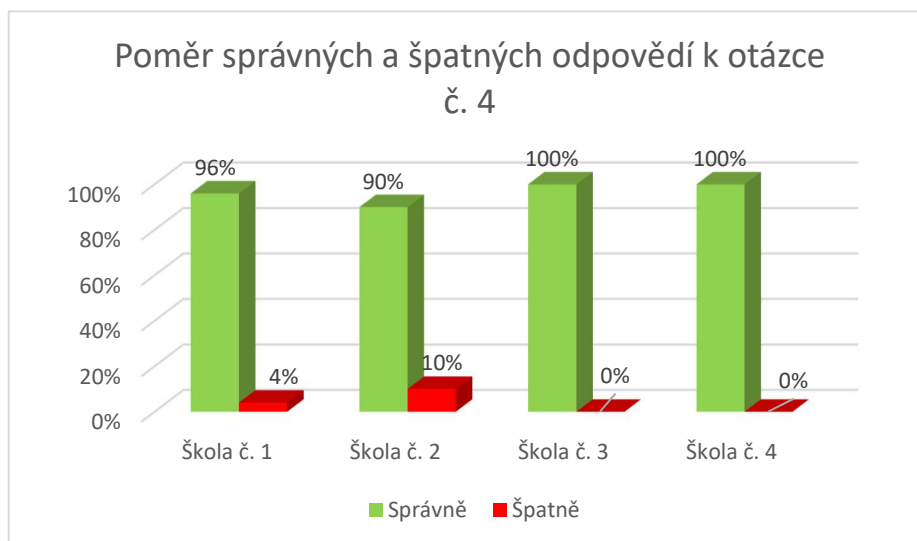
Otázka s pořadovým číslem tři zjišťovala vědomosti ohledně jízdy za snížené viditelnosti: „Pro jízdu za snížené viditelnosti (tma, mlha) musí být kolo vybaveno“. Jedinou správnou odpovědí je možnost: „A) přední bílou a zadní červenou svítilnou“. Správně odpovědělo 115 žáků (97 %). Naopak 4 žáci (3%) odpověděli, že kolo nemusí být nijak zvláště vybaveno nebo musí mít jen červenou svítilnu. Odpovědi z jednotlivých škol jsou uspokojivé, protože počet správných odpovědí je převážně stejný.

Graf 4: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 3



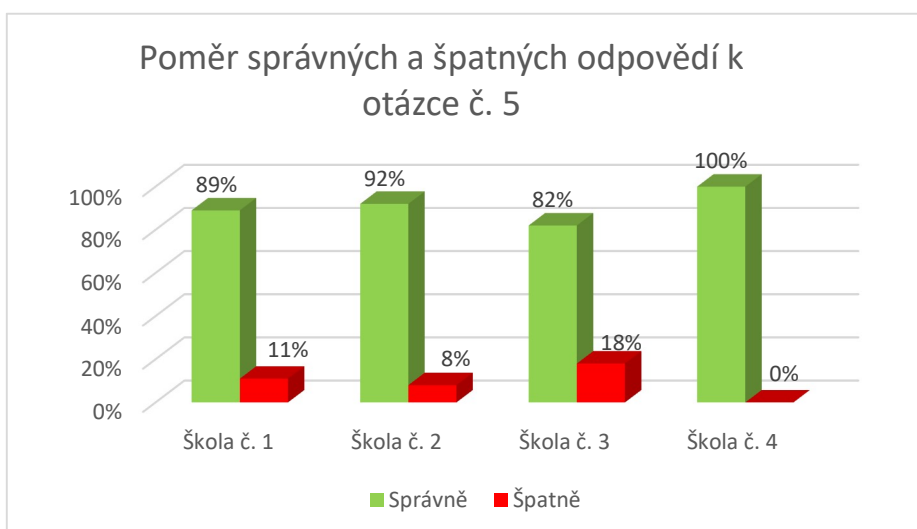
Čtvrtá otázka zněla: „*Jak si přizpůsobíme výšku kola, aby se nám lépe jelo*“. Správnou odpovědí byla jednoznačně: „*B) pomocí zvednutí sedátka a řídítek*“. Správně odpovědělo 113 dotazovaných (95 %). Jinou, nesprávnou odpověď zvolilo 6 žáků (5 %). Největší počet chybných odpovědí byl tentokrát na Škole č. 2, která měla 5 špatných odpovědí (10 %).

Graf 5: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 4



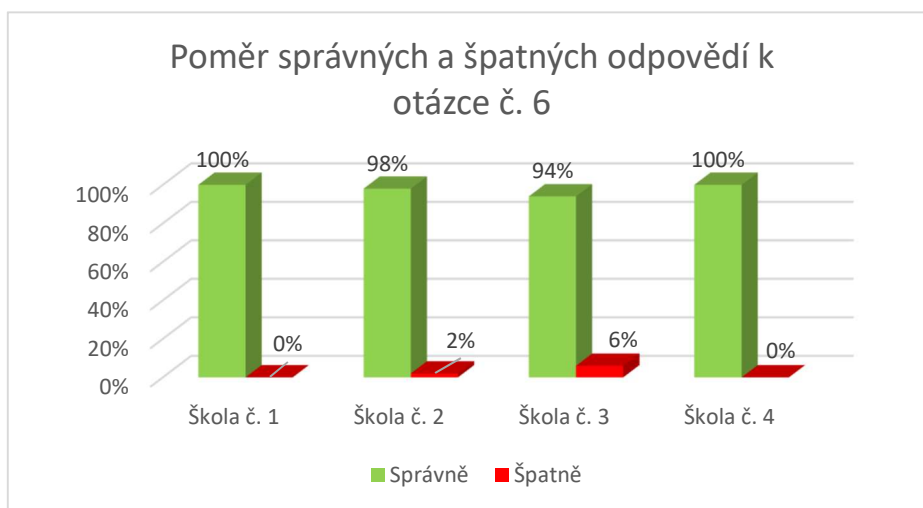
Další otázka s pořadovým číslem pět se ptá: „*Jízdní kolo musí být vybaveno*“. Správnou odpovědí je: „*A) dvěma na sobě nezávislými funkčními brzdami*“. Celkem správně odpovědělo 109 žáků (92 %). Špatnou možnost zvolilo 10 dětí (8 %), kdy si děti myslely, že kolo musí být vybaveno pouze jednou brzdou. Nejlépe odpovídali žáci ze Školy č. 4, protože všichni žáci odpověděli správně.

Graf 6: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 5



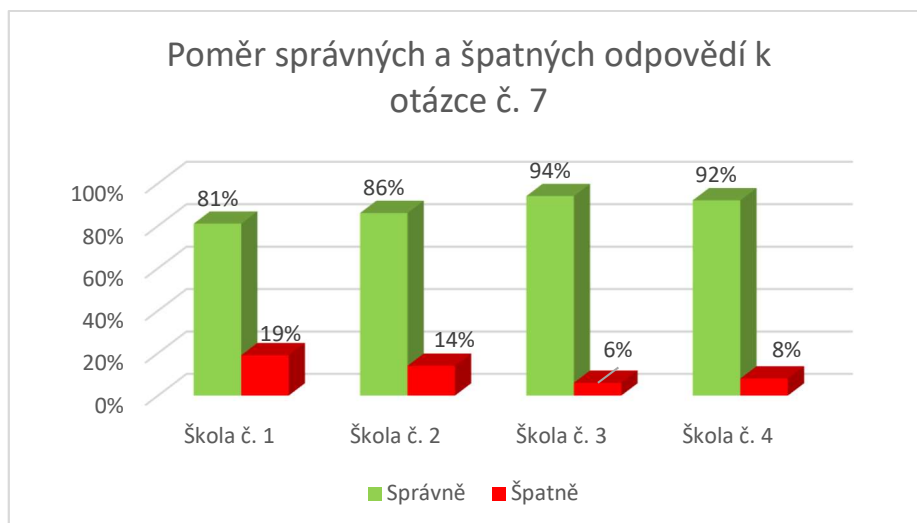
Otázka s číslem šest se ptá: „*Při jízdě na kole musí mít cyklista*“. Správnou odpovědí je možnost: „*B) řádně připevněnou ochrannou přilbu na hlavě*“. Na tuto otázku by měli jednoznačně odpovědět všichni dotazovaní správně. Správně odpovědělo 117 žáků (98 %), což je dle mého názoru uspokojivé číslo. Pouze 2 žáci (2 %) označili nesprávnou odpověď. Jednalo se o žáky ze Škol č. 2 a 3.

Graf 7: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 6



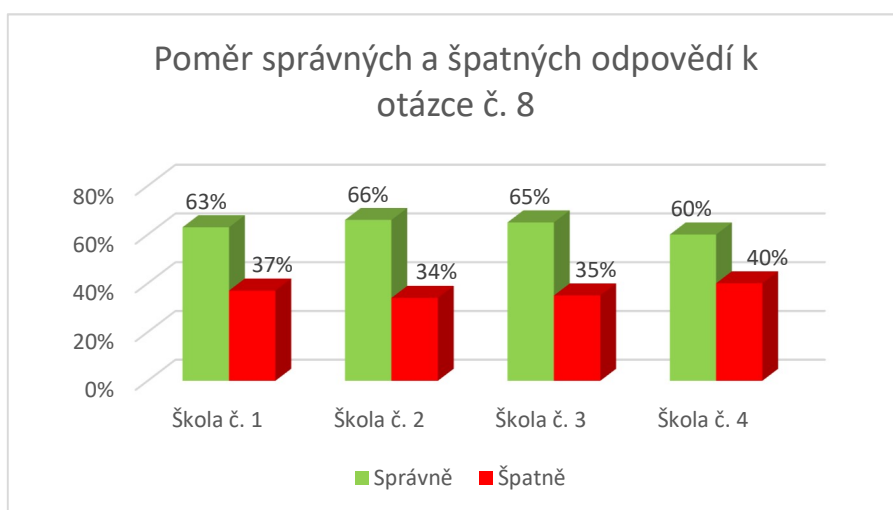
Následující otázka s číslem sedm přechází na druhou část didaktického testu, která se zabývá obecnými pravidly silničního provozu. Otázka se ptá: „*Při objíždění překážky*“. Správná odpověď: „*A) cyklista nesmí ohrozit ani omezit ostatní účastníky provozu*“. Celkem správnou odpověď zvolilo 104 dotazovaných (87 %). Naopak 15 žáků (13 %) si myslí, že ostatní účastníky můžeme ohrozit nebo omezit. Největší četnost špatných odpovědí se vyskytla na Škole č. 1 a 2.

