

# Dopravní výchova a její úloha při výchově dětí

Nina Bohumelová

---

Bakalářská práce  
2023



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení  
Ústav krizového řízení

Akademický rok: 2022/2023

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Nina Bohumelová**  
Osobní číslo: **L20610**  
Studijní program: **B1022A020002 Management rizik**  
Forma studia: **Kombinovaná**  
Téma práce: **Dopravní výchova a její úloha při výchově dětí a mládeže**

### Zásady pro vypracování

1. Vymezte základní pojmy týkající se dopravní výchovy. Zpracujte teoretické pojednání o problematice dopravní výchovy při výchově dětí a mládeže.
2. Proveďte analýzu současného stavu problematiky dopravní výchovy při výchově dětí a mládeže.
3. Zhodnoťte a navrhněte možnosti pro zlepšení problematiky dopravní výchovy při výchově dětí a mládeže.

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

**Seznam doporučené literatury:**

1. Dětské dopravní centrum, (2015). Dětské dopravní centrum. Retrieved 16.04.2020 from the World Wide Web:<http://ddcpv.cz>
2. MACHOVÁ, Jitka a Dagmar KUBÁTOVÁ. *Výchova ke zdraví. 2.*, aktualizované vydání. Praha: Grada, 2015. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-5351-5.
3. ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jaromír Novák, CSc.**  
Ústav krizového řízení

Datum zadání bakalářské práce: **1. prosince 2022**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **5. května 2023**

L.S.

---

**doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.**  
děkanka

---

**Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.**  
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2022

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne: 5.5.2023

Jméno a příjmení studenta: Nina Bohumelová

.....  
podpis studenta

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce se zabývá vzděláváním v oblasti dopravní výchovy a její úlohy při výchově dětí. Hlavním cílem bylo zjistit jaké mají žáci znalosti v této oblasti. Tohle téma je velice důležité už z toho důvodu, že je velmi přehlížené. V teoretické části se věnuji základnímu pojmu dopravní výchova, začlenění do výchovy. V praktické části analyzuji současný stav této problematiky našich žáků na školách. Vyhodnotím jejich znalosti a orientaci v oblasti dopravní výchovy.

Klíčová slova: dopravní výchova, výchova dětí a mládeže, vzdělání

## **ABSTRACT**

The bachelor's thesis deals with education in the field of traffic education and its role in raising children. The main goal was to find out what knowledge the pupils have in this area. This topic is very important for the reason that it is very overlooked. In the theoretical part, they focus on the basic concept of transport education, inclusion in education. In the practical part, I analyze the current state of this problem among our students in schools. I evaluate their knowledge and orientation in the field of traffic education.

Keywords: traffic education, education of children and youth, education

## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své bakalářské práce, panu doc. Ing. Jaromír Novák, CSc. za velmi profesionální přístup a odborné vedení, ochotu a cenné rady a připomínky, které mi pomohly při zpracování této práce. Tímto bych chtěla poděkovat své rodině za pomoc a podporu po dobu mého studia.

## **Motto:**

**„Pro život, ne pro školu se učíme.“**

- **Seneca**

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>I.</b> .....	<b>9</b>
<b>TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>9</b>
<b>1 JEDINEC NA PŘELOMU DĚTSTVÍ A DOSPÍVÁNÍ</b> .....	<b>11</b>
1.1 CHARAKTERISTIKA ŽÁKA.....	11
1.2 KOGNITIVNÍ SCHOPNOSTI.....	12
1.3 SOCIÁLNÍ OBLAST FUNGOVÁNÍ .....	16
<b>2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA A JEJÍ NUTNOST PRO VZDĚLÁNÍ</b> .....	<b>22</b>
2.1 OBLASTI VZDĚLÁVÁNÍ .....	22
2.2 MEZIPŘEDMĚTOVÉ VAZBY .....	26
2.3 OCHRANA ZDRAVÍ A ŽIVOTA.....	26
<b>II.</b> .....	<b>28</b>
<b>PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>28</b>
<b>3 METODIKA PLÁNOVANÉHO PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ</b> .....	<b>30</b>
3.1 CÍL.....	30
3.2 VÝZKUMNÉ OTÁZKY .....	30
3.3 METODA SBĚRU DAT .....	30
3.4 VÝZKUMNÝ VZOREK.....	31
3.5 PRÁCE SE ZÍSKANÝMI DATY .....	31
<b>4 DATA ZÍSKANÁ EMPIRICKÝM ŠETŘENÍM AUTORKY</b> .....	<b>32</b>
<b>5 SOUHRN A Z NĚJ VYPLÝVAJÍCÍ DOPORUČENÍ</b> .....	<b>56</b>
5.1 DOPORUČENÍ PRO VZDĚLÁNÍ ŽÁKŮ PRVNÍCH STUPŇŮ ČESKÝCH ZÁKLADNÍCH ŠKOL V OBLASTI DOPRAVNÍ VÝCHOVY .....	57
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>59</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>61</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK</b> .....	<b>65</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ</b> .....	<b>66</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>67</b>

## ÚVOD

Výchova dětí je jedním ze základních úkolů okolí, v němž se tyto pohybují. Výchovným způsobem na jednotlivce nejprve působí zejména jejich rodinné prostředí, následně pak také prostředí akademické poté, co nastoupí do základní školy (u některých lze hovořit o dřívějším působení podobného prostředí za předpokladu, že dítě v předškolním věku dochází do mateřské školy).

V dokumentu, který je zde předkládán, je v jeho teoretické části věnována pozornost charakteristikám žáků v období pubescence coby vývojové fázi jejich života, jíž lze vnímat coby přechod od dětství k budoucí dospělosti. Kromě toho teoretická část textu obsahuje také kapitolu věnovanou školní vzdělávání dané populace osob tak, jak tato probíhá v České republice. V dané souvislosti je pracováno s aktuálně platnou podobou dokumentu státní úrovně kurikula označovaného jako *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*.

Praktická část textu je tvořena vlastním výzkumem autorky na téma znalostí žáků pátých ročníků českých základních škol z oblasti dopravní výchovy, a to takových, které se vztahují k jejich rozvoji ale také bezpečnosti. Praktická část navazuje na poznatky teoretické části dokumentu a na těchto staví.

Cílem textu je představit dopravní výchovu jako neopomenutelnou součásti vzdělávání žáků na základních školách, která dopomáhá k ochraně zdraví a bezpečnosti dětí a dospívajících.

Pro naplnění stanoveného cíle je využito rešerše odborných zdrojů týkajících se zvolené problematiky (zejména s ohledem na klíčová slova dopravní výchova, kompetence, mladší školní věk, pubescence, ochrana zdraví a vzdělání) a následně pak dotazníkového šetření provedeného na vzorku žáků pátých ročníků základních škol.

Data získaná dotazníkovým šetřením budou zpracována kvantitativním a kvalitativním způsobem, kdy reakce na jednotlivé položky dotazníku budou vyjádřeny v podobě jejich absolutní a podílové četnosti.

Zjištění, k nimž bude možné u zvolené populace žáků na základě zjištěných dat dospět, budou následně transformována do doporučení pedagogům vzdělávajícím žáky na prvních stupních českých základních škol.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

Teoretická část dokumentu sestává ze dvou hlavních kapitol a jednotlivých jejich dílčích oddílů. První z kapitol obsahuje poznatky týkající se charakteristik žáků základních škol nacházejících se na pomezí dětství a dospívání, tedy jedinců ve vývojovém období pubescence. Druhá kapitola pak je zaměřena na edukaci žáků na základních školách s přihlédnutím k jejich dopravní výchově.

## 1 JEDINEC NA PŘELOMU DĚTSTVÍ A DOSPÍVÁNÍ

V první ze dvou teoretických kapitol dokumentu je věnován prostor nejprve základním charakteristikám žáků v období jejich pubescence. Dále je pak pozornost zaměřena specificky na oblast jejich kognitivního fungování (kognitivní schopnosti) a na sféru fungování sociálního.

### 1.1 Charakteristika žáka

Charakteristiky žáků budou v podkapitole vztahovány k vývojovému období pubescence, jelikož (jak bude dále doloženo) v dané fázi vývoje již lidský jedinec není dítětem, ovšem nejedná se ještě přímo o osobu dospělou. Vzhledem k tomu, že za přechod mezi dětstvím a dospělostí někteří autoři považují adolescenci (srov. např. Rubín, 2018, s. 11), bude v dokumentu věnována částečně pozornost taktéž adolescentům a jejich charakteristikám.

Pubescence podle odborníků představuje první fázi dospívání, tedy první období, kdy jedinec přechází z období dětství do kvalitativně odlišného stupně svého vývoje (Langmeier a Krejčířová, 2006, s. 147).

Puberta jako taková je charakterizována coby: „*období dramatických změn ve fyziologických procesech, kognitivních schopnostech, a tudíž i emočních perspektivách.*“ (Poláčková Šolcová, 2018, s. 160) Podle Dolejše s Orlem (2017, s. 68) je možné dospívání u člověka dělit na jeho část pubescentní a část adolescentní.

Pubescence s adolescencí při detailnějším pohledu na periodizaci vývoje lidského jedince navazují s tím, že první se dítě ocitá v období pubescence (přibližně v rozmezí 11. – 15. roku života) a následně pak přechází do období adolescence (tato je vymezováno věkově od 15 do 22 let věku) (Langmeier a Krejčířová, 2006 s, 143).

V odlišných publikacích je ovšem možné zjistit, že jejich autoři se pubescencí nezabývají a věk od 12 do 21 let jednoduše označují kompletně jako adolescenci neboli dospívání (srov. Knotová, 2014, s. 104). Právě z těchto důvodů je kapitola číslo 1 předkládaného textu zaměřena jak na pubescentní, tak i na adolescentní žáky. Mezi pubescentními a adolescentními jedinci lze ovšem nalézat samozřejmě řadu rozdílů, které vyplývají například ze skutečnosti, že zatímco pubescence je obdobím, pro nějž je charakteristický tělesný vývoj jedince, v období adolescence dochází k jeho vývoji zejména psychosociálními (Vlčková a Pavelková In Bajčiová, Tomášek a Štěrba, 2011, s. 327).

Jako výstižný lze pak uvést komentář uvádějící, že: „*Období dospívání je zahájeno nástupem puberty, která trvá od 11–12 let do 14–16 let života, přičemž pro dívky jsou platné spíše spodní hodnoty. Po tomto období nastupuje období adolescence, které je završeno dosažením dospělosti kolem 20.-22. roku.*“ (Kalina, 2008, s. 255)

Pro předkládaný text jsou tak v centru zájmu žáci v rozmezí přibližně od 11 do 13 let, populace nacházející se na spodní hranici adolescence či lépe řečeno populace pubescentní, jelikož tuto lze reálně považovat za takovou, která se nachází na přelomu dětství a dospívání. Pubescence jakožto první z fází dospívání je dle Vágnerové (2012, s. 56) ohraničena dosažením věku patnácti let. U každého jedince jsou projevy různé.

## 1.2 Kognitivní schopnosti

Na začátek je vhodné uvést, že slovní spojení kognitivní schopnosti označuje: „*veškeré procesy, které se vztahují k příjmu, uchování a využívání informací.*“ (Vlčková a Pavelková In Bajčiová, Tomášek a Štěrba, 2011, s. 327). Musíme také vnímat pojem „transformace informací“ neboť ta je u každého jedince různá. Kognitivní funkce lze tedy považovat za základ možnosti úspěchu ve školním prostředí, v probíhajících procesech učení potažmo vzdělávání se. Kognitivní funkce jsou nutné – kromě jiného – také pro možnost vzdělání v oblasti dopravní výchovy, o níž bude v textu hovořeno v kapitole číslo 2.

Podle autorka Besedové (2021, s. 106) je pro období pubescence charakteristické, že u jedinců v dané fázi jejich vývoje dochází k divergentnímu vývoji jejich kognitivních funkcí a ke schopnosti tyto funkce využívat.

Pro počátek dospívání je rozvoj kognitivních schopností zcela charakteristickým znakem (Levine a Munsch, 2016 In Blatný, 2016, s. 100). Pro adolescenty pak platí, že pro tyto jedince se právě v závislosti na kognitivním vývoji rozšiřuje jejich pohled na svět (Slaměník, 2011, s. 75).