Graf 8: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 7



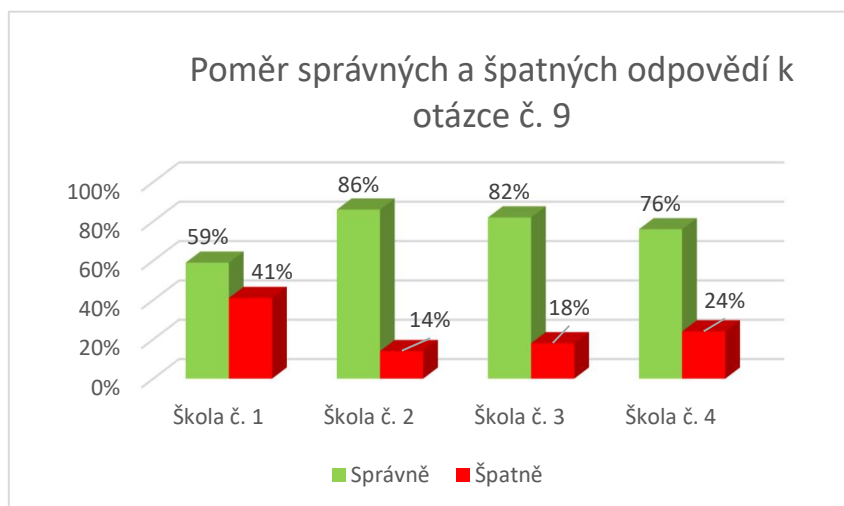
Osmá otázka didaktického testu zní: „*Cyklista před přechodem pro chodce je povinen*“. Jediná možná správná odpověď je: „*A) umožnit chodci bezpečného přejítí silnice*“. Možnost A zvolilo 76 žáků (64 %), což je dle mého názoru poměrně malé číslo, protože právě problematice přechodu se věnuje dostatečný čas na pochopení. Navíc se s pravidly přecházení dítě setkává už v mateřské škole. Špatnou možnost zvolilo 43 žáků (36 %) a procento špatně zvolených odpovědí je na všech školách podobné. Tato otázka patřila, dle výsledků, k těm obtížnějším.

Graf 9: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 8



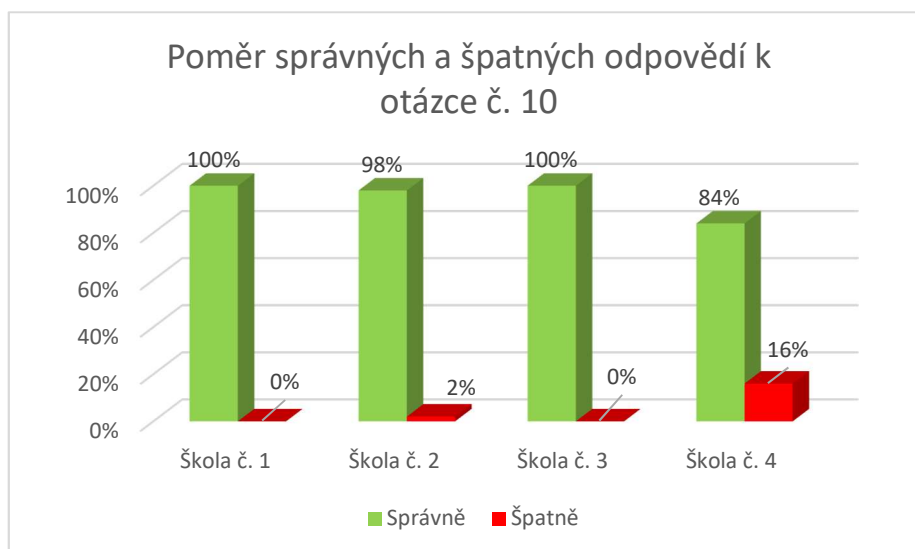
Následující otázka s pořadovým číslem devět zní: „*Je-li cyklista předjížděn*“. Správná odpověď: „*C) nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit v předjíždění*“. Počet správných odpovědí je 92 respondentů (77 %). Naopak 43 žáků (23 %) si myslí, že pokud je cyklista předjížděn, musí vždy zpomalit nebo zastavit na krajnici. Nejvyšší četnost nesprávných odpovědí je zaznamenána na Škole č. 1 s počtem 11 (41 %).

Graf 10: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 9



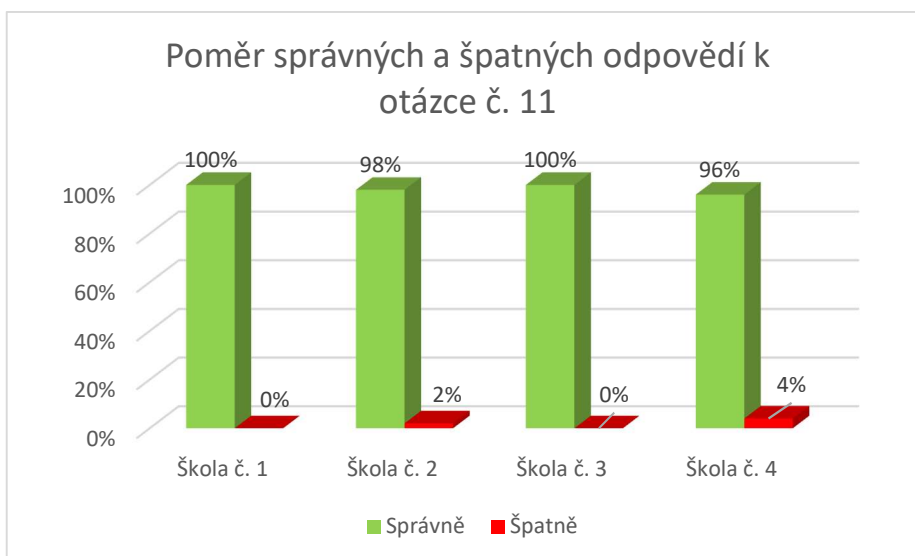
Desátá otázka se ptá: „Cyklista při jízdě na jízdním kole“. Správná odpověď: „A) jede vždy co nejbližší pravému okraji vozovky“. Tuto možnost zvolilo správně 114 žáků (96 %). Nesprávné možnosti označilo pouze 5 žáků (4 %). Což je celkem příjemné zjištění, protože na silnicích se nachází mnoho agresivních řidičů, kteří brání v předjíždění. Nejvíce špatných odpovědí se vyskytlo na Škole č. 4, a to celkem 4 (16 %).

Graf 11: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 10



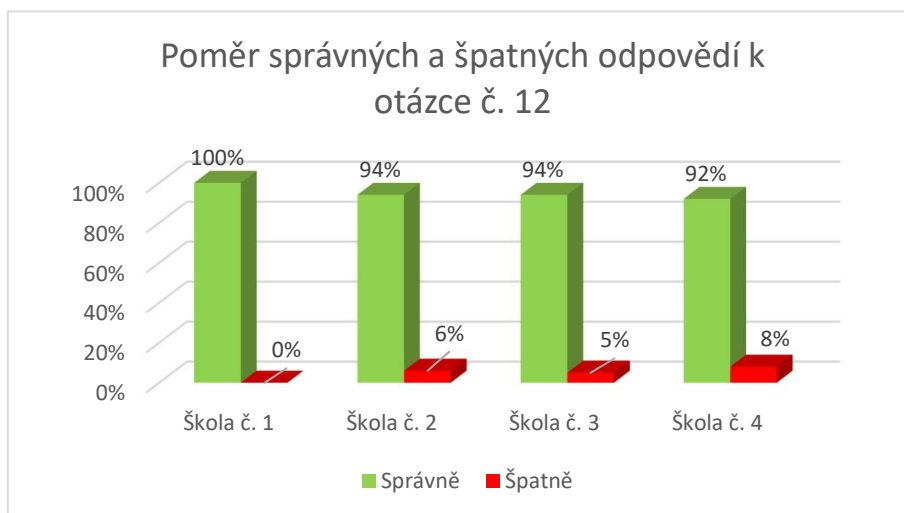
Následující otázka číslo jedenáct pojednává o: „Znamení o změně směru jízdy cyklista dává“. Jedinou možnou odpovědí je: „A) zřetelným upažením ruky“. Správnou možnost A zvolilo 117 dětí (98 %). Pouze 2 děti (2 %) si myslí, že ukazovat nemusí nebo dávají znamení jinak. U všech škol došlo k podobnému procentu správných odpovědí.

Graf 12: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 11



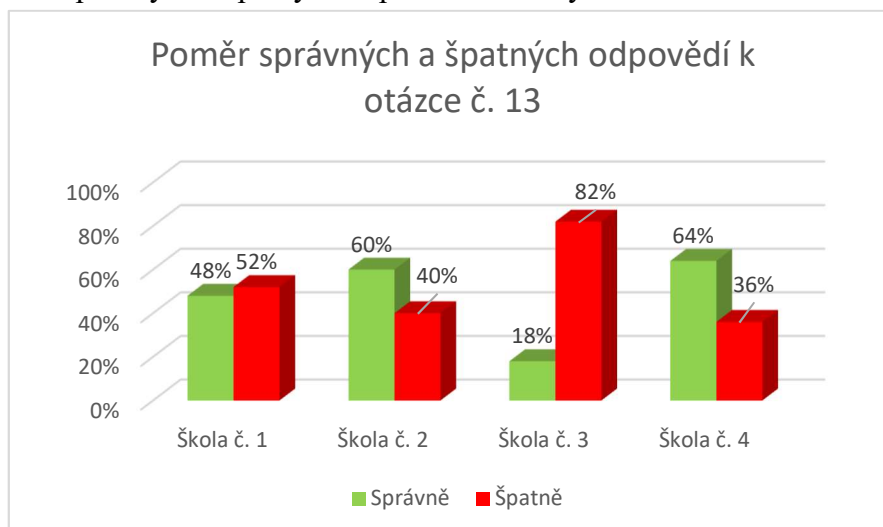
Dvanáctá otázka zní: „*Při odbočování vlevo musí dát cyklista přednost v jízdě*“. Správná odpověď: „*C) všem protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům*“. Celkový počet správných odpovědí se dostal na 113 (95 %). Pouze 6 žáků (5 %) si myslí, že cyklista přednost dávat nemusí, popřípadě dává pouze tramvajím. Nejlépe u této otázky uspěla Škola č. 1 se 100 % úspěšností. Zbylé školy na tom byly s výsledky podobně.

Graf 13: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 12



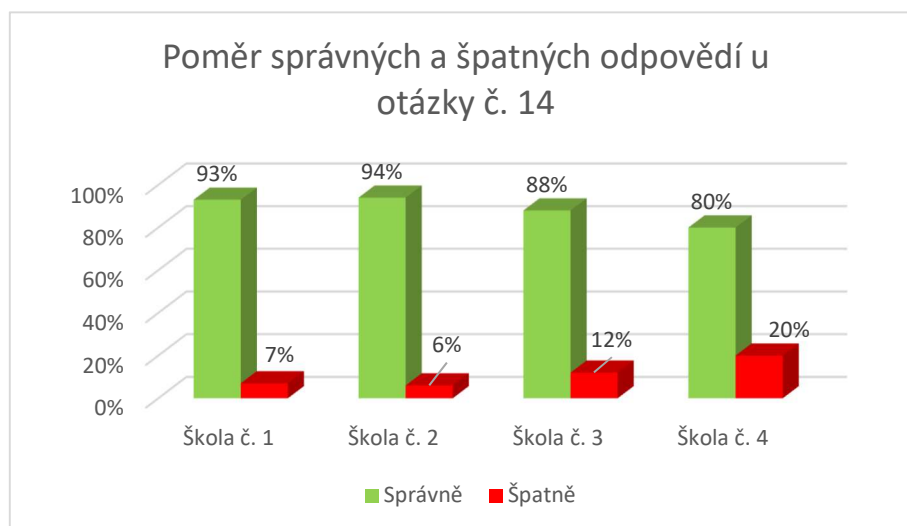
Třináctou otázkou, přechází dotazník do další části, která zkoumá znalost dopravních značek. Otázka se ptá: „*Při jízdě křižovatkou na příkaz této dopravní značky upravující přednost je cyklista povinen*“. Správná odpověď: „*C) zastavit, vždy na takovém místě, odkud má do křižovatký náležitý rozhled*“. Správnou odpověď zvolilo pouze 62 žáků (52 %). Což je velice malé číslo, protože značka „*Stůj dej přednost v jízdě*“ je jedna z nejdůležitějších na komunikacích, u které se nejvíce porušují dopravní předpisy. Špatnou odpověď zvolilo 57 respondentů (48 %). Otázka byla vyhodnocena jako jedna z nejvíce problémových otázek.

Graf 14: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 13



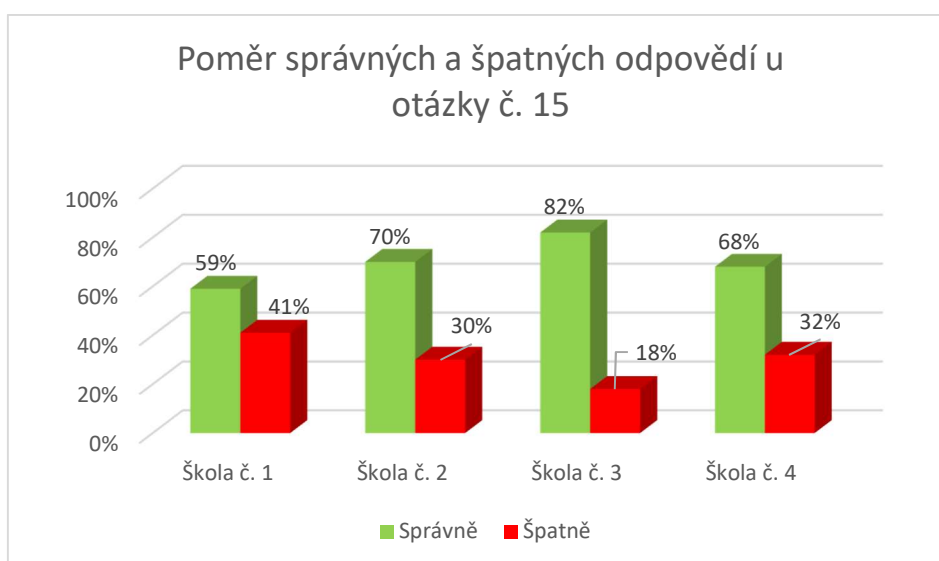
Následující otázka s pořadovým číslem čtrnáct, se ptá na zákazové značky: „Do míst a úseků, které jsou označeny některou z těchto dopravních značek, je zakázán“. Správná odpověď: „A) vjezd všem vozidlům“. Celkem správnou odpověď zvolilo 101 žáků (85 %) a chybnou odpověď označilo 18 respondentů (15 %). Nejhuře si s těmito značkami poradili žáci Školy č. 4. Celkem se jednalo o 5 žáků (20 %).

Graf 15: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 14



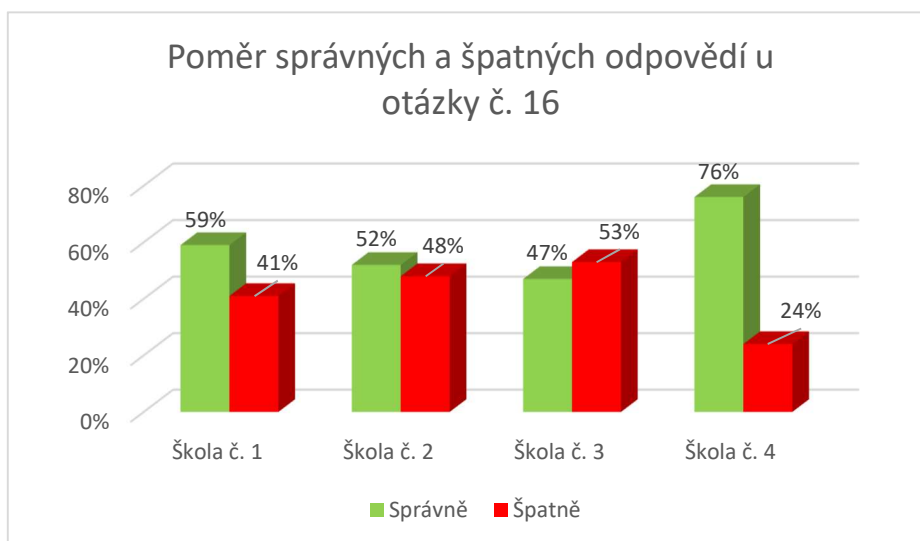
Další otázka z oddílu dopravních značek, s číslem patnáct se ptá: „Na křižovatce označené touto dopravní značkou je cyklista povinen“. Správná odpověď je: „C) dát přednost v jízdě všem motorovým i nemotorovým vozidlům přijíždějících zprava“. S touto otázkou si správně poradilo pouze 82 žáků (69 %). Špatnou odpověď označilo 37 dětí (31 %). Dle mého názoru je to celkem vysoké číslo. Příčinou může být to, že děti přednost zprava špatně chápou.

Graf 16: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 15



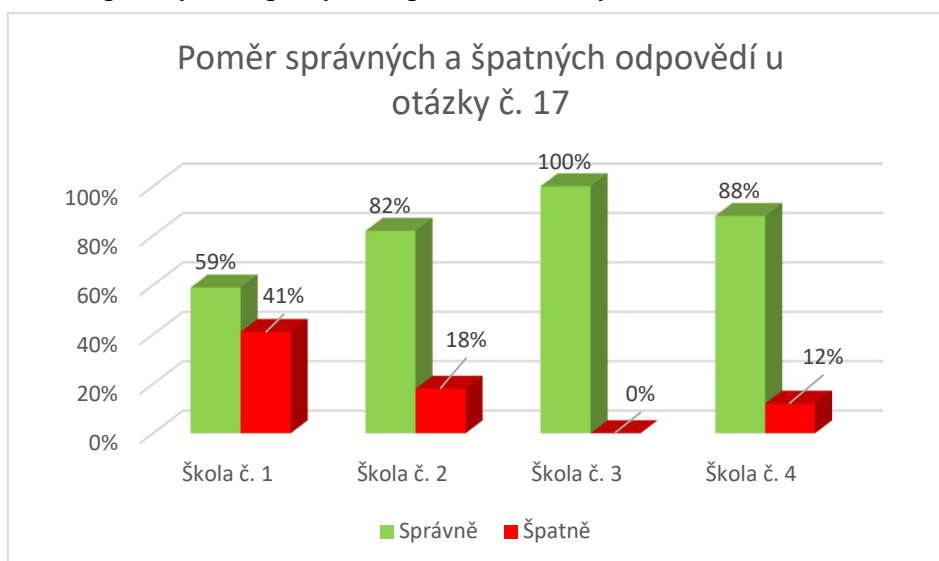
Předposlední otázka s číslem šestnáct, z oddílu dopravních značek se žáků ptá: „*Tato dopravní značka znamená*“. Jednoznačnou odpovědí je: „*A) jednosměrný provoz*“. Tuto odpověď zvolilo pouze 69 dotazovaných (58 %). Špatnou odpověď zvolilo 50 žáků (42 %). Jednalo se o jednu z nejproblémovějších otázek. Nejlépe se ní vypořádali žáci Školy č. 4. Bylo zde celkem 19 správných odpovědí (76 %).