Pubescence se na úrovni psychiky jedince projevuje proměnou nejen prožívání, ale také i uvažování jedince (Vágnerová, 2012, s. 256).

Dle Langmeiera s Krejčířovou (2006, s. 149) dochází v době dospívání lidského jedince k rychlému rozvoji jeho percepčních schopností.

U pubescentů je vhodné očekávat povrchní a nepřesné pozorování, na jehož základě dochází u jednotlivců k utváření ukvapených, zjednodušených závěrů; není tedy u nich

možné ještě očekávat schopnost abstrakce, její běžnou aplikaci v praxi (Kelnarová a Matějková, 2010, s. 103).

U pubescentů v rovině jejich myšlenkových operací přesto lze detekovat počátky schopnosti abstrakce (tedy schopnost jedince utvářet s i soudy o soudech) (Jedlička, 2017, s. 22). Autor Jedlička (2017, s. 22) ke kognitivním schopnostem pubescentů uvádí následující komentář: „S kognitivním vývojem souvisí okázale rozumářství i zvýšená kritičnost k dosavadním autoritám a jimi vyznávaným hodnotám. Z toho lze odvodit i pubescentní zálibu v moralizování.“

*U Slaměníka (2011, s. 75) se k výše uvedenému bod lze dočíst, že pubescenti jsou vůči těm, kdo pro ně až do dané chvíle představovali autoritu, kritickými, mohou na ně reagovat podrážděně, pokud tyto bývalé autority projevují vůči dospívajícímu jedinci přání, nebo jej častují výtkami apod. – tento způsob reagování přičítá Slaměník skutečnosti, že pubescenti se nacházejí v bodě, kdy přecházejí z dětského světa do světa osob dospělých a v rámci tohoto procesu se osamostatňují.*

Odborníci u dospívajících hovoří o takzvané sociální kognici, kdy tato představuje: „schopnost nahlížet na svět z jiné než osobní perspektivy, brát v úvahu názory jiných lidí a na základě toho předpovídat jejich pocity i chování.“ (Smetana a Villalobos, 2009 In Vágnerová a Lisá, 2021, s. 403)

Vágnerová s Lisou (2021, s. 403) uvádějí, že v případě pubescentů je kvůli vývojové podmíněným změnám, které se odehrávají v jejich mozku, možné očekávat zhoršenou schopnost rozpoznávání emočních výrazů z jejich strany (tato je ovšem pouze dočasně zpomalena a tedy ztížena).

Podle Orla, Oberingerů a Mentela (2016, s. 57) u dospívajících v rovině jejich kognitivních procesů dochází k tomu, že tito kladou značný důraz na systematické uvažování zahrnující větší počet možností – danou skutečnost autoři komentují následujícím způsobem: „Pubescent dovede své myšlenky dobře integrovat a kombinovat. Změna pohledu na svět vede k zdůraznění egocentrismu.“

Kognitivní schopnosti ovšem u pubescentů (obdobně jako i u zástupců odlišných populací obyvatelstva) mohou značně ovlivňovat pocity štěstí nebo naopak neštěstí, jež tito prožívají – podobně mohou být ovlivňovány například flexibilita jedince, jeho kreativity, nebo procesy učení (Hejlová, 2013, s. 42).

Podle Blažeje (2019, s. 31) je pro dané vývojové období typické, že jsou již jak pozornost, tak i paměť plně rozvinutými kognitivními schopnostmi. Besedová (2021, s. 110) je možné období pubescence označovat za období vývoje kognitivních funkcí, stejně jako i schopností je využívat, přičemž procesy spojené s dospíváním (včetně uváděných) jsou dříve patrné u dívek nežli u chlapců.

Jak pro pubescenci, tak i pro následující adolescenci lze podotknout, že se těchto dvou období vývoje člověka týká vyšší míra abstrakce (v porovnání s předcházejícími fázemi vývoje jedince), stejně jako i vyšší míra hypotetičnosti společně s výraznou proměnou sebepercepce (Pipová, Dolejš, Suchá, Kostková a Urešová, 2021, s. 53).

Oficiálně je u pubescence poukazováno na skutečnost, že lidský jedinec v jejím rámci dochází do stádia myšlenkového vývoje označovaného jako stádium formálních operací – toto začíná právě v pubescenci, přičemž vrchol u něj nastává v patnácti letech dospívajícího (Piaget a Inhelderová In Langmeier a Krejčířová, 2006, s. 152).

Autoři Langmeier s Krejčířovou (2006, s. 152) k výše uváděnému poznatku o stádiu formálních operací v rovině myšlení jedince doplňují následující: *„Nevzniká ovšem najednou a bez přípravy ani ve všech ohledech stejně pravidelně. Dospívající již může být schopen myslet v některých případech formálně a v jiných je stále ještě vázán na konkrétní obsahy. Mezi jednotlivými dospívajícími.“*

Dle Farkové (2009, s. 35) se naprostá většina dětí od začátku jejich pubescence nachází na úrovni, kdy z hlediska myšlenkových pochodů dosahuje stupně myšlení, pro nějž jsou typické následující charakteristiky:

- Užívání pojmů nezávislých na bezprostřední realitě daného jedince – tyto pojmy jsou obecnější, lze je označit za abstraktnější;
- Vytváření domněnek, jež opět nemusí být nutně podložené aktuální realitou jedince (mohou být tedy teoretickými, přičemž jsou ovšem ze strany pubescenta testovány);
- Nespolehání se pouze na jedno řešení při snaze o řešení problému – jedinec uvažuje o rozdílných alternativách (tyto jsou jím zkoušeny a následně vyhodnocovány);
- Aplikace logických myšlenkových operací;
- Výskyt čtených mravních soudů;

- Schopnost přemýšlet o myšlení samotném (utváření soudů o soudech) – v praxi se jedná o rozvoj metakognitivních procesů u pubescenta.

S ohledem na skutečnost, že v kapitole číslo 2 předkládaného dokumentu bude pozornost zaměřena na kurikulum určené pro vzdělávání pubescentů. Další odstavce obsahují informace o tom, jakým způsobem je rozvoj kognitivních schopností dané populace jedinců zmíněn právě k příslušnému kurikulu, tady v *Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání*. (RVP ZV)

Kognitivní procesy jsou v RVP ZV představeny coby: „*poznávací procesy tvořící podstatu učení*“, jež jsou součástí vývoje člověka po intelektuální stránce – poznávací procesy v daném ohledu zahrnují smyslové poznávání, obrazotvornost, představy, paměť, myšlení, učení, pozornost a řeč (Balada a kol., 2016, s. 160).

V obsahu kurikula je možné se o kognitivních procesech dočíst pouze v souvislosti s edukací žáků se speciálními vzdělávacími potřebami (jedinců s lehkým mentálním postižením), kdy k těmto je upozorněno, že u nich je nutné posilování právě jejich kognitivních schopností (Balada a kol., 2016, s. 146). V jiných částech dokumentu nejsou kognitivní funkce zmíněny. Je možné ovšem na četných místech nalézt informace týkající se poznávání žáků.

Například v oddíle věnovaném pojetí základního vzdělávání kurikulum uvádí, že základní vzdělávání žáků na prvním stupni je založeno na poznávání individuálních potřeb jednotlivců (včetně žáků se speciálními vzdělávacími potřebami, žáků nadaných a mimořádně nadaných) (Balada a kol., 2016, s. 8).

V případě vzdělávání na druhém stupni základní školy pak kurikulum stanovuje, že toto: „*umožňuje využít náročnější metody práce i nové zdroje a způsoby poznávání*.“ (Balada a kol., 2016, s. 8)

Pro oba stupně vzdělání zajišťované základními školami pak dle RVP ZV platí, že je základní vzdělávání založeno na poznávání každého jednotlivého žáka (Balada a kol., 2016, s. 8).

O poznávání se lze v kurikulu dočíst také v souvislosti s cíli základního vzdělávání, mezi něž spadá (kromě jiných): „*pomáhat žákům poznávat a rozvíjet vlastní schopnosti v souladu s reálnými možnostmi a uplatňovat je spolu s osvojenými vědomostmi a dovednostmi při rozhodování o vlastní životní a profesní orientaci*.“ (Balada a kol., 2016, s. 8-9)

V souvislosti s kompetencí k učení (jednou z takzvaných klíčových kompetencí) Balada a jeho kolegové (2016, s. 10) uvádějí, že žák by měl být na základě vzdělání v základní škole schopen poznat cíl a smysl učení.

Dále pak jsou různé poznámky o poznávání (poznávacích procesech) v kurikulu k nalezení ve spojitosti s jednotlivými vzdělávacími oblastmi. Poznávání a poznávací procesy tak jsou součástí aktuálně platného kurikula státní úrovně určeného pro výchovu a vzdělávání pubescentů.

### 1.3 Sociální oblast fungování

Jak již bylo v textu zmíněno, psychosociální rozvoj je významný spíše v období adolescence než u pubescentů.

Autor Slaměník (2011, s. 75) k psychosociálnímu fungování člověka v období pubescence uvádí následující komentář: *„Pubescent se stává kritický vůči dosavadním autoritám dospělých a často reaguje velmi podrážděně na jejich výtky či přání. To vyplývá především z přechodu od dětského světa do světa dospělých a zrodící se samostatnosti dospívajícího.“* U pubescentů tedy dochází k proměnám jejich psychického a sociálního fungování, které jsou poměrně významnými a odlišují se o od toho, jak se jedinec běžně projevoval jako dítě.

Pro dospívající (mládež) je charakteristické, že tito jsou výrazným způsobem ovlivňováni v sociální sféře svými vrstevníky (srov. např. Smolík, 2010, s. 20). je tedy možné na jednotlivce působit skrze jejich kamarády a spolužáky, s nimiž tito přicházejí do kontaktu, jelikož jejich vlivy mají značné dopady. Zároveň na základě daného poznatku lze vyvozovat, že vrstevnický vliv tak postupně doplňuje to, jakým způsobem jedince ovlivňují jeho rodina a škola zastoupená pedagogy coby dospělými autoritami.

Je nutné mít na paměti, že ať už je pozornost zaměřena na psychické, biologické, nebo sociální faktory – hybatele – tyto ve vývoji lidských jedinců vždy působí komplexním způsobem, navzájem (spolupracují) a naráz (současně) (Dolejše a Orel, 2017, s. 68).

Podle Heluse (2018, s. 281) je pro pubescenci charakteristické následující: *„prolnutí biologických, psychologických a sociálních činitelů vývoje; a také sám pubescent do tohoto vývoje mocně zasahuje, tím, jak prožívá změny, jimiž prochází, jak na ně reaguje, co z nich vyvozuje.“*



Zacharové se Šimíčkovou-Čížkovou (2011, s. 86) dále potvrzují již dříve uvedenou skutečnost vlivu vrstevníků na sociální fungování jednotlivce, když uvádějí, že v oblasti sociálního vývoje mají u pubescentní mládeže vrstevníci prvořadý význam, stejně jako i konkrétní pozice, jíž jednotlivec mezi těmito osobami zaujímá.

Přátelství je v tomto vývojovém období zcela zásadním faktorem ovlivňujícím citový (emoční) vývoj jednotlivců a taktéž může dopomáhat k tomu, aby se pubescent byl schopen postupně odpoutávat od vlivu vlastního rodinného systému (Zacharová a Šimíčková-Čížková, 2011, s. 86).

*Pubescenti se nacházejí v té životní vývojové fázi, kdy již odmítají autoritu dospělých (minimálně takovou, která je pouze formálního charakteru), ať už se jedná o rodinné příslušníky, nebo například o pedagogy; stále ovšem platí, že pro pubescenty je rodina důležitým faktorem dopadajícím na jejich život – minimálně lze zmínit vliv rodinných hodnot na fungování jedince (tyto se mohou manifestovat kupříkladu ve volbě povolání, o němž jedinec uvažuje apod.)* (Zacharová a Šimíčková-Čížková, 2011, s. 86).

Čábalová (2011, s. 192) upozorňuje na skutečnost, že pubescence představuje – společně s adolescencí – jedno z vývojových období, pro něž v oblasti socializace platí, že tato je vysoce náročnou až rizikovou.