Graf 17: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 16



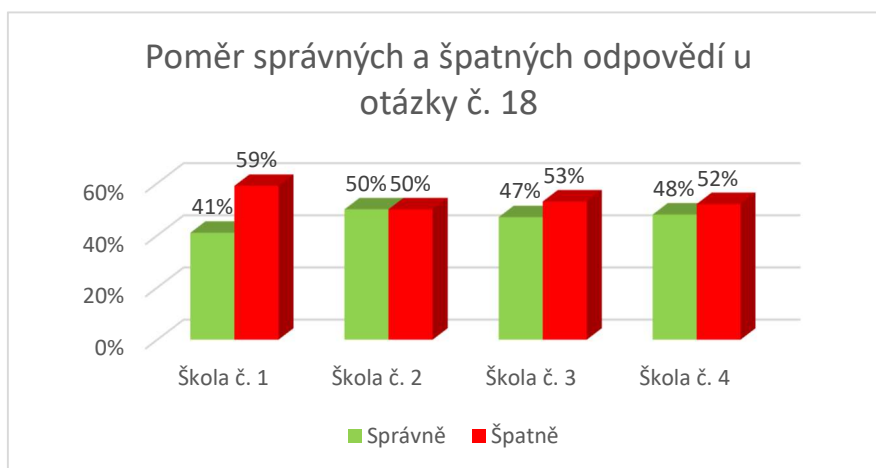
Poslední otázka z oddílu dopravních značek s číslem sedmnáct, se ptá: „*Tato dopravní značka označuje*“. Jediná možná správná odpověď je: „*A) hlavní pozemní komunikaci*“. Správně odpovědělo 96 žáků (81 %). Naopak špatně odpovědělo 23 žáků (19 %). Nejlépe si s touto otázkou poradili žáci Školy č. 3, kteří všichni odpověděli správně.

Graf 18: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 17



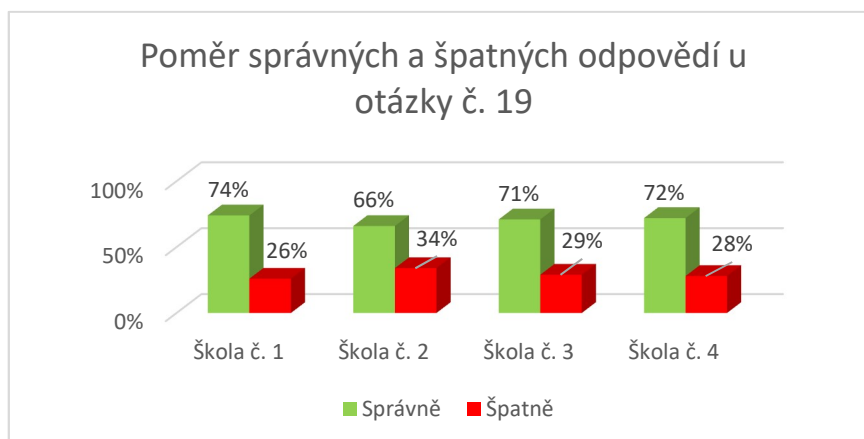
Osmnáctá otázka přechází v poslední oddíl, kde se řeší dopravní křižovatky: „*Na křižovatce, podle přednosti vozidel přijíždějících zprava, jako třetí projede křižovatkou*“. Správná odpověď je: „*C) osobní automobil*“. Správně křižovatku vyhodnotilo 56 žáků (47 %). Naopak špatně celkem 63 žáků (53 %). Právě v této otázce z celého testu chybovalo nejvíce žáků. Důvod může být stejný jako u otázky číslo patnáct, že děti nechápu přednost zprava. Je však možné, že si jen nepozorně přečetli otázku a zaznačili odpověď, kde bylo napsáno, které vozidlo pojede jako první.

Graf 19: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 18



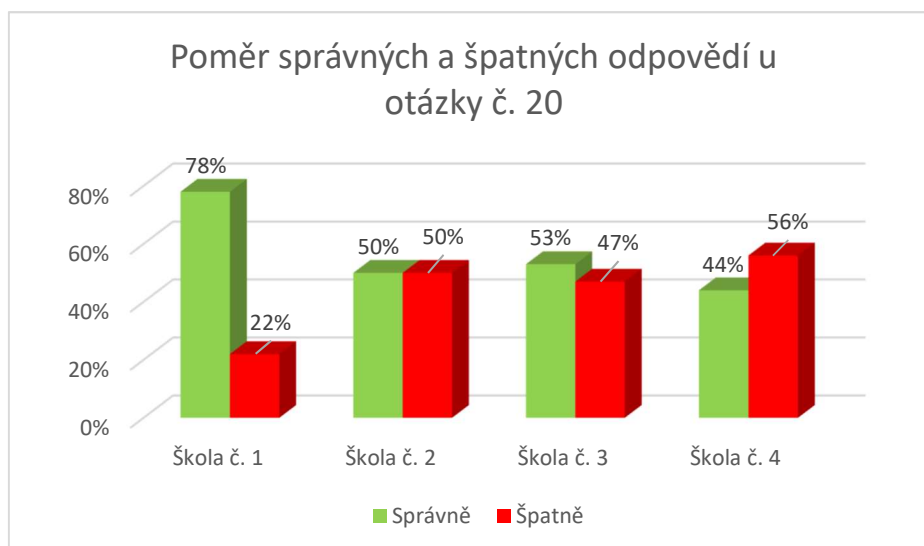
Následující otázka s číslem devatenáct se ptá: „*Cyklista odbočující vlevo projede křižovatkou*“. Správná odpověď je: „*B) jako druhý, protože při odbočování vlevo musí dát přednost protijedoucím vozidlům*“. Správně situaci vyhodnotilo 83 dotazovaných (70 %). Naopak špatně situaci analyzovalo 36 žáků (30 %). Nicméně musím konstatovat, že tato otázka dopadla v porovnání s ostatními ze stejného oddílu křižovatek, nejlépe v počtu správných odpovědí.

Graf 20: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 19



Dvacátá otázka, je zároveň otázkou poslední. Otázka se ptá: „Křižovatka je rozlišena dopravními značkami. Jako první projede křižovatkou“. Správná odpověď je: „C) osobní automobil odbočující vlevo“. Správně křižovatku vyhodnotilo 66 žáků (55 %). Naopak nesprávně 53 dotazovaných (45 %). Otázka rovněž patřila mezi ty, ve kterých se často chybovalo. Nejlépe otázku zvládli žáci Školy č. 1.

Graf 21: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 20



8.2 Vyhodnocení deskriptivních otázek (problémů)

V této podkapitole odprezentuji získané poznatky na předem stanovené deskriptivní otázce. Deskriptivní otázky vycházejí z předchozí teoretické části a dílčích cílů výzkumného šetření. Výsledky jsou vyobrazeny v přehledných tabulkách.

První deskriptivní otázka:

- Jaká je dosažená úroveň vědomostí dopravní výchovy u vybraných žáků základních škol na prvním stupni v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí?

Na otázku jsem se snažil odpovědět pomocí vyhodnocených didaktických testů z jednotlivých škol. Jednotlivé testy jsem vyhodnotil podle předem vytvořené klasifikační tabulky (**Tabulka č. 2**), kterou jsem se inspiroval z publikace od Miroslava Chrásky: „*Didaktické testy – příručka pro učitele a studenty učitelství*“ (1999, s. 77). K vyhodnocení bylo potřeba zjistit celkový počet bodů za test, který vyplnil respondent. Maximální počet získaných bodů byl 20. Minimální možný počet získaných bodů byl 0, což se ale nikomu nepovedlo. Nejmenší počet získaných bodů byl 9. Následně byli jednotliví žáci

ohodnoceni na základě získaných bodů podle klasifikační tabulky. Dále jim byla udělena výsledná známka, která odpovídala procentuální úspěšnosti správně vyřešených úloh v didaktickém testu. Poté byla pomocí aritmetického průměru zjištěna průměrná výsledná známka za celou školu a ta byla porovnána s ostatními školami. Průměrná známka za celou školu nám tedy prozradí, jak jsou na tom s vědomostmi její žáci.

Tabulka 4: Průměrná známka Škola č. 1 a Škola č. 2

Škola č. 1		
Známka n_i	Počet známek x_i	$n_i * x_i$
5	2	10
4	4	16
3	11	33
2	7	14
1	3	3
Celkem	27	76
Průměrná známka:		2,81

Škola č. 2		
Známka n_i	Počet známek x_i	$n_i * x_i$
5	3	15
4	9	36
3	14	42
2	16	32
1	8	8
Celkem	50	133
Průměrná známka:		2,66

Tabulka 5: Průměrná známka Škola č. 3 a Škola č. 4

Škola č. 3		
Známka n_i	Počet známek x_i	$n_i * x_i$
5	0	0
4	4	16
3	6	18
2	6	12
1	1	1
Celkem	17	47
Průměrná známka:		2,76

Škola č. 4		
Známka n_i	Počet známek x_i	$n_i * x_i$
5	3	15
4	2	8
3	7	21
2	7	14
1	6	6
Celkem	25	64
Průměrná známka:		2,56

Na všech školách bylo zjištěno, že dosažená úroveň vědomostí z dopravní výchovy je, až na malé odchylky totožná. Očekával jsem, že úroveň vědomostí bude na vyšší úrovni. Nicméně výsledky směřují spíše ke klasifikačnímu stupni 3. Můžeme tedy konstatovat, že dosažená úroveň vědomostí je na „dobré“ úrovni. Nejlepší průměrnou známku dostala Škola č. 4 – 2,56. Naopak nejhorší průměr měla Škola č. 1 – 2,81. Ostatní dvě školy skončily s průměrnou známkou podobně, Škola č. 2 – 2,66 a Škola č. 3 – 2,76.

Druhá deskriptivní otázka:

- Jaká část didaktického testu je pro vybrané žáky nejobtížnější, a tedy i náročná na pochopení?

Didaktický test je složen ze čtyř částí neboli okruhů. První okruh se zabývá povinnou výbavou jízdního kola. Druhý okruh zjišťuje znalost obecných pravidel silničního provozu. Třetí část se zaměřuje na znalost dopravních značek. A v poslední části řeší žáci křižovatky, které jsou vyobrazené vedle otázky. Ke zjištění výsledků bylo potřeba získat data z jednotlivých oblastí.