Do socializace pubescentů zasahují takové skutečnosti, jako jsou ukončení jejich povinné školní docházky a volba dalšího vzdělávání (Čábalová, 2011, s. 192).

Dle Jedličky (2015, s. 60) jsou pro pubescenty významní jejich kamarádi – uznání a soudy, kterých se jim ze strany těchto osob dostává, respekt pubescenti prokazují svým vrstevnickým vzorům.

Reakce na druhé osoby či různé sociální situace mohou být u pubescentů přemrštěné (nevyrovnané), pubescent se snaží prosazovat vlastní pohledy na svět, v němž žije a zároveň s tímto postojem pak často odmítá být poslušný vůči autoritám – podobné projevy mohou způsobovat četné konfliktní situace, jichž jsou pubescenti součástí (Jedlička, 2015, s. 60).

Zmínku o nevyrovnaných reakcích lze spojovat s informací autorky Krejčové (2011, s. 13), která podotýká, že anglosaská odborná literatura propojuje pojem pubescence zcela striktně s fyziologickými změnami, s nimiž se jedinci v dané vývojové fázi svého života potýkají. Právě tyto změny mohou být podkladem pro přemrštěné či jinak neodpovídající reakce pubescentů na různé podněty.

Autorky Plevová a Slowiková (2010, s. 143) ve své monografii hovoří nejen o možné nepřiměřenosti reakcí, jejich impulzivité či zkratkovitosti u pubescentů, ale dokonce zmiňují i suicidální jednání, jež není možné u dané populace vyloučit. U Blažeje (2019, s. 31) je možné nalézt následující komentář týkající se dané problematiky: *„Vinou hormonálních změn jsou zřetelné také nestálosti v procesu socializace,“* kdy autor navíc dodává, že *„neporozumí-li jedinec nacházející se sám ve vývojové fázi pubescence zmíněné skutečnosti, pak u něj hrozí například to, že se uzavře sám do sebe (věnování nadměrného času takzvanému dennímu snění apod.).“*

V pubescenci navazování vztahů jednotlivců s jejich vrstevníky začíná a následně tento jev přechází do dalších vývojových období (Orel, Oberingerů a Mentel, 2016, s. 60).

Skupiny složené z jedinců stejného pohlaví představují pro pubescenty nutný a zároveň také kladný socializační činitel (Langmeier a Krejčířová, 2006 In Orel, Oberingerů a Mentel, 2016, s. 60). Primární socializační činitel a prostředí – rodina – je tedy v pubescenci doplňován (a může být až nahrazován) vlivem školy, vrstevníků, nebo například médií, s nimiž pubescent přichází do kontaktu (Havlík a Kořa, 2011, s. 79). Také proto je možné o období dospívání uvažovat jakožto o období takzvaného „druhého sociálního narození“, jehož určitým vyvrcholením je samostatný vstup jedince do společnosti (Corneau, 2000 In Vágnerová a Lisá, 2021, s. 408).

Plevová se Slowikovou (2010, s. 143) upozorňují na možnost vzniku takzvané pubescentní krize, která je zapříčiněna diskrepancí mezi vlastními pocity dospělosti jedince v pubescentním vývojovém období a jeho objektivně se manifestující psychosociální nezralosti; pubescentní krize na sebe může brát řadu různých podob a váží se k ní negativní dopady na socializaci jedince.

Socializací coby proces, který znamená: *„začleňování se do skupiny, týmu, společnosti,“* mohou v pubescenci negativně ovlivňovat následující charakteristické vlastnosti jedince, který dle Bartáka (2021, s. 74) je v daném období svého vývoje ovlivňován skutečností, že se potýká s takzvaně „sebou limitovanou formou mysli“ – egocentrismus, nízká míra komplexity myšlení, soustředění se na osobní nezávislost jedince, nezralost pro týmovou spolupráci, nebo nepřipravenost pro možnost komplexního řešení problémů, s nimiž se jedinec potýká (další osoby z okolí jedince často slouží pouze pro to, aby mohl tento jedinec dosahovat osobně preferovaných cílů).

Langmeier s Balcarem a Špitzem (2010, s. 255) navíc poukazují na to, že se mohou jedinci v průběhu své socializace potýkat s otázkami vztahu k osobám opačného (druhého) pohlaví. I tento fakt tak může ovlivňovat – ztěžovat – fungování pubescentů po jejich sociální stránce. Ani samotní odborníci (psychoterapeuti) se neshodují v tom, jakým vztahům by jedinci v pubescenci měli dávat ideálně přednost – zda je vhodnější preference izosexuálních skupin, nebo nikoli (srov. Langmeier, Balcar a Špitz, 2010, s. 255).

Pubescenti se v rovině svých sociálních charakteristiky potýkají s řadou rozporů, s nimiž se musejí vyrovnávat – mezi tyto patří následující (Farková, 2009, s. 41-42):

- Rozpor mezi fyzickou a sociální zralostí jedince;
- Rozpor mezi rolí a statutem;
- Rozpor mezi vlastními hodnotami a hodnotami rodičů;
- Rozpor mezi hodnotami rodiny a society jako takové.

V případě, že se jedinec potýká s nedořešeným vztahovými problémy, jež u něj byly založeny v době prvních pokusů dané osoby o její osamostatnění (odluku od pečujících osob) pubescentní emotivita může tyto umocňovat (znovu vyvolávat) (Jedlička In Helus a Jedlička, 2014, s. 129). Socializace pubescenta může být ztěžována také i jeho fyzickým vzezřením. Například výskyt různých kožních onemocnění nebo kožních nedostatků (pozorovatelných ze strany ostatních pouhým okem) mohou ovlivňovat negativním způsobem vývoj socializace – dermatóza či jiný kožní problém se stávají pro dospívajícího zdrojem stresu (Raudenská a Javůrková, 2011, s. 237).

Socializace je taktéž u dospívajících vztahována k oblasti jejich sexuality – odborníci hovoří o takzvané sexuální socializaci (srov. např. Weiss, 2005, s. 185), jež je pro danou populaci osob taktéž charakteristickým prvkem.

Při narušení socializace je možné upozornit na vliv výchovného působení rodičů na daného jedince během jeho dětství – v případě, že bylo dítě vystaveno odlišným výchovným postojům (postupům) ze strany jednotlivých rodičů, pak je jeho další vývoj často deviantním a v období pubescence může ústit v charakteristiky jedince, jako jsou jeho nadměrná pasivita a závislost, nebo naopak jeho participování na nejrůznějších rizikových aktivitách (Pešová a Šamalík, 2006, s. 31).

Pro socializaci pubescentů je vhodné zmínit jako důležitý faktor dopomáhající nikoli k její deviaci, ale působící na daný proces pozitivním způsobem humor. K tomuto prvku podotýká Šedřová (2016, s. 40) že je schopen posilovat například skupinovou solidaritu, kdy se: „*Solidarita v žákovské skupině (...) vytváří prostřednictvím humorného vymezování se vůči svým učitelům (...) a toto vymezování je rovněž procesem přispívajícím k tvorbě nové identity směřující k dospělosti.*“

Pozitivně na socializaci (sociální charakteristiky) u pubescentů taktéž působí vhodné trávení volného času zástupců dané populace.

Sekot (2019, s. 16) uvádí, že jak organizované, tak i neorganizované volnočasové aktivity působí na pubescenty výchovnými a socializačními silami, kdy jako vhodnější se jeví zejména aktivity organizované, jelikož tyto přispívají komplexním způsobem k vývoji osobnosti jednotlivců, zatímco neorganizované aktivity ve volném čase mohou znamenat příležitost k participaci pubescentů na delikventním či jinak rizikovým chování; je možné taktéž uvést, že účinek (pozitivní dopad) volnočasových aktivit, do nichž se pubescenti zapojují, je u nich potencován s nárůstem škály podobných činností, jejich intenzitou, délkou trvání a vnitřně projeveným osobním zájmem konkrétního jedince o jejich absolvování.

Konkrétně je možné se k výše uváděným skutečnostem dočíst následující komentář: „*Mnohačetné zapojení do organizovaných forem trávení volného času potencuje výchovně socializační účinky, jež přispívají ke komplexnímu osobnostnímu vývoji.*“ (Sekot, 2019, s. 16)

Obdobně jako v případě kognitivních charakteristik pubescenta, také i v souvislosti s jeho charakteristikami sociálními (jeho socializací) bude v následujících odstavcích poukázáno na to, jak danou skutečnost reflektuje kurikulární dokument *Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání*.

Z cílů základního vzdělávání jmenuje RVP ZV (vedle jiných) nutnost učení žáků k tomu, aby tito aktivním způsobem rozvíjeli a chránili své sociální zdraví – byli za něj zodpovědní (Balada a kol., 2016, s. 8).

Dále pak kurikulum pro základní vzdělávání stanovuje coby jednu z klíčových kompetencí takzvanou kompetenci sociální a personální (k níž jsou dále coby klíčové řazeny též kompetence k učení, kompetence komunikativní, kompetence k řešení problémů, kompetence pracovní a kompetence občanské (Balada a kol., 2016, s. 10).

Pro sociální a personální kompetence dle kurikula platí, že v jejich rámci by měl žák na konci svého vzdělání na základní škole být schopen následujícího (Balada a kol., 2016, s. 12):

- Účinné spolupráce ve skupině;
- Podílení se na tvorbě pravidel práce v týmu (s pedagogy);
- Pozitivního ovlivňování kvality společně odváděné práce (skrze přijetí vlastní role v rámci určité pracovní činnosti);
- Podílení se na tvorbě příjemné atmosféry v týmu (tato má vznikat z úcty, ohleduplnosti vůči druhým, má upevňovat dobré interpersonální vztahy);
- Poskytnutí pomoc či o tuto v případě potřeby požádat;
- Přispívání k diskusi v rámci malé skupiny, stejně jako i k debatě vedené v kolektivu celé třídy;
- Chápání potřeby efektivní spolupráce s druhými při řešení zadaného úkolu;
- Ocenění zkušenosti druhých;
- Respektování různých (odlišných) hledisek;
- Čerpání poučení z názorů, myšlenek a vyřčených skutečností druhých osob, stejně jako i jimi učiněných kroků;
- Vytváření si pozitivní představy o sobě samém – tato má podporovat vlastní sebedůvěru, samostatný rozvoj jedince;
- Ovládání a řízení vlastního chování a jednání způsobem, kdy je na jejich základě dosahováno pocitů sebeúcty a sebeuspokojení.

Je to velmi složitý proces s mnoha faktory, které působí rozporně a je třeba to brát do úvahy a respektovat to při řešení problematiky v bakalářské práci.

## 2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA A JEJÍ NUTNOST PRO VZDĚLÁNÍ

Druhá kapitola je tvořena třemi dílčími podkapitolami. Z nichž první je pozornost soustředěná na vymezení oblastí vzdělávání, které jsou v případě žáků pátých tříd základních škol uplatňovány podle platného kurikula. Ve druhé podkapitole jsou zmíněny mezipředmětové vazby mající souvislost s dopravní výchovou. Třetí a poslední podkapitola obsahuje poznatky týkající se ochrany zdraví a života žáků základních škol a toho, jakým způsobem je tato podporována skrze edukaci vedenou pedagogickým personálem.

V této kapitole bude (vedle jiných zdrojů) hojně čerpáno zejména z kurikulárního dokumentu *Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání*.

BESIP (2022) na svých webových stránkách upozorňuje, že rodiče by měli u svých potomků být schopni převzít zodpovědnost za chování těchto jedinců na pozemních komunikacích, ať už je jejich syn/dcera účastníkem v roli pasažéra vozidla, chodce, nebo jezdce na nejrůznějších jízdnicích zařízeních (bicyklech apod.); v rámci rodiny je nutné již od útlého věku na dítě působit tak, že jsou tito seznamováni s možnými nebezpečími, s nimiž se mohou setkávat na silnici, nebo i na ulici.

V případě školou povinných jedinců plnění povinnou školní docházku je možné zefektivnit působení vlastní rodiny tím, že bude na bezpečnost žáků v souvislosti s jejich účastí na různých dopravních situacích působeno také osobami erudovanými v oblasti výchovy a vzdělávání, tedy pedagogy, s nimiž jednotlivci nebo celé třídy přicházejí do kontaktu.

Právě tomu, jakým způsobem je dopravní výchova začleněna (zakotvena) do vzdělávání žáků základních škol, bude věnována bližší pozornost v jednotlivých následujících podkapitolách.

### 2.1 Oblasti vzdělávání

Pro edukaci žáků na základních školách dle platného kurikula v České republice platí, že tito jsou rozvíjeni v rámci následujícího výčtu jednotlivých vzdělávacích oblastí (Balada a kol., 2015, s. 16-124):

- Vzdělávací oblast *Jazyk a jazyková komunikace*;
- Vzdělávací oblast *Matematika a její aplikace*;
- Vzdělávací oblast *Informační a komunikační technologie*;
- Vzdělávací oblast *Člověk a jeho svět*;
- Vzdělávací oblast *Člověk a společnost*;
- Vzdělávací oblast *Člověk a příroda*;
- Vzdělávací oblast *Umění a kultura*;
- Vzdělávací oblast *Člověk a zdraví*;
- Vzdělávací oblast *Člověk a svět práce*;
- A jednotlivé doplňující vzdělávací obory, mezi něž spadá dramatická, etická, taneční a pohybová a filmová (audiovizuální) výchova.

Žáci na českých základních školách jsou tedy rozvíjeni skrze devět hlavních vzdělávacích oblastí a čtyři vzdělávací obory označované jako „doplňující“.

V rámci kurikulárního vymezení zmíněných oborů a oblastí je možné v dokumentu *Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání* pojem dopravní výchovy zaznamenat v určitých jeho variacích:

- Ve vzdělávací oblasti *Jazyk a jazyková komunikace*, konkrétně ve výuce cizího jazyka, kdy náplní učiva pro první stupeň základní školy je (kromě jiného) tematický okruh dopravních prostředků (Balada a kol., 2015, s. 26);
- Výše uváděná skutečnost pak platí také pro případnou výuku dalšího cizího jazyka na základní škole, tedy u žáků jejího druhého stupně (srov. Balada a kol., 2015, s. 29);
- Ve vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět*, kdy v rámci jejího tematického okruhu *Místo, kde žijeme* má být kladen důraz zejména na praktické poznávání místních/regionálních skutečností společně s vytvářením přímých zkušeností žactva, a to právě například v jejich dopravní výchově (Balada a kol., 2015, s. 42);
- Obsahem vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět* z hlediska náplně učiva tak má být (krom dalšího) na prvním stupni základního vzdělávání také obeznámení žáků

s dopravní sítí fungující v jejich obci (ve městě, kde žijí) (Balada a kol., 2015, s. 45);

- Pro vzdělávací oblast *Člověk a jeho zdraví* pak dle kurikula platí, že žáci na druhém stupni základního vzdělávání mají být schopni dle očekávaného výstupu označovaného jako ČJS-5-5-04 vnímat dopravní situaci, tuto správně vyhodnotit a na základě daného procesu následně vyvodit odpovídající závěry pro vlastní chování v roli chodce, nebo cyklisty – obecně je tento výstup součástí dovednosti žáků uplatňovat účelné způsoby vlastního chování v praxi, ať už se jedná o modelové situace mimořádných událostí, nebo a situace reálné ohrožující jejich zdraví (Balada a kol., 2015, s. 49); za minimální úroveň je v tomto ohledu považováno dosažení toho, že žák. „*uplatňuje základní pravidla silničního provozu pro cyklisty; správně vyhodnotí jednoduchou dopravní situaci na hřišti*“ (Balada a kol., 2015, s. 50);
- Učivo ve vzdělávací oblasti *Člověk a jeho zdraví* zahrnuje u žáků základní školy tematiku jejich osobního bezpečí a také tematiku krizových situací, kdy si mají jednotlivci osvojit znalosti týkající se bezpečného chování v rámci silničního provozu, dopravního značení a také předcházení rizikovým situacím v oblasti dopravy – jednotlivých dopravních prostředcích – tedy obeznámení se s bezpečnostními prvky (Balada a kol., 2015, s. 50);
- Jedním z očekávaných výstupů vzdělávací oblasti *Člověk a zdraví – Výchova ke zdraví* stanovených pro druhý stupeň základního vzdělávání je projevení odpovědného chování žáka ocitajícího se v různých rizikových dopravních situacích (ať už se jedná o dopravu silniční, nebo například železniční) – v souvislosti s tímto výstupem by měl být žák schopen aktivním způsobem předcházet možným ohrožením osobního bezpečí nebo zdraví a také v případě potřeby poskytnou adekvátním způsobem první pomoc (Balada a kol., 2015, s. 93);
- Ve vzdělávací oblasti *Člověk a zdraví – Výchova ke zdraví* kdy pro druhý stupeň základního vzdělávání má učivo týkající se zdravého způsobu života a péče o zdraví zahrnovat (kromě jiných položek) také ochranu před úrazy, tedy způsoby odpovědného chování předcházejí situacím úrazů nebo dokonce stavů ohrožujících život (včetně úrazů hrožících v dopravě) (Balada a kol., 2015, s. 94-95); dále učivo týkající se v dané vzdělávací oblasti rizik ohrožujících zdraví člověka a jejich možné prevence má zahrnovat body týkající se dodržování pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví člověka, tedy bezpečnost v dopravě, dále pak rizika spojené se silniční a železniční dopravou, stejně jako i vzájemné



vztahy účastníků silničního provozu, problematiku zvládnání agresivity a v neposlední řadě postup vhodný v případě účasti na dopravní nehodě (zajištění bezpečnosti, provedení tísňového volání) (Balada a kol., 2015, s. 95);

- Ve vzdělávací oblasti *Člověk a zdraví – tělesná výchova* pro první stupeň základního vzdělávání platí, že učivo zahrnuje činnosti ovlivňující úroveň pohybových dovedností jednotlivců, kdy v rámci bodu turistiky a pobytu v případě je jeho součástí také chování v dopravních prostředcích (Balada a kol., 2015, s. 97);
- V rámci *Environmentální výchovy* coby jednoho průřezových témat vzdělání žáků na základních školách je jedním z tematických okruhů okruh lidských aktivit a problémů životního prostředí – sem spadá bod dopravy a životního prostředí (například jednotlivé druhy dopravy apod.) (Balada a kol., 2015, s. 136).

Doprava jako téma vzdělání žáků českých základních škol je v příslušném kurikulu zmíněna opakovaně. Největší zájem je jí věnován v rámci vzdělávacích oblastí *Člověk a jeho svět* a *Člověk a jeho zdraví*.

Již dříve zmíněná oblast vzdělávání *Výchova ke zdraví* představuje s ohledem na dopravní výchovu tu, v jejímž rámci je možné žáky vést k osvojování si bezpečnosti a ochrany jejich zdraví – v této souvislosti je vhodné soustředit pozornost na následující body zájmu (Npi: metodický portál RVP.CZ, 2023):

- Bezpečné prostředí ve škole;
- Rizika silniční dopravy;
- Rizika železniční dopravy;
- Zvládnání agresivity;
- Zajištění bezpečnosti;
- Tísňové volání;
- A některé další.

## 2.2 Mezipředmětové vazby

V podkapitole 2.1. bylo uvedeno, pro které vzdělávací oblasti (vzdělávací předměty) je tematika dopravy a výchovy v jejím rámci stanovena jako neodmyslitelná součást vzdělání žáků.

V následujících odstavcích bude stručně zmíněna možnost rozvíjet žáky základních škol v oblasti dopravní výchovy v rámci vzájemných vazeb jednotlivých vzdělávacích oblastí, tedy překročení stanovených vzdělávacích obsahů (učiva) pro jednotlivé výukové předměty.

O tom, že je možné dopravní výchovu zprostředkovávat žákům základních škol na základě využívání mezipředmětových vazeb, se lze přesvědčit například u Tůmové (20074).

Jednotlivá dílčí témata a poznatky, jež spadají do sféry dopravní výchovy, tak lze propojovat s následujícími výukovými předměty, skrze něž jsou žákům potřebné informace předávány: matematika, český jazyk, prvouka, výtvarná výchova, přírodověda, vlastivěda, případně tělesná výchova, nebo také při nejrůznějších pořádaných výletech a vycházkách (srov. Tůmová, 2007).

Z uváděného vyplývá, že vzdělávání v oblasti dopravní výchovy je možné velice efektivně „rozčleňovat“ na dílčí body zájmu, které budou žákům propojeny s jejich edukací v jiných – hlavních – předmětech výuky. Takto lze kupříkladu v hodině matematiky (geometrie) poukázat na různé tvary dopravního značení, s nimiž se mohou běžně žáci setkávat při jízdě dopravním prostředkem, nebo jen při pěší chůzi apod.

Tůmová (2007) sama uvádí například zadání práce pro žáky v podobě slohu na téma „Jakými dopravními prostředky jsem v létě cestoval?“, v rámci prvouky pak doporučuje s dětmi zvládat jejich orientaci v obci, do přírodovědy lze dle autorky zařadit poučení o tom, jak ošetřit drobná poranění apod.

## 2.3 Ochrana zdraví a života

Vedle již zmíněných informací obsažených v kurikulu určeném pro vzdělávání a výchovu žáků českých základních škol bude v podkapitole stručně zmíněno zakotvení ochrany zdraví a života žáků v dokumentu RVP ZV.

O tom, že ochrana zdraví a života jednotlivců (v tomto případě žáků samotných) je tématem, které spadá do oblasti dopravní výchovy a mělo by být aktivně ze strany pedagogů reflektováno, se lze přesvědčit u některých autorů, kteří se danému bodu zájmu přímo věnují. Jmenovat tak lze například Stojana a jeho kolegy (2008), kteří vydali publikaci s označením *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*.

Obdobné zakotvení lze nalézat také například v dokumentu Usnesení vlády ČR ze dne 5. října 2011 č. 734 (srov. Šucha, 2013, s. 25).

Cílem bakalářské práce je pohlédnout do problematiky dopravní výchovy na zák. Musíme si říct a ukázat v praktické části, že je důležité se tímto tématem ve školách více zabírat. Zjistit, jak jsou žáci seznámeni se základními pravidly bezpečnosti a chování na silnicích. Hlavní myšlenkou je hledat řešení v krizových situacích a naučit se fungovat s dalšími účastníky silničního provozu.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

Praktická část dokumentu sestává ze tří hlavních kapitol. První z nich (kapitola číslo 3) obsahuje informace o metodice autorkou naplánovaného průzkumného šetření. Ve druhé kapitole (v kapitole číslo 4) jsou následně prezentována konkrétní data, k nimž autorka svou empirickou činností měl možnost dospět, která v praxi získal. Kapitola číslo 5 je věnována souhrnu zjištění vyplývajících ze získaných dat a následně také doporučení pro praxi, jež lze na základě tohoto shrnutí zformulovat pro zlepšení stávající situace v oblasti, na níž byl průzkum orientován.

### 3 METODIKA PLÁNOVANÉHO PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Kapitola obsahuje informace týkající se cíle, výzkumných otázek, metody sběru dat, vzorku a způsobu vyhodnocení autorkou plánovaného výzkumu.

#### 3.1 Cíl

Cílem výzkumného šetření je popsat stav znalostí (vědomostí) žáků pátých tříd českých základních škol – pubescentů – v oblasti dopravní výchovy, v níž mají být tito během své povinné docházky vzděláváni.

#### 3.2 Výzkumné otázky

Pro šetření autorky stanovuje následující dvě zásadní výzkumné otázky:

- Jaké znalosti z oblasti dopravní výchovy mají žáci nacházející se z vývojového hlediska na přelomu dětství (mladšího školního věku) a dospívání (pubescence) osvojeny?
- Ve kterých oblastech dopravní výchovy vykazují žáci nacházející se z vývojového hlediska na přelomu dětství (mladšího školního věku) a dospívání (pubescence) v oblasti dopravní výchovy?

#### 3.3 Metoda sběru dat

V šetření je využito dotazníkového šetření coby metody sběru dat na výzkumném vzorku osob (žáků). Dotazník byl zvolen s ohledem na jeho snadnou administraci vysokému počtu osob a následné možnosti kvantifikace získaných informací.