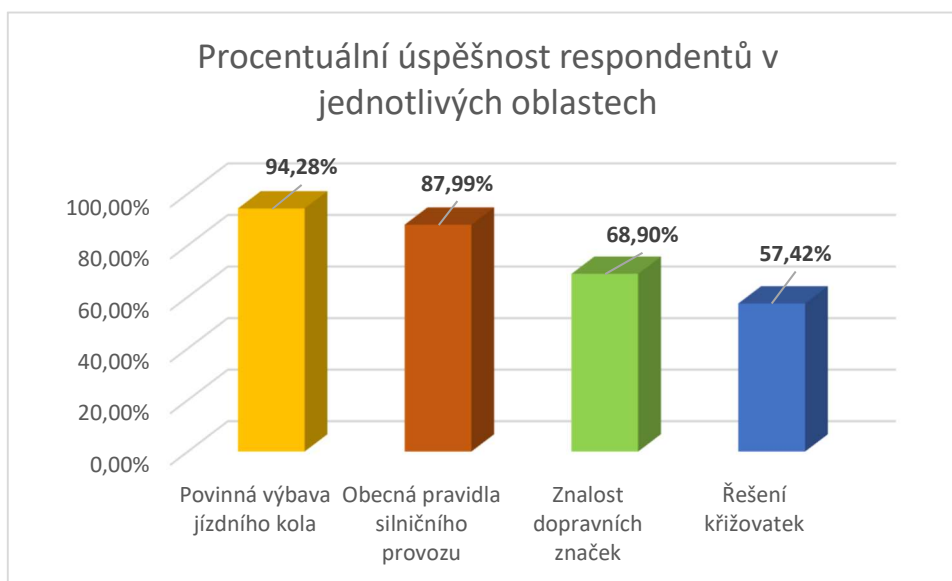
Z následující tabulky, kde jsou vyhodnocené jednotlivé oblasti, je zřejmé, že nejlépe dopadla oblast týkající se povinné výbavy jízdního kola, kde byla procentuální úspěšnost 94,28 %. Druhý okruh, kde žáci nejméně chybovali se zabýval obecnými pravidly silničního provozu, kde procentuální úspěšnost dosáhla hodnoty 87,99 %. Třetí oblast znalost dopravních značek dosáhla už podstatně horších výsledků. Zde je procentuální úspěšnost 68,90 %. Poslední a také oblast, kde se nejvíce chybovalo nese název „řešení křižovatek“. Zde byla procentuální úspěšnost pouhých 57,42 %. Což je poměrně alarmující výsledek, protože právě v této části se řešil průjezd křižovatek podle dopravních předpisů a značek. V této oblasti by si děti měly být jisté a neměly by chybovat, protože kvůli nesprávnému vyhodnocení křižovatky dochází v silničním provozu k fatálním následkům a nehodám.

Dle získaných čísel, můžeme s jistotou konstatovat, že nejobtížnější částí didaktického testu bylo řešení křižovatek. Zároveň ji také považují za nejnáročnější na pochopení. Žáci se mohou jednoznačně zdokonalit v řešení křižovatek. Lze to uskutečnit při praktické výuce na dopravním hřišti, kde učitel pro žáky simuluje různé situace, například střet s jiným vozidlem, kdy jim nehrozí nebezpečí a tyto situace musí žáci vyřešit.

Tabulka 6: Procentuální úspěšnost respondentů v jednotlivých oblastech

	Povinná výbava jízdního kola	Obecná pravidla silničního provozu	Znalost dopravních značek	Řešení křižovatek
Správné odpovědi	561	733	410	205
Špatné odpovědi	34	100	185	152
Procentuální úspěšnost	94,28 %	87,99 %	68,90 %	57,42 %

Graf 22: Procentuální úspěšnost respondentů v jednotlivých oblastech



8.3 Relační problémy

První relační problém:

- Jaký je rozdíl vědomostí v oblasti dopravní výchovy mezi chlapci a dívkami 4. tříd prvního stupně základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí?

První relační problém je zaměřený na získané vědomosti z dopravní výchovy. Porovnáváme mezi sebou chlapce a dívky ze všech vybraných škol, které se účastnily výzkumného šetření na základě získaných bodů za didaktický test. Cílem je zjistit, zda je mezi těmito skupinami rozdíl nebo nikoliv. Na základě našich výpočtů je naším úkolem přijmout nebo odmítnout stanovenou hypotézu.

Věcná, nulová a alternativní hypotéza:

H: Chlapci čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol mají lepší průměrný počet bodů z didaktického testu, než dívky čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol.

H₀: Mezi průměrným počtem bodů z didaktického testu u chlapců a dívek čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol není rozdíl.

H_A: Mezi průměrným počtem bodů z didaktického testu u chlapců a dívek čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol je rozdíl.

Pro ověření hypotézy jsem zvolil metodu: „*U-test Manna a Whitneyho*“ Touto metodou jsem se inspiroval z publikace Miroslava Chráska – „*Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*“. (Chráska, 2016, s. 86–92)

Vzhledem k počtu respondentů v obou skupinách jsem přistoupil k tabulkovému zpracování dat v programu Microsoft Excel. Celkový počet respondentů byl 119 z toho chlapců – 66 a dívek – 53. Z toho důvodu byl také použit „*U-test při velkých četnostech*“. U-test při velkých četnostech vychází ze vzorečku pro „*U-test pro větší skupiny*“, nicméně testování hypotézy proběhne pomocí „*normované normální veličiny u*“. Postupujeme tak, že nejdříve dosadíme hodnoty do vzorečků. Určíme hodnotu testového kritéria U a pomocí této hodnoty potom vypočítáme normovanou náhodnou veličinu u.

Výpočet U-testu Manna a Whitneyho

Upravená tabulka s počtem získaných bodů u chlapců a dívek a následným přiřazeným pořadím pro jednotlivé body. Tabulka je upravena do menší podoby z důvodu velkého počtu respondentů.

Tabulka 7: Tabulka s počty bodů a přiřazeným pořadím u chlapců a dívek

Pořadí	Body	Chlapci	Dívky	Počet
1	9	1	0	1
2	10	1	0	1
3,5	11	2	0	2
6,5	12	2	2	4
13,5	13	6	4	10
23	14	4	5	9
38	15	9	12	21
57	16	6	11	17
76,5	17	11	11	22
94,5	18	11	3	14
106	19	7	2	9
115	20	6	3	9
		n₁ = 66	n₂ = 53	
		R₁ = 4193	R₂ = 2947	

Četnost u chlapců: **n₁ = 66**

Četnost u dívek: **n₂ = 53**

Součet pořadí u chlapců: **R₁ = 4193**

Součet pořadí u dívek: **R₂ = 2947**

Výpočet testového kritéria U (U'), pro testování statistické významnosti volíme z hodnot U a U' hodnotu menší.

$$U = n_1 * n_2 + \frac{n_1 * (n_1 + 1)}{2} - R_1 \quad U = 66 * 53 + \frac{66 * (66 + 1)}{2} - 4193 = 1516$$

$$U' = n_1 * n_2 + \frac{n_2 * (n_2 + 1)}{2} - R_2 \quad U' = 66 * 53 + \frac{53 * (53 + 1)}{2} - 2947 = 1982$$

Z důvodu velkého počtu respondentů $n < 20$, bylo nutné použít U-test při velkých četnostech. Nulovou hypotézu lze poté testovat pomocí „normované normální veličiny – u “ Postupujeme tak, že nejdříve podle výpočtu testového kritéria U a U' , určíme hodnotu testového kritéria U a následně pomocí vypočítané hodnoty, která je menší, tedy $U = 1516$, vypočítáme normovanou náhodnou veličinu u .

$$|u| = \frac{U - \frac{n_1 * n_2}{2}}{\sqrt{\frac{n_1 * n_2 * (n_1 + n_2 + 1)}{12}}} \quad |u| = \frac{1516 * \frac{66 * 53}{2}}{\sqrt{\frac{66 * 53 * (66 + 53 + 1)}{12}}} = -1,28 = 1,28$$

Po dosazení veličin do vzorečků jsem získal hodnotu $|u| = 1,28$. Hladina významnosti byla předem určena na hodnotu $U = 0,05$. Vypočítanou hodnotu srovnáme s kritickou hodnotou, která je uvedena v publikaci od Miroslava Chrásky (2016, s. 91). Kritická hodnota je $U_{0,05} = 1,96$ pro hladinu významnosti 0,05. Naměřená hodnota $|u| = 1,28$ je menší než kritická hodnota $U_{0,05} = 1,96$. Tedy můžeme konstatovat, že na hladině 0,05 **nejsou statisticky významné rozdíly**.

Tedy odmítáme alternativní hypotézu a **přijímáme** nulovou hypotézu H_0 , která tvrdí, že mezi získaným počtem bodů mezi chlapci a dívkami není rozdíl.

Na základě výpočtů a testování hypotézy se mi potvrdilo, že chlapci čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol mají stejné znalosti z dopravní výchovy jako dívky čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol.

Druhý relační problém:

- Jaký je rozdíl v úspěšnosti řešení didaktického testu mezi žáky čtvrtých ročníků městských a obecních základních škol prvního stupně?

Věcná, nulová a alternativní hypotéza:

H: Žáci čtvrtých tříd prvního stupně vybraných městských základních škol mají lepší znalosti z dopravní výchovy, než žáci čtvrtých tříd prvního stupně vybraných základních škol obecního typu.

H₀: Mezi získaným počtem bodů u žáků městských škol a získaným počtem bodů u žáků ze čtvrtých tříd vybraných obecních základních škol ve znalostech dopravní výchovy není rozdíl.

H_A: Mezi získaným počtem bodů u žáků městských škol a získaným počtem bodů u žáků ze čtvrtých tříd vybraných obecních základních škol ve znalostech dopravní výchovy je rozdíl.

Podotýkám, že městské školy jsou označeny ve výsledcích výzkumného šetření jako Škola č. 1, Škola č. 2 a Škola č. 3. A Škola č. 4 je škola obecního typu.

K většímu počtu respondentů v obou skupinách jsem opět přistoupil k tabulkovému zpracování dat v programu Microsoft excel. Celkový počet respondentů byl 119 z toho 25 respondentů z obecní školy a 94 z městských škol. Z toho důvodu byl opět použit „*U-test při velkých četnostech*“. U-test při velkých četnostech vychází ze vzorečku pro „*U-test pro větší skupiny*“, nicméně testování hypotézy proběhne pomocí „*normované normální veličiny u*“. Postupujeme tak, že nejdříve dosadíme hodnoty do vzorečků a určíme hodnotu testového kritéria U a pomocí této hodnoty potom vypočítáme normovanou náhodnou veličinu u.

Upravená tabulka s počtem získaných bodů u žáků obecních a městských škol a následným přiřazeným pořadím pro jednotlivé body. Tabulka je upravena do menší podoby z důvodu velkého počtu respondentů.

Tabulka 8: Tabulka s počty bodů a přiřazeným pořadím u žáků obecních a městských škol

Pořadí	Body	Obecní škola	Městská škola	Počet
1	9	0	1	1
2	10	1	0	1
3,5	11	1	1	2
6,5	12	1	3	4
13,5	13	1	9	10
23	14	1	8	9
38	15	5	16	21
57	16	2	15	17
76,5	17	6	16	22
94,5	18	1	13	14
106	19	0	9	9
115	20	6	3	9
		n₁ = 25	n₂ = 94	
		R₁ = 1596	R₂ = 5544	

Četnost obecních škol: **n₁ = 25**

Četnost městských škol: **n₂ = 94**

Součet pořadí u obecních škol: **R₁ = 1596**

Součet pořadí u městských škol: **R₂ = 5544**

Výpočet testového kritéria U (U'), pro testování statistické významnosti volíme z hodnot U a U' hodnotu menší.

$$U = n_1 * n_2 + \frac{n_1 * (n_1 + 1)}{2} - R_1 \quad U = 25 * 94 + \frac{25 * (25 + 1)}{2} - 1596 = 1079$$

$$U' = n_1 * n_2 + \frac{n_2 * (n_2 + 1)}{2} - R_2 \quad U' = 25 * 94 + \frac{26 * (26 + 1)}{2} - 5544 = -2848$$

Z důvodu velkého počtu respondentů $n < 20$, bylo nutné použít U-test při velkých četnostech. Nulovou hypotézu lze poté testovat pomocí „normované normální veličiny – u“ Postupujeme tak, že nejdříve podle výpočtu testového kritéria U a U', určíme hodnotu testového kritéria U a následně pomocí vypočítané hodnoty, která je menší, tedy U = 1079, vypočítáme normovanou náhodnou veličinu u.

$$|u| = \frac{U - \frac{n_1 * n_2}{2}}{\sqrt{\frac{n_1 * n_2 * (n_1 + n_2 + 1)}{12}}} \quad |u| = \frac{1079 - \frac{25 * 94}{2}}{\sqrt{\frac{25 * 94 * (25 + 94 + 1)}{12}}} = -0,63 = 0,63$$

Po dosazení veličin do vzorečků jsem získal hodnotu $|u| = 0,63$. Hladina významnosti byla předem určena na hodnotu $U = 0,05$. Vypočítanou hodnotu srovnáme s kritickou hodnotou, která je uvedena v publikaci od Miroslava Chrásky (2016, s. 91). Kritická hodnota je $U_{0,05} = 1,96$ pro hladinu významnosti 0,05. Naměřená hodnota $|u| = 0,63$ je menší než kritická hodnota $U_{0,05} = 1,96$. Tedy můžeme konstatovat, že na hladině 0,05 **nejsou statisticky významné rozdíly**.

Tedy odmítáme alternativní hypotézu a **přijímáme** nulovou hypotézu H_0 , která tvrdí, že mezi získaným počtem bodů mezi žáky městských a obecních škol není rozdíl.

Na základě výpočtů a testování hypotézy se mi potvrdilo, že žáci čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol městského typu mají stejné znalosti z dopravní výchovy jako žáci čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol obecního typu.

Výpočet pro ověření výpočtu

Z důvodu častého opakování hodnot ve srovnávací tabulce, může být výsledná hodnota trochu zkreslená. Tudíž jsem se rozhodl pro ověření výpočtu spočítat normovanou normální veličinu podle upraveného vzorce, který uvádí Miroslav Chráska ve své publikaci „*Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*“. (2016, s. 92) Pro ověření jsem se rozhodl u obou předchozích výpočtů.

Pokud ve srovnávaných skupinách se některé hodnoty často opakují. Může být vypočítaná hodnota u trochu zkreslená. V tomto případě je dobré počítat normální veličinu podle upraveného vzorce. Kde $|u'|$ je korigovaná absolutní hodnota normované náhodné veličiny. Veličina r = počet hodnot, které se opakují.

$$|u'| = \frac{U - \frac{n_1 * n_2}{2}}{\sqrt{\frac{n_1 * n_2}{n * (n - 1)} * \frac{n^3 - n}{12} - \sum \frac{r^3 - r}{12}}}$$

$$\begin{aligned} \sum = \frac{r^3 - r}{12} &= \frac{1^3 - 1}{12} + \frac{1^3 - 1}{12} + \frac{2^3 - 2}{12} + \frac{4^3 - 4}{12} + \frac{10^3 - 10}{12} + \frac{9^3 - 9}{12} + \frac{21^3 - 21}{12} \\ &+ \frac{17^3 - 17}{12} + \frac{22^3 - 22}{12} + \frac{14^3 - 14}{12} + \frac{9^3 - 9}{12} + \frac{9^3 - 9}{12} = 2559 \end{aligned}$$

Ověření hypotézy č. 1:

$$|u'| = \frac{1516 - \frac{66 * 53}{2}}{\sqrt{\frac{66 * 53}{119 * (119 - 1)} * \frac{119^3 - 119}{12} - \Sigma 2559}} = -1,32 = 1,32$$

U prvního výpočtu mi vyšla korigovaná absolutní hodnota normované náhodné veličiny $|u'| = 1,32$. Což je oproti původní naměřené hodnotě $|u| = 1,28$ minimální rozdíl. Můžu tedy konstatovat, že výpočet se neliší a vede ke stejnému závěru.

Ověření hypotézy č. 2:

$$|u'| = \frac{1079 - \frac{25 * 94}{2}}{\sqrt{\frac{25 * 94}{119 * (119 - 1)} * \frac{119^3 - 119}{12} - \Sigma 2559}} = -0,67 = 0,67$$

U druhého výpočtu mi vyšla korigovaná absolutní hodnota normované náhodné veličiny $|u'| = 0,67$. Což je opět oproti původně naměřené hodnotě $|u| = 0,63$ zanedbatelný rozdíl. A opět můžu říct, že výpočet se neliší a nedochází ke zkreslení dat a vede ke stejnému závěru.

9 Vyhodnocení výzkumného šetření

V této kapitole shrnu a zhodnotím celkový výsledek výzkumného šetření, které bylo uskutečněno ve čtvrtých třídách prvního stupně základních škol.

Výzkumné šetření bylo prováděno na čtyřech školách. Celkový počet respondentů je 119. Z toho 66 chlapců a 53 dívek. Ze Školy č. 1 se účastnilo 27 žáků, Školy č. 2 50 žáků, ze Školy č. 3 17 žáků a ze Školy č. 4 25 žáků. Celkové výsledky výzkumného šetření mě příjemně překvapily, protože žádná z vybraných škol nedosáhla malého počtu bodů za didaktický test. Právě naopak všechny školy mají podobné výsledky, což je poměrně dobrá zpráva, protože na všech zúčastněných školách je, dle výsledků didaktického testu, dopravní výchova na podobné úrovni.

První deskriptivní otázka se zabývá dosaženou úrovní vědomostí dopravní výchovy u vybraných žáků základních škol na prvním stupni v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Touto deskriptivní otázkou jsem zároveň naplnil hlavní cíl bakalářské práce, který měl za úkol zjistit aktuální stav vědomostí z oblasti dopravní výchovy vyučované ve 4. třídách prvního stupně základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Výzkumným šetřením bylo zjištěno, že Škola č. 1 dosáhla nejhorší průměrné známky 2,81. Škola č. 2 byla vyhodnocena jako druhá s nejlepším výsledkem 2,66. Škola č. 3 dosáhla průměrné známky 2,76. A poslední Škola č. 4 dosáhla v didaktickém testu nejlepší průměrné známky 2,56. Celková průměrná známka za všechny školy směřuje ke klasifikačnímu stupni číslo 3. Můžeme konstatovat, že aktuální stav vědomostí vybraných žáků základních škol na prvním stupni v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí je na dobré úrovni.

Druhá deskriptivní otázka řeší, která část didaktického testu je pro žáky nejobtížnější, a tedy i náročná na pochopení. K zodpovězení otázky bylo potřeba vyhodnotit jednotlivé oblasti z didaktického testu a poté vyjádřit procentuální úspěšnost v jednotlivých oblastech. Didaktický test se skládá ze čtyř oblastí: povinná výbava jízdního kola, obecná pravidla silničního provozu, znalost dopravních značek a poslední okruh je řešení křižovatek. Největší procentuální úspěšnosti – 94,28 % dosáhli žáci v oblasti, která se týkala povinné výbavy jízdního kola. Což je výborný výsledek, protože mít správně vybavené jízdní kolo je základ pro bezpečnou jízdu na kole. Druhý okruh obecná pravidla silničního provozu dosáhl procentuální úspěšnosti – 87,99 %. To je také velice dobrý výsledek. Ve třetím okruhu znalost dopravních značek, už vědomosti žáků začaly pomalu pokulhávat. Zde dosáhli úspěšnosti 68,90 % a poslední okruh řešení křižovatek dopadl ze všech okruhů nejhůře. Zde dosáhli žáci

procentuální úspěšnosti pouze – 57,42 %. Což je velice znepokojivé zjištění. Protože právě správně vyřešení křížovky může eliminovat fatální následky v provozu. Otázkou je, zdali žáci dokáží správně pochopit křížovku vyobrazenou na obrázku nebo ke správnému pochopení potřebují vysvětlení v praxi například při praktické části výuky.

U obou relačních problémů byl pro ověření hypotéz použit U-test Manna a Whitneyho při velkých četnostech.