Dotazník byl za účelem šetření vytvořen přímo autorkou. Jako takový obsahuje celkem 2 položky, na něž mají respondenti reagovat. Tyto položky obsahují (krom jiného) možnost volby „Nevím, nejsem si jistý/á“. Reakce na položky vycházejí z principu nutné volby, žáci nemají možnost na ně reagovat vlastními slovy.

Dotazník je vložen v příloze bakalářské práce.

### 3.4 Výzkumný vzorek

Výzkumný vzorek čítá celkem 150 žáků. Tito pocházejí z pěti různých pátých tříd pěti různých základních škol působících na území České republiky. Školy zapojené do šetření vyjádřili svůj souhlas skrze své ředitele, s administrací dotazníků přímo ve třídách pak souhlasili také třídní vyučující.

U žáků bylo dbáno na zajištění jejich anonymity při participaci na šetření. Dotazníky vyplňovali za přítomnosti administrátorky na základě principu papír – tužka.

### 3.5 Práce se získanými daty

Data jsou prezentována grafickou formou a následně doplněna autorčím komentářem. Grafy jsou voleny s ohledem na charakter jednotlivých položek dotazníku (využito je grafu sloupcového i výsečového).

## 4 DATA ZÍSKANÁ EMPIRICKÝM ŠETŘENÍM AUTORKY

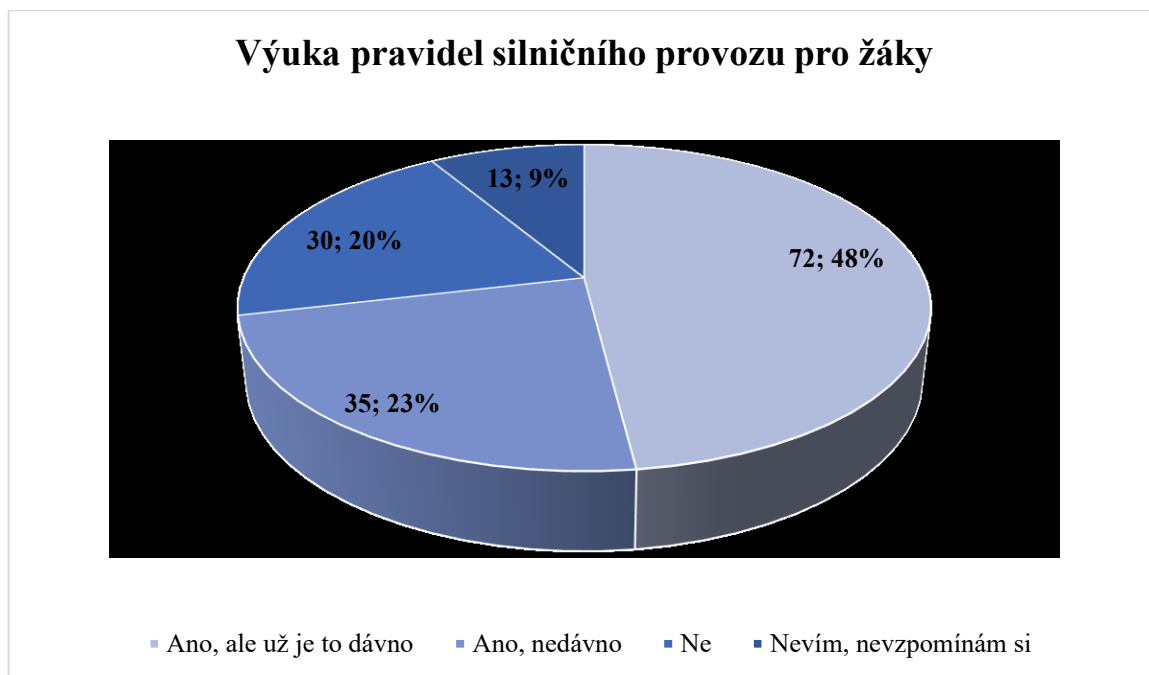
Kapitola obsahuje prezentaci konkrétních dat získaných na základě metodiky šetření uvedené v kapitole číslo 3 textu. Data jsou prezentována s ohledem na jednotlivé položky dotazníku, jež byl předložen žákům pátých ročníků českých základních škol běžného proudu (nejedná se tedy o žáky vzdělávané v takzvaných alternativních vzdělávacích institucích).

Kapitola tedy obsahuje celkem dvanáct různých grafů s uvedením četností (absolutních a poměrných) konkrétních reakcí, jež u jednotlivých položek žáci uvedli. Grafy jsou následně doplněné komentářem.

Položka 1 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Měl/a jsi možnost ve škole zažít situaci, kdy Vám učitel/ka vysvětlovala pravidla silničního provozu?*

Graf 1: Reakce respondentů šetření na první položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou



Na první z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „*Ano, ale už je to dávno*“ – tuto zvolilo celkem 72 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 48 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „*Ano, nedávno*“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 35 jedinců, tedy 23 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Ne*“, k níž se přiklonilo u první z položek dotazování 30 žáků prvního stupně základních škol, tedy 20 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nevím, nevzpomínám si*“, jíž zvolilo 13 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 9 %.

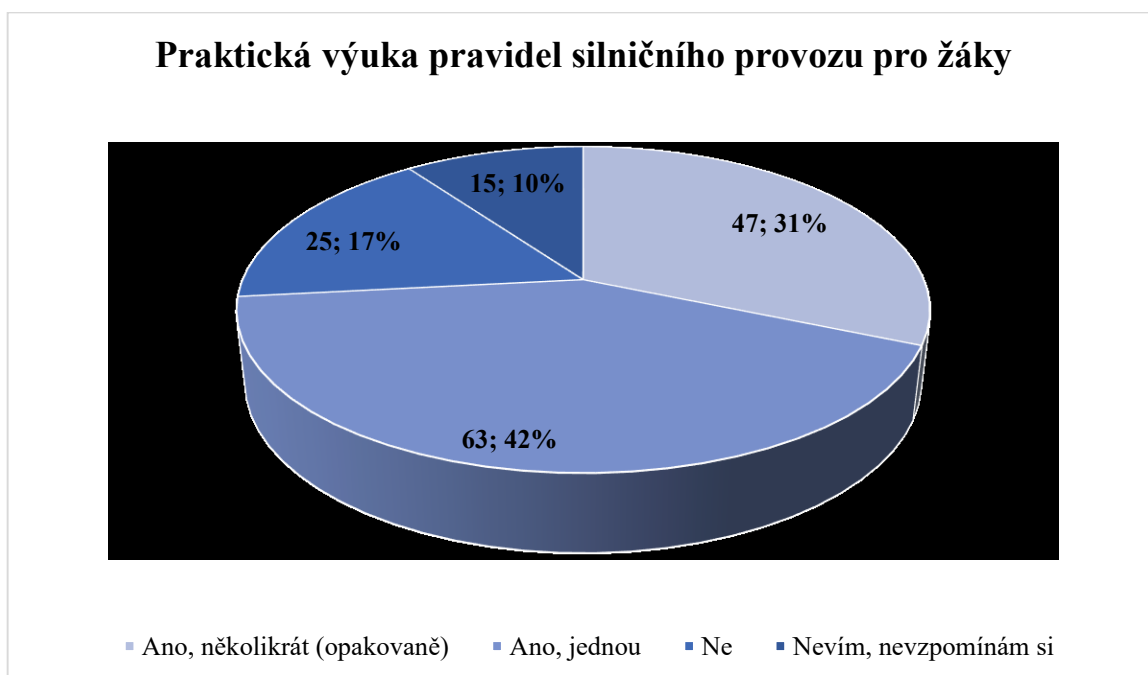
V souhrnu tedy lze říci, že převažující většina žáků pátých tříd měla v rámci svého pobytu ve školním prostředí možnost absolvovat výuku týkající se pravidel silničního provozu v její teoretické podobě. Danou skutečnost jasně potvrdilo 107 ze 150 respondentů šetření, tedy téměř tři čtvrtiny dotázaných žáků (konkrétně 71 % zkoumaného vzorku osob).

Naopak 20 % žáků jasně uvedlo, že podobnou zkušenost ze školy nemají. Necelá zbývající desetina (9 %) dotázaných pak svou zkušenost s podobnou edukací nepotvrdilo ani nevyvrátilo.

Položka 2 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Měl/a jsi možnost ve škole zažít situaci, kdy sis sám/sama vyzkoušel/a pravidla silničního provozu v praxi (například na kole na cvičném hřišti spod.)?*

Graf 2: Reakce respondentů šetření na druhou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na druhou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „Ano, jednou“ – tuto zvolilo celkem 63 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 42 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „Ano, několikrát (opakovaně)“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 47 jedinců, tedy 31 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Ne*“, k níž se přiklonilo u druhé z položek dotazování 25 žáků prvního stupně základních škol, tedy 17 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nevím, nevzpomínám si*“, jíž zvolilo 15 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 10 %.

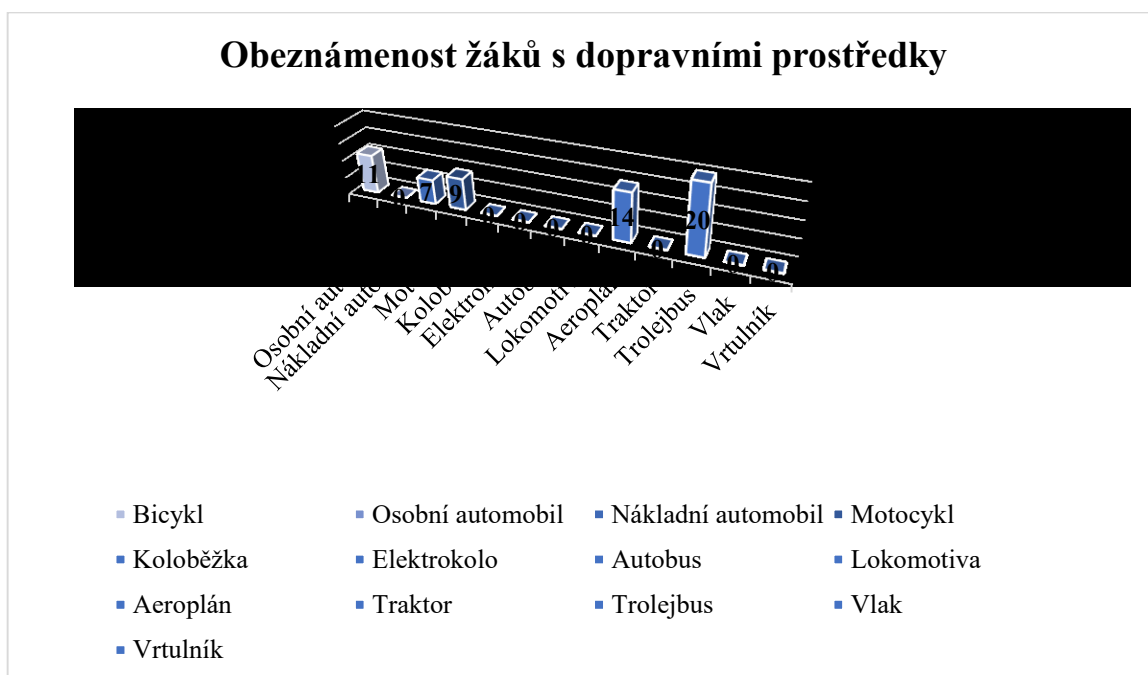
V souhrnu tedy lze říci, že převažující většina žáků pátých tříd měla v rámci své docházky do povinného vzdělávání v jeho prvním stupni možnost absolvovat výuku týkající se pravidel silničního provozu v její praktické podobě. Danou skutečnost jasně potvrdilo 110 ze 150 respondentů šetření, tedy téměř tři čtvrtiny dotázaných žáků (konkrétně 73 % zkoumaného vzorku osob).

Naopak 25 % žáků jasně uvedlo, že podobnou osobní zkušenost ze školy nemají. Zbývající desetina (10 %) dotázaných pak svou zkušenost s podobnou formou vzdělání nepotvrdilo ani nevyvrátilo.

Položka 3 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Zaškrtni, který z následujících dopravních prostředků neznáš (neuměl/a bys ho popsat nebo například nakreslit). (Můžeš vybrat tolik možností, kolik chceš.)*

Graf 3: Reakce respondentů šetření na třetí položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na třetí z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „Trolejbus“ – tuto zvolilo celkem 20 žáků, díky čemuž jejich zastoupení v přepočtu na počet respondentů ve vzorku u dané položky činí 13 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „Aeroplán“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 14 jedinců, tedy 9 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Bicykl*“, k níž se přiklonilo u třetí z položek dotazování 11 žáků prvního stupně základních škol, tedy 7 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Na čtvrtém místě se pak vyskytuje reakce „*Motocykl*“. Tuto zvolilo celkem 9 z dotazovaných žáků, tedy 6 % zkoumaného vzorku dotázaných osob.

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nákladní automobil*“, již zvolilo 7 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 5 %.

Všech zbývajících 8 možností reakce zahrnujících „*Osobní automobil*“, „*Koloběžku*“, „*Elektrokolo*“, „*Autobus*“, „*Lokomotivu*“, „*Traktor*“, „*Vlak*“ a „*Vrtulník*“) zůstalo bez označení. Žádný z dotázaných žáků tedy neuvedl, že by s těmito dopravními prostředky nebyl obeznámen.

U bicyklu, motocyklu či aeroplánu je možné se domnívat, že tyto žáci uváděli jako neznámé z důvodu jejich označení (v případě, že by dotazník zahrnoval reakce kolo a letadlo, žáci by možná reagovali odlišně). Je ovšem nutné dbát při edukaci nedospělých jedinců na to, aby tito byli obeznámeni s různými pojmenováními týchž skutečností, zejména pak, jedná-li se o spisovné označení daného prostředku dopravy (viz bicykl aj.).

V případě nákladního automobilu nebo trolejbusu je pak možné se domnívat, že s těmito dopravními prostředky nejsou žáci dle vlastních vyjádření obeznámeni nikoli proto, že by v dotazníku bylo uváděné označení odlišné od toho, na nějž jsou děti běžně zvyklé nebo ho nikdy nevyužili.

Položka 4 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Víš, co znamená zkratka CPR?*

Graf 4: Reakce respondentů šetření na čtvrtou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na čtvrtou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „Znamená to kardiopulmonální resuscitaci, tedy nepřímou masáž srdce“ – tuto zvolilo celkem 64 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 43 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „Znamená to cesta pro řidiče“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 25 jedinců, tedy 17 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Neznamená to ani jednu z výše uváděných možností*“, k níž se přiklonilo u čtvrté z položek dotazování 23 žáků prvního stupně základních škol, tedy 15 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Na čtvrtém místě se pak vyskytuje reakce „*Znamená to zkratku pro anglická slova „car“, „person“ a „ride“ (v češtině tedy auto, osoba a jízda)*“. Tuto zvolilo celkem 21 z dotazovaných žáků, tedy 14 % zkoumaného vzorku dotázaných osob.

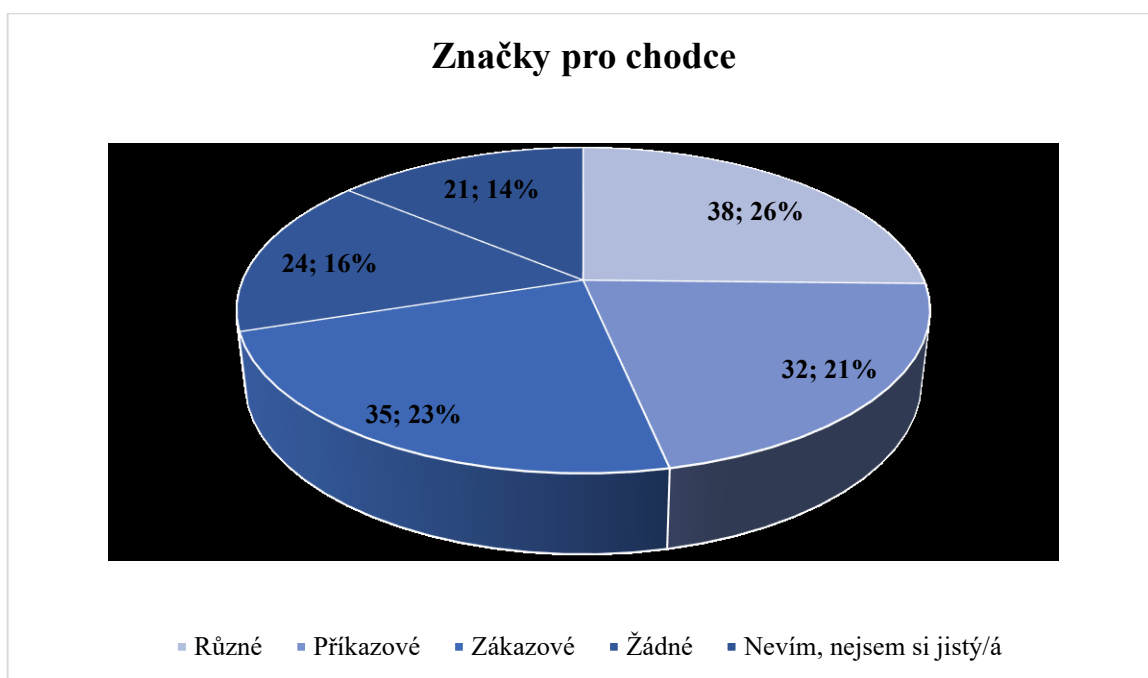
Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, již zvolilo 17 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 11 %.

V souhrnu tedy lze říci, že pouze necelá polovina dotázaných žáků zodpověděla správně pokládanou otázku, tedy že CPR je zkratkou pro kardiopulmonální resuscitaci. Danou reakci uvedlo pouze 43 % respondentů. Celkem 46 % dotázaných žáků odpovědělo na položku špatně. V 11 % případů pak nebyla odpověď získána ze strany dotazovaných vůbec, protože se s touto zkratkou nesešli.

Položka 5 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Existují podle tebe dopravní značky pro chodce? Pokud ano, jaké značky to jsou?*

Graf 5: Reakce respondentů šetření na pátou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na pátou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „*Ano, existují. Mohou mít různou podobou (příkazu, zákazu, upozornění)*“ – tuto zvolilo celkem 38 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 26 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „*Ano, existují. Jedná se pouze o značky zákazové (červené)*“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 35 jedinců, tedy 23 % ze zkoumaného vzorku osob.



Na třetím místě se nachází response ve znění „*Ano, existují. Jedná se pouze o značky příkazové (modré)*“, k níž se přiklonilo u páté z položek dotazování 32 žáků prvního stupně základních škol, tedy 21 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Na čtvrtém místě se pak vyskytuje reakce „*Ne, neexistují, dopravní značky se týkají pouze těch, kdo řídí některý z dopravních prostředků*“. Tuto zvolilo celkem 24 z dotazovaných žáků, tedy 16 % zkoumaného vzorku dotázaných osob.

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, již zvolilo 21 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 14 %.

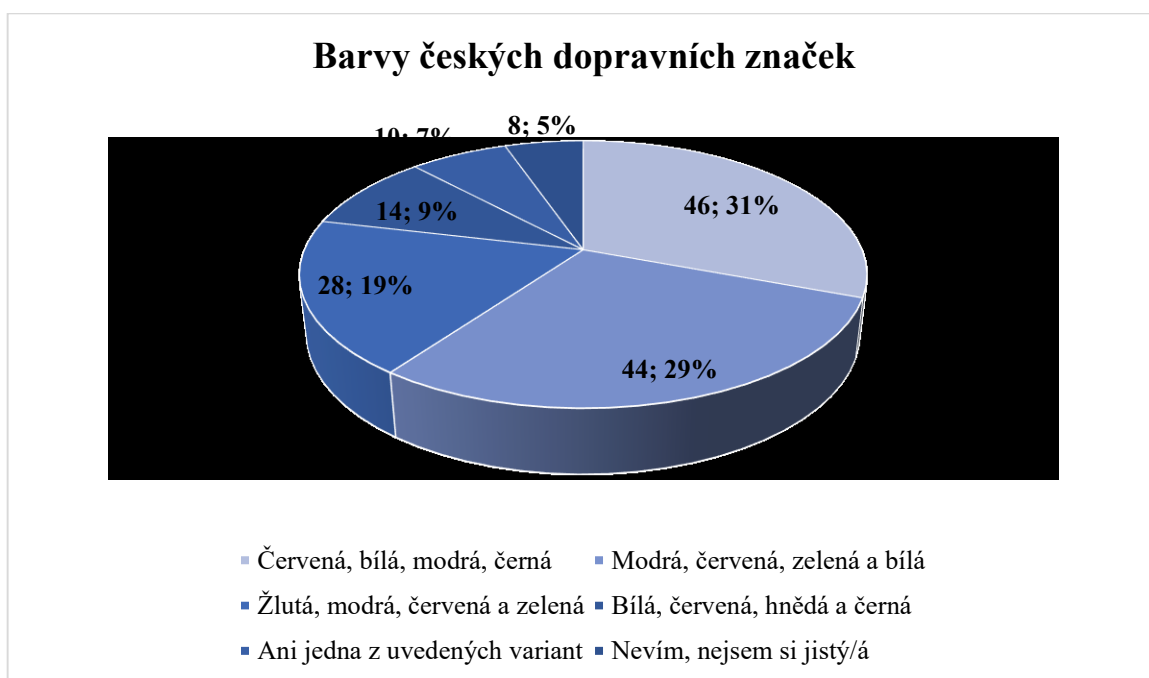
V souhrnu tedy lze říci, že správnou reakci na pokládanou otázku uvedlo pouze 26 % dotázaných žáků prvního stupně základní školy, tedy pouze něco málo přes čtvrtinu respondentů šetření.

Naopak 60 % žáků zapojených do šetření na položku odpovídá nesprávně. Zbývajících 14 % respondentů pak k položce nevyjadřují žádný jasný názor.

Položka 6 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Jaké barvy mají nejčastěji dopravní značky, s nimiž se můžete setkávat v České republice?*

Graf 6: Reakce respondentů šetření na šestou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na šestou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „Červenou, bílou, modrou a černou“ – tuto zvolilo celkem 46 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 31 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „Modrou, červenou, zelenou a bílou“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 44 jedinců, tedy 29 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Žlutou, modrou, červenou a zelenou*“, k níž se přiklonilo u šesté z položek dotazování 28 žáků prvního stupně základních škol, tedy 19 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Na čtvrtém místě se pak vyskytuje reakce „*Bílou, červenou, hnědou a černou*“. Tuto zvolilo celkem 14 z dotazovaných žáků, tedy 9 % zkoumaného vzorku dotázaných osob.

Pátou nejčastější reakcí ze strany školáků byla odpověď „*Ani jedna z u uvedených možností neplatí*“, k ní se přiklonilo 10 jedinců (tedy 7 % zkoumaného vzorku respondentů).

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, jíž zvolilo 8 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 5 %.