První relační problém řeší, jaký je rozdíl vědomostí v oblasti dopravní výchovy mezi chlapci a dívkami 4. tříd prvního stupně základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Pro tento relační problém byla vytvořena věcná hypotéza: Chlapci čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol mají lepší průměrný počet bodů z didaktického testu, než dívky čtvrtých ročníků prvního stupně vybraných základních škol. Naměřili jsme hodnotu $|u| = 1,28$, která je menší než kritická hodnota $U_{0,05} = 1,96$. Zjistili jsme tedy, že na hladině 0,05 nejsou statisticky významné rozdíly. Můžeme říci, že mezi chlapci a dívkami neexistuje rozdíl ve vědomostech v dopravní výchově, protože jejich vědomosti jsou na stejné úrovni.

Druhý relační problém řeší, jaký je rozdíl v úspěšnosti řešení didaktického testu mezi žáky čtvrtých ročníků městských a obecních základních škol prvního stupně. Pro tento relační problém byla stanovena následující hypotéza: Žáci čtvrtých tříd prvního stupně vybraných městských základních škol mají lepší znalosti z dopravní výchovy, než žáci čtvrtých tříd prvního stupně vybraných základních škol obecního typu. Naměřili jsme hodnotu $|u| = 0,63$, která je menší než kritická hodnota $U_{0,05} = 1,96$. Můžeme konstatovat, že na hladině 0,05 opět nejsou statisticky významné rozdíly. Můžeme tedy konstatovat, že vědomosti z dopravní výchovy mezi žáky městských a obecních škol jsou na stejné úrovni a není mezi nimi žádný významný rozdíl.

ZÁVĚR

V bakalářské práci jsem se zabýval problematikou dopravní výchovy u dětí prvního stupně základních škol. Především jsem se zaměřil na čtvrté třídy prvního stupně základních škol. V úvodu práce byl formulován hlavní cíl práce, který má za úkol zjistit aktuální stav dílčích průřezových znalostí z oblasti dopravní výchovy v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Tento hlavní cíl byl také podpořen dalšími dílčími cíli teoretické a praktické části práce. Dle mého názoru se mi podařilo všechny cíle splnit.

Teoretická část práce obsahuje pět kapitol. V první kapitole jsem se zabýval historií dopravní výchovy na území České republiky a ve světě. V následující kapitole se mi podařilo popsat implementaci dopravní výchovy do Rámcového vzdělávacího programu – RVP. Třetí kapitola popisuje, jaká problematika se vyučuje v jednotlivých třídách na první stupni základních škol. Ve čtvrté kapitole se čtenáři dozvěděli o tematickém plánu dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol. Poslední kapitola popisuje činnost oddělení Bezpečnost Silničního Provozu – BESIP.

Praktická neboli empirická část obsahuje čtyři kapitoly. V první kapitole jsem shrnul dosavadní stav zkoumané problematiky v mém okolí. V následující kapitole, která popisuje výzkumné šetření sestaven výzkumný nástroj, tedy v mém případě didaktický test, který posloužil pro získání vědomostí ze čtvrtých ročníků prvního stupně základních škol. Následně byly stanoveny deskriptivní otázky a relační problémy neboli hypotézy. V osmé kapitole byly odprezentovány získané výsledky z didaktického testu a následně byly zpracovány deskriptivní otázky a relační problémy. V poslední kapitole bylo vyhodnoceno výzkumné šetření jako celek.

Na základě deskriptivních otázek bylo zjištěno, že úroveň vědomostí ve čtvrtých třídách v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí je na dobré úrovni. Tohoto úsudku jsem docílil na základě průměrných známek z didaktického testu z jednotlivých škol. Celková průměrná známka za všechny školy, směřuje ke klasifikačnímu stupni tři – tedy dobrý. Na základě této otázky byl naplněn hlavní cíl bakalářské práce, který měl zjistit aktuální stav dílčích průřezových vědomostí z oblasti dopravní výchovy. Další deskriptivní otázka odpověděla na otázku, která se ptala, jaká část didaktického testu je pro žáky nejobtížnější a zároveň nejnáročnější na pochopení. Z výsledku je zjevné, že největší problém měli žáci s okruhem, který se týkal řešení křížovatek. V tomto okruhu byla úspěšnost správné odpovědi pouze 57,42 %. Tedy křížovatky jsou nejvíce náročné na pochopení.

Na základě relačních problémů bylo zjištěno, že mezi vědomostmi chlapců a dívek není rozdíl. Tedy jejich vědomosti jsou na stejné úrovni a nelze říci, že problematiku dopravní výchovy ovládají lépe chlapci než dívky nebo naopak. Druhým relačním problémem bylo zjištěno, že vědomosti žáků městských a obecních základních škol v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí jsou na stejné úrovni. Tedy opět nemůžeme tvrdit, že žáci obecních škol mají lepší znalosti než žáci městských škol a naopak.

Věřím, že má práce bude v dané problematice dopravní výchovy přínosná. Především pak v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Doposud nikdo nezjišťoval úroveň vědomostí z dopravní výchovy v Lipníku nad Bečvou a přilehlém okolí. Z toho důvodu jsem se taky rozhodl poskytnout zpracovaná data z výzkumného šetření, právě zúčastněným školám. Aby mohli svou výuku dopravní výchovy na své škole zlepšit a zvýšit kvalitu vědomostí a připravit tak své žáky pro bezpečnější pohyb na komunikacích a v provozu. Nadále získaná data mohou být porovnána s ostatními výzkumy, které byly realizovány na jiných školách.

Závěrem bych chtěl říci, že výuka dopravní výchovy na školách není zbytečná. Právě dopravní výchova může mít kladný vliv na budoucí řidiče a tím přispět i ke zvýšení bezpečnosti na cestách. Především kladu důraz na potřebu praktické výuky na dětském dopravním hřišti – DDH, protože pohyb na komunikacích děti nejlépe pochopí z vlastní zkušenosti a modelových situací, které si sami vyzkouší.

Věnování se dopravní problematice mě velice baví, a proto si dovedu představit, že bych se tomuto tématu věnoval i do budoucna. Ať už by se jednalo třeba o navázání na téma diplomové práce v navazujícím magisterském studiu nebo v budoucím profesním životě.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

BESIP [online], 2018. [cit. 2018-10-21]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/detska-dopravni-hriste>

BESIP [online], 2018. [cit. 2018-11-09]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-onas>

BESIP [online], 2018. [cit. 2018-11-13]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti>

BLAŽKOVÁ, Růžena, 1979. *Prvky dopravní výchovy v učivu matematiky a fyziky*. Brno: Krajský pedagogický ústav. ISBN Není uvedeno.

BROM, Zdeněk, 2015. *Dopravní výchova učebnice pro 1. – 5. ročník základní školy*. Plzeň: Fraus. ISBN 978-807489-036-9.

DĚCKÝ, Jan, 2013. *Doprava a systémy dopravní výchovy 1*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-802-1063-679.

Dopravní alarm [online], 2009. [cit. 2018-09-11]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/dopravni-vychova-v-zahranici.pdf>

Dopravní výchova chodec a cyklista [online], 2012. [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/dopravni-vychova/default.htm>

EMANOVSKÝ, Petr, 2013. *Úvod do metodologie pedagogického výzkumu*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-3664-7.

FRAJEROVÁ, Lenka, 2007. *Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ*. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP. ISBN 80-254-1638-0.

FRAJEROVÁ, Lenka, 2010. *Dopravní výchova – cyklista*. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, Studio Lines. ISBN Není uvedeno.

GAVORA, Peter, 2010. *Úvod do pedagogického výzkumu*. 2., rozš. české vyd. Brno: Paido. ISBN 978-80-7315-185-0.

GRECMANOVÁ, Helena, Eva URBANOVSKÁ a Drahomíra HOLOUŠOVÁ, 1998. *Obecná pedagogika*. Olomouc: Hanex. Edukace (Hanex). ISBN 80-857-8320-7.

CHRÁSKA, Miroslav, 1999. *Didaktické testy: příručka pro učitele a studenty učitelství*. Brno: Paido. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-859-3168-0.

CHRÁSKA, Miroslav, 2016. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 2., aktualizované vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5326-3.

KERLINGER, Fred N., 1972. *Základy výzkumu chování: pedagogický a psychologický výzkum*. Přeložil Vilém CHMELAŘ. Praha: Academia. ISBN Není uvedeno.

KIMLOVÁ, Veronika, 2013. *Dopravní výchova dětí v současné společnosti*. Olomouc. Diplomová práce. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI.

LÍMOVÁ, Lucie, 2006. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Nakladatelství Karolinum. ISBN 80-246-1157-0.

LUKEŠ, Marek, 2011. *Dopravní výchova na školách jako předpoklad snižování dopravní nehodovosti*. Olomouc. Rigorózní práce. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI.

MICHALIČKA, Miroslav, 1969. *Pedagogické testy a problémy jejich použití v pedagogické praxi*. Pedagogika. ISBN Není uvedeno.

MUNI [online], 2019. [cit. 2019-03-05]. Dostupné z:
https://is.muni.cz/publikace/publikace_prohlidka.pl?uco=2680

Na kole jen s přilbou [online], 2018. [cit. 2018-11-10]. Dostupné z:
<https://www.nakolejensprilbou.cz/stranky/24/o-projektu.html>

NEUMAN, Jan, 2000. *Turistika a sporty v přírodě: [přehled základních znalostí a dovedností pro výchovu v přírodě]*. Praha: Portál. ISBN 80-717-8391-9.

NOVÁKOVÁ, Iva, 2015. *Ferda v autošколе aneb Jak opičák k řidičskému průkazu přišel*. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP. ISBN Není uvedeno.

O RVP a ŠVP, *Info absolvent* [online]. [cit. 2018-10-09]. Dostupné z:
<http://www.infoabsolvent.cz/Rady/Clanek/7-0-13>

PECINA, Pavel a Mojmir STOJAN, 2007. *Strukturovaný systém přípravy učitelů pro dopravní výchovu na školách 1., 2. a 3. stupně*. Brno: MSD s PdF MU. ISBN Není uvedeno.

Policie [online], 2018. [cit. 2018-11-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-669963.aspx>

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

STOJAN, Mojmír, 2007. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-802-1042-513.

STOJAN, Mojmír, 2008. *Dopravní výchova v RVP pro 1. stupeň ZŠ*. Brno: MSD, spol. ISBN 978-80-7392-079-1.

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

Škoda hrou [online], 2011. [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <http://www.skodahrou.cz>

VEGRICHT, Václav, 2006. *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*. Praha. Ministerstvo dopravy – BESIP. ISBN Není uvedeno.

Vidět a být viděn [online], 2018. [cit. 2018-11-10]. Dostupné z: <https://www.videt-a-byt-viden.cz/chodci>

VOTRUBA, Jan, 1996. *Učivo dopravní výchovy*. Praha: Fortuna. ISBN 80-7168-392-2.

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na pozemních komunikacích

Zákon č.561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Specifikační tabulka vytvořena k mému didaktickému testu	37
Tabulka 2: Klasifikační tabulka podle procenta správných odpovědí	38
Tabulka 3: Počet žáků z jednotlivých škol	40
Tabulka 4: Průměrná známka Škola č. 1 a Škola č. 2.....	52
Tabulka 5: Průměrná známka Škola č. 3 a Škola č. 4.....	52
Tabulka 6: Procentuální úspěšnost respondentů v jednotlivých oblastech.....	53
Tabulka 7: Tabulka s počty bodů a přiřazeným pořadím u chlapců a dívek	55
Tabulka 8: Tabulka s počty bodů a přiřazeným pořadím u žáků obecních a městských škol	58

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Počet žáků z jednotlivých škol.....	40
Graf 2: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 1	41
Graf 3: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 2	42
Graf 4: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 3	42
Graf 5: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 4	43
Graf 6: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 5	43
Graf 7: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 6	44
Graf 8: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 7	44
Graf 9: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 8	45
Graf 10: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 9	45
Graf 11: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 10	46
Graf 12: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 11	46
Graf 13: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 12	47
Graf 14: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 13	47
Graf 15: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 14	48
Graf 16: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 15	48
Graf 17: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 16	49
Graf 18: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 17	49
Graf 19: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 18	50
Graf 20: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 19	50
Graf 21: Poměr správných a špatných odpovědí u otázky č. 20	51
Graf 22: Procentuální úspěšnost respondentů v jednotlivých oblastech	54

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Didaktický test z dopravní výchovy určený pro žáky 4. tříd na prvním stupni základních škol

Příloha č. 1: Didaktický test z dopravní výchovy určený pro žáky 4. tříd na prvním stupni základních škol

Didaktický test z dopravní výchovy určený pro žáky 4. tříd na prvním stupni základních škol

Ahoj! Jmenuji se Michal Butkovič a jsem studentem Univerzity Palackého v Olomouci. Studuji 3. ročník oboru Pedagogika – Veřejná správa. Tímto testem, bych tě chtěl poprosit o vyplnění tohoto krátkého testu, který ověří tvé znalosti z dopravní výchovy, která proběhla na tvé škole. **Nemusíš se ničeho bát, test není na známky!** Výsledky poslouží k zjištění aktuálního stavu vědomostí z dopravní výchovy. Test má 20 otázek a každá otázka má 4 odpovědi, ale vždy je **správná pouze jedna!**

Zvolenou odpověď zakroužkuj. Děkuji 😊

Jsem: A) dívka Základní škola, kterou navštěvuji se jmenuje:

B) chlapec Věk:

1) Jízdní kolo musí být vybaveno odrazkami

- A) bílé barvy
- B) přední i zadní odrazkou oranžové barvy
- C) přední a zadní odrazkou bílé a červené barvy a oranžovými odrazkami na paprscích kol
- D) červené barvy

2) Výbavu a stav jízdního kola

- A) kontrolujeme, jak se nám chce
- B) kontrolujeme před každou jízdou
- C) nemusíme kontrolovat
- D) kontrolujeme jednou za rok

3) Pro jízdu za snížené viditelnosti (tma, mlha) musí být kolo vybaveno

- A) přední bílou a zadní červenou svítilnou
- B) zadní svítilnou oranžové barvy
- C) nemusí být nijak zvláště vybaveno
- D) zvonkem

4) Jak si přizpůsobíme výšku kola, aby se nám lépe jelo

- A) pomocí zvednutí pedálů
- B) pomocí zvednutí sedátka a řídítek
- C) koupíme si nové kolo
- D) výška kola se nedá přizpůsobit

5) Jízdní kolo musí být vybaveno

- A) dvěma na sobě nezávislými funkčními brzdami
- B) alespoň jednou brzdou
- C) třemi a více brzdami
- D) kolo mít brzdy nemusí

6) Při jízdě na kole musí mít cyklista

- A) pití v batůžku
- B) řádně připevněnou ochranou přilbu na hlavě
- C) nářadí na opravu kola
- D) pumpu na dofouknutí pneumatik

7) Při objíždění překážky

- A) cyklista nesmí ohrozit pouze protijedoucí cyklisty
- B) cyklista může omezit druhého cyklistu
- C) cyklista nesmí ohrozit ani omezit ostatní účastníky provozu
- D) cyklista může omezit ostatní účastníky provozu

8) Cyklista před přechodem pro chodce je povinen

- A) umožnit chodci bezpečné přejítí silnice
- B) vždy zastavit u každého přechodu
- C) použít zvonek, aby mu chodci uvolnili cestu
- D) mávat na chodce

9) Je-li cyklista předjížděn

- A) musí vždy zpomalit
- B) musí vždy zastavit na krajnici
- C) nesmí zvyšovat rychlost jízdy, ani nijak bránit v předjíždění
- D) musí použít zvonek

10) Cyklista při jízdě na jízdním kole

- A) jede vždy co nejbliže pravému okraji vozovky
- B) jede co nejvíce u levého okraje vozovky
- C) jezdí po prostředku silnice, jak se mu chce
- D) jezdí jenom na chodníku

11) Znamení o změně směru jízdy cyklista dává

- A) zřetelným upažením ruky
- B) vystrčením nohy
- C) cyklista ukazovat nemusí
- D) zvoněním na zvonek

12) Při odbočování vlevo musí dát cyklista přednost v jízdě

- A) jen protijedoucím jezdcům na zvirěti
- B) jen tramvajím jedoucím v obou směrech
- C) všem protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům
- D) cyklista přednost dávat nemusí

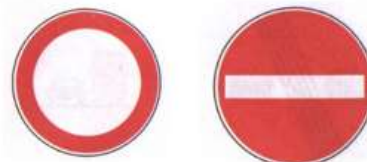
13) Při jízdě křižovatkou na příkaz této dopravní značky upravující přednost je cyklista povinen

- A) dát přednost, zastavovat, ale nemusí
- B) zastavit vedle dopravní značky
- C) zastavit vždy na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled
- D) cyklista zastavovat nemusí



14) Do míst a úseků, které jsou označeny některou z těchto dopravních značek, je zakázán

- A) vjezd všem vozidlům
- B) vjezd pouze motorovým vozidlům
- C) vjezd pouze cyklistům
- D) vjezd pouze motorkám



15) Na křižovatce označené touto dopravní značkou je cyklista povinen

- A) dát přednost všem vozidlům přijíždějícím zleva
- B) dát přednost v jízdě pouze motorovým vozidlům přijíždějícím zprava
- C) dát přednost v jízdě všem motorovým i nemotorovým vozidlům přijíždějícím zprava
- D) dát přednost jen motorkářům přijíždějícím zleva



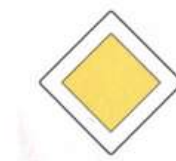
16) Tato dopravní značka znamená

- A) jednosměrný provoz
- B) přikázaný směr jízdy
- C) přednost před protijedoucími vozidly
- D) přikázaný směr objíždění



17) Tato dopravní značka označuje

- A) hlavní pozemní komunikaci
- B) železniční přejezd
- C) dej přednost v jízdě
- D) stůj, dej přednost v jízdě



18) Na křižovatce, podle přednosti vozidel přijíždějících zprava, jako třetí projede křižovatkou

- A) nákladní automobil
- B) cyklista
- C) osobní automobil
- D) cyklista společně s nákladním autem



19) Cyklista odbočující vlevo projede křižovatkou

- A) jako první, při odbočování nemusí dávat přednost
- B) jako druhý, protože při odbočování vlevo, musí dát přednost protijedoucím vozidlům
- C) jako druhý, protože osobní automobil je rychlejší
- D) jako první, protože auto mu dává přednost



20) Křižovatka je rozlišena dopravními značkami. Jako první projede křižovatkou

- A) nákladní automobil, protože jede přímo
- B) cyklista odbočující vlevo
- C) osobní automobil odbočující vlevo
- D) cyklista společně s nákladním automobilem



ANOTACE

Jméno a příjmení:	Michal Butkovič
Katedra nebo ústav:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	PhDr. René Szotkowski, Ph.D.
Rok obhajoby:	2019

Název práce:	Dopravní výchova u dětí prvního stupně základních škol
Název v angličtině:	Traffic education of children at primary school
Anotace práce:	Bakalářská práce je zaměřena na dopravní výchovu u dětí prvního stupně základních škol. Teoretická část se zabývá historií dopravní výchovy, implementací dopravní výchovy do rámcového vzdělávacího programu – RVP, výukou dopravní výchovy v jednotlivých ročnících, tematickým plánem pro čtvrté třídy základních škol a činností organizace Bezpečnost silničního provozu – BESIP. Praktická část navazuje na předchozí teoretickou část. Cílem praktické části je provést výzkumné šetření u žáků čtvrtých tříd prvního stupně základních škol a následně vyhodnotit získaná data.
Klíčová slova:	dopravní výchova, cyklista, Bezpečnost silničního provozu – BESIP, bezpečnost, základní škola
Anotace v angličtině:	The bachelor thesis is focused on traffic education of primary school children. The theoretical part deals with the history of the traffic education, implementation of the traffic education into the framework educational program – FEP, education of the traffic education in individual years, thematic plan for the fourth classes of primary schools and activities of the organization Road safety department – BESIP. The practical part follows the previous theoretical part. The aim of the practical part is to carry out research among students of the fourth grade of the primary school and then evaluate the data obtained.
Klíčová slova v angličtině:	traffic education, cyclist, Road safety department – BESIP, safety, primary school
Přílohy vázané v práci:	Příloha č. 1: Didaktický test z dopravní výchovy určený pro žáky 4. tříd na prvním stupni základních škol
Rozsah práce:	70 stran
Jazyk práce:	čeština