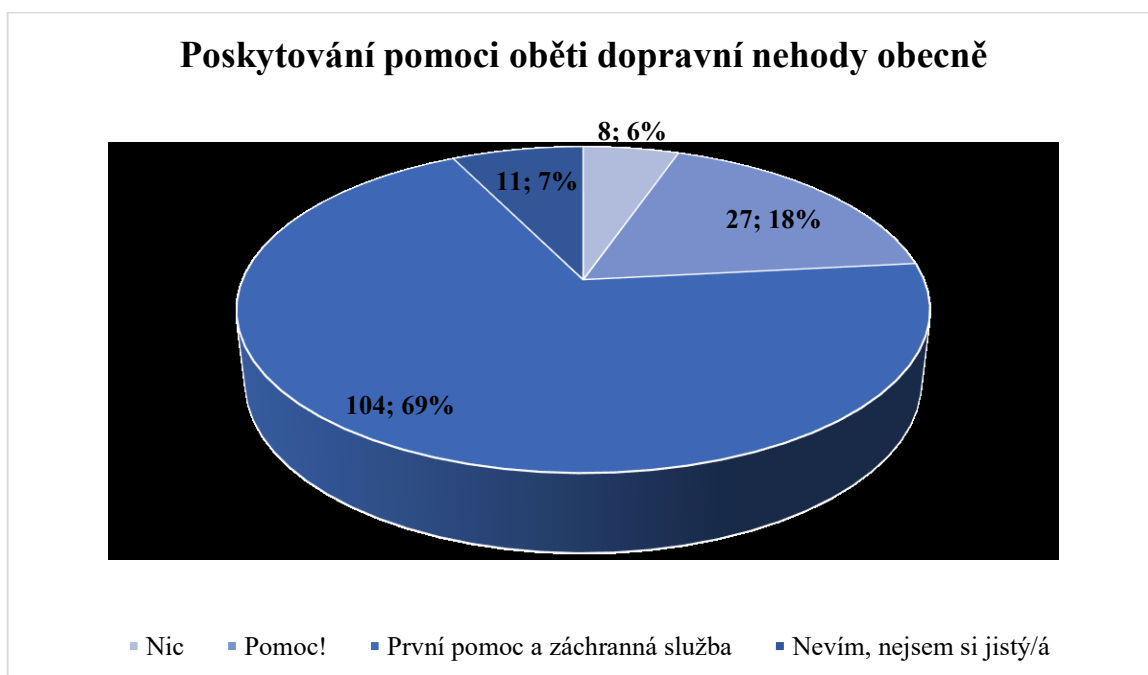
V souhrnu tedy lze říci, že pouze necelá třetina dotazovaných žáků pátých ročníků základních škol odpovědělo na položku správně (jednalo se konkrétně o 31 % respondentů šetření).

Naopak téměř dvě třetiny dotázaných jedinců (64 % žáků) odpovědělo na položku nesprávně. Zbývajících 5 % pak nevedlo žádnou konkrétní reakci na kladenou otázku.

Položka 7 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Co má dospělá osoba udělat, když uvidí někoho, kdo se stal obětí dopravní nebo jiné nehody a sám nedýchá ani se nehýbe?*

Graf 7: Reakce respondentů šetření na sedmou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na sedmou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „*Poskytnout danému člověku první pomoc (masáž srdce, zastavení krvácení) a zavolat záchrannou službu, která se o člověka dále postará*“ – tuto zvolilo celkem 104 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 69 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „*Volat nahlas Pomoc!*“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 27 jedinců, tedy 18 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, k níž se přiklonilo u sedmé z položek dotazování 11 žáků prvního stupně základních škol, tedy 7 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nic*“, již zvolilo 8 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 6 %.

V souhrnu tedy lze říci, že naprostá většina žáků správně určila, jaké kroky jsou v případě dospělých osob nejnutnější podniknout v případě, že je poskytována pomoc jedincům, jež se stali oběťmi (dopravních) nehod. Danou skutečnost potvrdilo celkem 69 % dotázaných žáků pátých tříd, tedy necelé tři čtvrtiny respondentů šetření.

Naopak 24 % respondentů zapojených do šetření na kladenou otázku uvedlo nesprávnou odpověď. U 7 % žáků prvních stupňů českých základních škol na položku nebyla uvedena žádná konkrétní reakce.

Položka 8 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Co bys měl/a udělat ty, když uvidíš někoho, kdo se stal obětí dopravní nebo jiné nehody a sám nedýchá ani se nehýbe?*

Graf 8: Reakce respondentů šetření na osmou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na osmou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „Zavolat na pomoc dospělého (pokud není nikdo v okolí, zavolat záchrannou službu)“ – tuto zvolilo celkem 99 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 66 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „Poskytnout danému člověku první pomoc (masáž srdce, zastavení krvácení)“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 38 jedinců, tedy 25 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, k níž se přiklonilo u osmé z položek dotazování 7 žáků prvního stupně základních škol, tedy 5 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Nic, protože jsem dítě*“, jíž zvolilo 6 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 4 %.

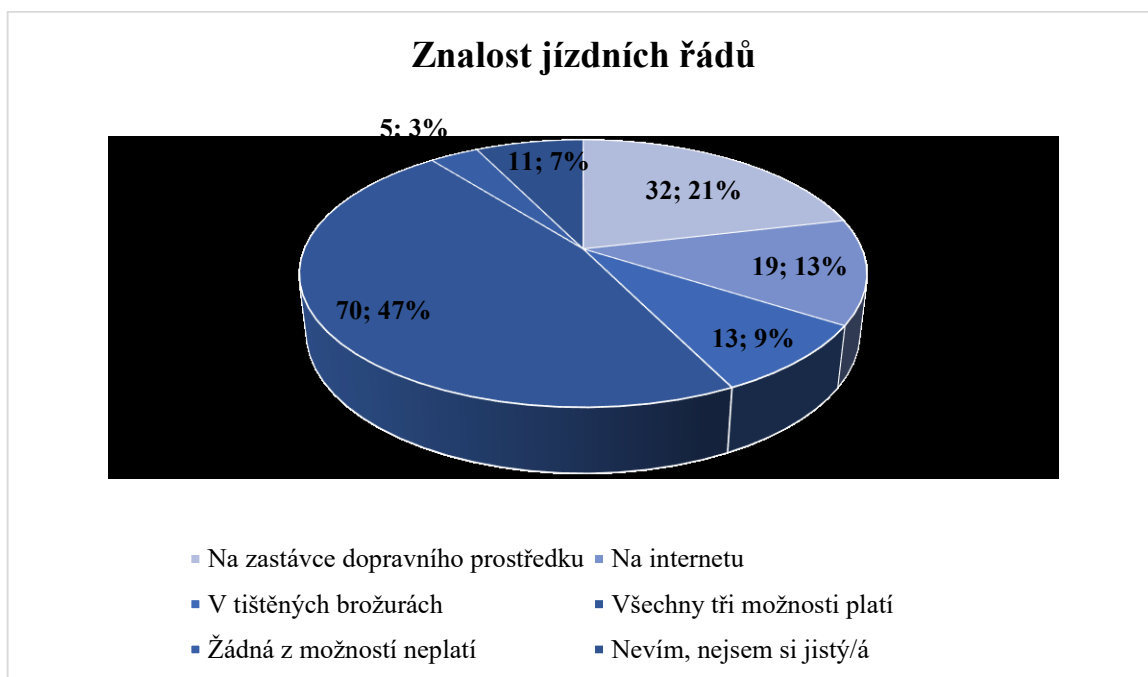
V souhrnu tedy lze říci, že převážná většina žáků správně určila, jaké kroky jsou v případě dospělých osob nejnutnější podniknout v případě, že je z jejich strany nutné poskytnout pomoc jedincům, jež se stali oběťmi (dopravních) nehod. Danou skutečnost potvrdilo celkem 66 % dotázaných žáků pátých tříd, tedy dvě třetiny respondentů šetření.

Naopak 29 % respondentů zapojených do šetření na kladenou otázku uvedlo nesprávnou odpověď. U 5 % žáků prvních stupňů českých základních škol na položku nebyla uvedena žádná konkrétní reakce.

Položka 9 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Víš, kde můžeš najít jízdní řad (například vlaku, nebo tramvaje)?*

Graf 9: Reakce respondentů šetření na devátou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na devátou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „Všechny tři možnosti platí“ – tuto zvolilo celkem 70 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 47 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „Na zastávce dopravního prostředku“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 32 jedinců, tedy 21 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „Na internetu“, k níž se přiklonilo u deváté z položek dotazování 19 žáků prvního stupně základních škol, tedy 13 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.



Čtvrtou reakcí žáků co do jejich řazení z hlediska počtu daných odpovědí ve vzorku bylo vyjádření „*V tištěných brožurách*“ – to uvedlo 13 jedinců, tedy 9 % vzorku respondentů.

Předposlední reakcí na položku pak byla ze strany respondentů šetření odpověď „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, a to u celkem 11 dotázaných žáků (tedy u 7 % vzorku).

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Žádná z možností neplatí*“, již zvolilo 5 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 3 %.

V souhrnu tedy lze říci, že necelá polovina žáků správně určila, kde všude je možné se setkávat s jízdními řády v případě, že tyto člověk potřebuje. Danou skutečnost potvrdilo celkem 47 % dotázaných žáků pátých tříd.

Dalších 43 % žáků pak určilo správně alespoň některou z těchto možností. Celkem 3 % žáků ovšem odpověděla zcela špatně a zbývajících 7 % nevedlo žádnou konkrétní odpověď – tedy u 10 % respondentů bylo zjištěno, že tito nemají představu, kde by mohli jízdní řád nalézt.

Položka 10 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Proč jsou na nádražích na chodnicích namalované barevné okraje chodníků (jsou tam barevné čáry)?*

Graf 10: Reakce respondentů šetření na desátou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na desátou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „Čáry označují, kam nemáme vstupovat, aby nás nepřejel vlak“ – tuto zvolilo celkem 92 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 61 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „Aby se člověk neztratil, když se na nádraží nevyzná“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 18 jedinců, tedy 12 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Aby bylo nádraží veselejší*“, k níž se přiklonilo u desáté z položek dotazování 15 žáků prvního stupně základních škol, tedy 10 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Předposlední reakcí na položku pak byla ze strany respondentů šetření odpověď „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, a to u celkem 13 dotázaných žáků (tedy u 9 % vzorku).

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „*Aby si tady děti mohly hrát*“, jíž zvolilo 12 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 8 %.

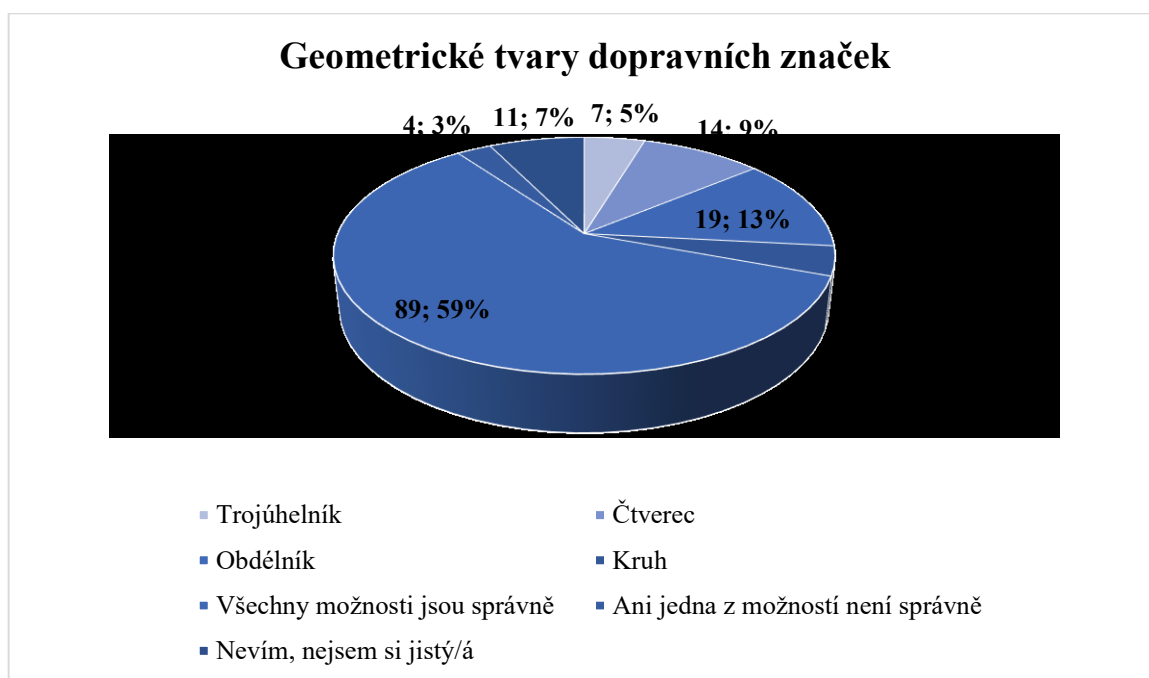
V souhrnu tedy lze říci, že nadpoloviční většina žáků správně určila, k čemu na nádražích slouží barevně odlišené okraje chodníků (nástupišť). Danou skutečnost potvrdilo celkem 61 % dotázaných žáků pátých tříd.

Dalších 30 % žáků pak na položku odpovědělo špatně a zbývajících 9 % neuvedlo žádnou konkrétní odpověď – tedy u 39 % respondentů bylo zjištěno, že tito nemají představu, k čemu zmíněné barevné odlišně na nádražích slouží.

Položka 11 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Jaký geometrický tvar mají dopravní značky?*

Graf 11: Reakce respondentů šetření na jedenáctou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na jedenáctou z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „*Všechny možnosti jsou správně*“ – tuto zvolilo celkem 89 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 59 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „*Obdélník*“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 19 jedinců, tedy 13 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „Čtverec“, k níž se přiklonilo u jedenácté z položek dotazování 14 žáků prvního stupně základních škol, tedy 9 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Čtvrtou reakcí žáků co do jejich řazení z hlediska počtu daných odpovědí ve vzoru bylo vyjádření „Nevím, nejsem si jistý/á“ – to uvedlo 11 jedinců, tedy 7 % vzorku respondentů.

Pátá reakce nejčastěji zastoupená ve vzorku je „Trojúhelník“. Tuto zvolilo 7 respondentů (5 % vzorku).

Předposlední reakcí na položku pak byla ze strany respondentů šetření odpověď „Kruh“, a to u celkem 6 dotázaných žáků (tedy u 4 % vzorku).

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „Ani jedna z možností není správně“, jíž zvolilo 4 žáků a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 3 %.

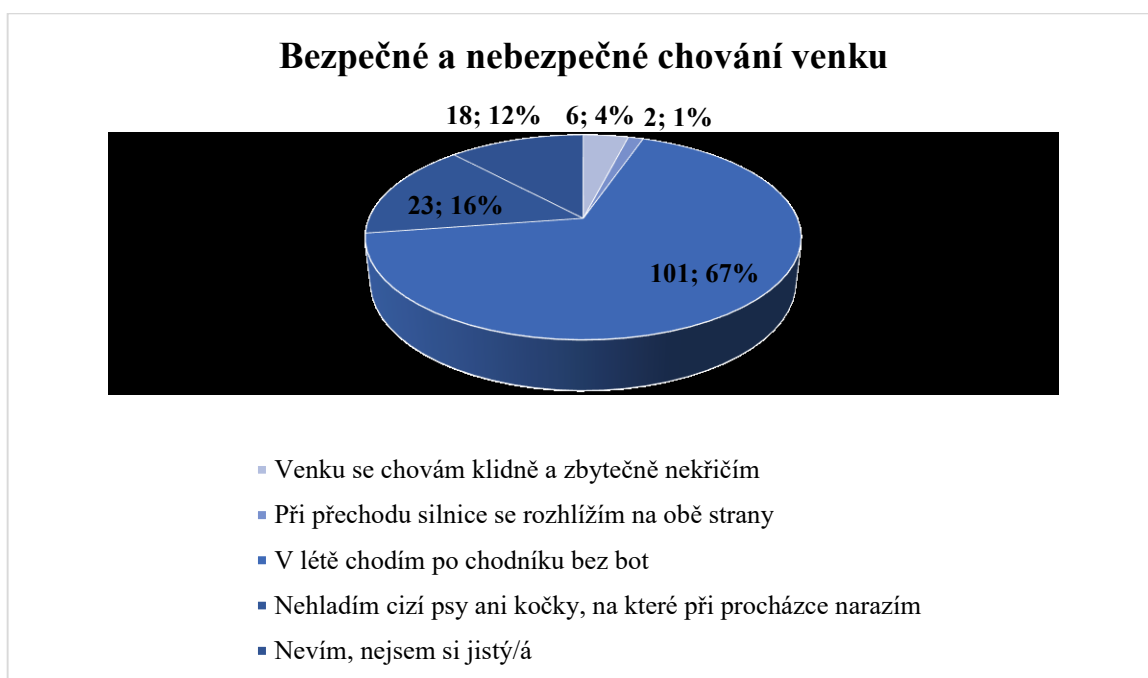
V souhrnu tedy lze říci, že naprostá většina žáků správně určila alespoň některý z geometrických tvarů, které mají dopravní značky. Danou skutečnost potvrdilo celkem 90 % dotázaných žáků pátých tříd, přičemž 59 % uvedlo nejlépe odpovídající reakci na pokládanou otázku.

Další 3 % žáků odpověděla špatně a zbývajících 7 % neuvedlo žádnou konkrétní odpověď – tedy u 10 % respondentů bylo zjištěno, že tito nemají představu, jakých geometrických tvarů mohou dopravní značky nabývat.

Položka 12 dotazníku administrovaného žákům pátých ročníků základních škol působících na území České republiky

*Která věta je špatně (které chování není správné)?*

Graf 12: Reakce respondentů šetření na dvanáctou položku dotazníku



Zdroj: Dotazníkové šetření provedené autorkou

Na poslední, dvanáctou, z celkem dvanácti položek, jež byly administrovány v rámci provedeného šetření zvolených respondentům, tedy žákům pátých tříd povinné školní docházky, nejvyšší počet těchto jedinců reagoval odpovědí „*V létě chodím po chodníku bez bot*“ – tuto zvolilo celkem 101 žáků, díky čemuž jejich zastoupení na všech získaných reakcích u dané položky činí 67 %.

Druhou nejčastější reakcí na položky pak byla reakce žáků v podobě „*Nehladím cizí psy ani kočky, na které při procházce narazím*“, kdy tuto zvolilo jako nejlépe odpovídající skutečnosti 23 jedinců, tedy 18 % ze zkoumaného vzorku osob.

Na třetím místě se nachází response ve znění „*Nevím, nejsem si jistý/á*“, k níž se přiklonilo u dvanácté z položek dotazování 18 žáků prvního stupně základních škol, tedy 12 % zkoumaného vzorku respondentů zapojených do šetření.

Předposlední reakcí na položku pak byla ze strany respondentů šetření odpověď „Venku se chovám klidně a zbytečně nekřičím“, a to u celkem 6 dotázaných žáků (tedy u 4 % vzorku).

Poslední, nejméně častou, výpovědí u položky byla reakce v podobě „Při přechodu silnice se rozhlížím na obě strany“, již zvolili 2 žáci a její podíl na vzorku tedy dosahuje hodnoty 1 %.

V souhrnu tedy lze říci, že více než dvě třetiny žáků správně určily, jaké chování při pobytu venku je z jejich strany nežádoucí (může ohrožovat jejich zdraví či dokonce život). Danou skutečnost potvrdilo celkem 67 % dotázaných žáků pátých tříd.

Dalších 21 % žáků odpovědělo nesprávně a zbývajících 12 % neuvedlo žádnou konkrétní odpověď – tedy u 33 % respondentů bylo zjištěno, že tito mají mylnou představu o tom, jaký se venku chovat tak, aby co nejlépe dbali své vlastní bezpečnosti.

## 5 SOUHRN A Z NĚJ VYPLÝVAJÍCÍ DOPORUČENÍ

K provedenému výzkumnému šetření na vzorku žáků pátých tříd českých základních škol lze uvést následující stručné shrnutí toho, co bylo možné u respondentů zjistit:

- Výuku týkající se pravidel silničního provozu absolvovalo ve škole 71 % žáků (více než dvě třetiny), přičemž u 23 % žáků k tomuto došlo „nedávno“ (necelá jedna čtvrtina);
- Výuku týkající se pravidel silničního provozu absolvovalo v její praktické podobě 73 % žáků (téměř tři čtvrtiny), přičemž 31 % opakovaně (téměř jedna třetina);
- Z dopravních prostředků jsou (v sestupném pořadí) žáci nejméně obeznámeni s trolejbusem, aeroplánem, bicyklem, motocyklem a nákladním automobilem;
- S významem zkratky CPR v jejím správném pojetí je obeznámeno 43 % žáků (necelá polovina);
- S existencí dopravních značek pro chodce a jejich možnými podobami je obeznámeno pouze 26 % žáků (o něco málo více než čtvrtina);
- Správné barevné provedení dopravních značek tak, jak jsou tyto používány v České republice zná pouze 29 % žáků (necelá třetina);
- Správné kroky, které musí dospělá osoba vykonat v případě poskytování pomoci obětem (dopravních) nehod zná 69 % žáků (více než dvě třetiny);
- Správné kroky, které by měli vykonat v případě poskytování pomoci obětem (dopravních) nehod žáci sami zná 66 % žáků (dvě třetiny);
- Skutečnost, kde je možné nalézt potřebné jízdní řády, určuje správně v jejím plném rozsahu pouze 43 % žáků (necelá polovina);
- Význam barevného odlišení okrajů nástupišť na nádražích určuje správně 61 % žáků (nadpoloviční většina);
- Geometrické tvary, které jsou na dopravních značkách využívány (které takové značky mají), určuje alespoň zčásti správně 90 % žáků, nejlepší možnou variantu odpovědi volí 59 % žáků (nadpoloviční většina);
- Určení nevhodného způsobu chování ve venkovním prostředí (které může vést k ohrožení zdraví či života dítěte) provádí správně 67 % žáků (více než dvě třetiny).



Z tohoto vyplývá, že je zde velký nedostatek informací v této oblasti.

## 5.1 Doporučení pro vzdělání žáků prvních stupňů českých základních škol v oblasti dopravní výchovy

Na základě nedostatků ve znalostech a vědomostech žáků zapojených do výzkumného šetření autorky je možné na tomto místě uvést následující doporučení pro efektivnější výchovu a vzdělávání ve spojení s oblastí dopravní výchovy u této populace žactva:

- U žáků by mělo být dbáno na to, aby všichni během své docházky na první stupeň základní školy absolvovali teoreticky pojatou výuku týkající se pravidel silničního provozu (téměř třetina takovou zkušenost dle vlastního vyjádření nemá);
- U žáků by mělo být dbáno na to, aby všichni během své docházky na první stupeň základní školy absolvovali taktéž i prakticky pojatou výuku týkající se pravidel silničního provozu (více než čtvrtina takovou zkušenost dle vlastního vyjádření nemá);
- U žáků by mělo být dbáno na to, aby všichni během své docházky na první stupeň základní školy absolvovali teoreticky i prakticky pojatou výuku týkající se pravidel silničního provozu také v posledním ročníku před vstupem na druhý stupeň povinného vzdělávání (byť by se u nich mohlo jednat o opakovanou zkušenost);
- U žáků v prvních ročnících povinné školní docházky je nutné rozšiřovat jejich slovní zásobu způsobem, aby tito znali nejen jedno označení pro různé skutečnosti z oblasti dopravní výchovy (například pro dopravní prostředky), ale aby byli obeznámeni také s možnými alternativami podobného označení – takto nebudou zaskočeni výrazy, jako jsou „aeroplán“, nebo „bicykl“ apod.;
- V rámci výuky na prvním stupni základní školy je nutné dětem – s ohledem na jejich aktuální stupeň myšlenkového rozvoje – zprostředkovat informace a zkušenost z oblasti první pomoci (aby měli jasnou představu o CPR – jejím významu a průběhu) – více než polovina žáků netuší, co to CPR je;
- V rámci teoretické výuky ve třídě a také při vycházkách ven mimo školu je nutné ze strany pedagogů děti upozorňovat na to, jakým způsobem fungují nejen značky pro dopravní vozidla, ale také pro chodce (tyto se jich coby neřidičů týkají v daném

vývojovém období přímo) – téměř tři čtvrtiny žáků bohužel nemá o podobných značkách ponětí;

- Žákům je vhodné opakovaně oznamovat, jak postupovat při (dopravní) nehodě, jsou-li jejími svědky či přímo účastníky (byť v daném ohledu vysoké procentu žáků projevuje správné znalosti);
- Se žáky je vhodné přímo v hodině výuky nahlédnout do jízdnic řádů v jejich odlišných formách (podobách) – tištěné, online, i té, kterou lze fyzicky nalézt na nástupišti dopravního prostředku, aby tito měli představu, kde je mohou nalézt a uměli je správným způsobem využít v případě potřeby (nadpoloviční většina žáků o těchto možnostech v jejich plném rozsahu nemá tušení);
- Kromě informací o značkách pro chodce je vhodné (například v hodině matematiky) probrat tvary značek pro dopravu jakožto kompletního souboru – dané téma je vhodně využitelné z hlediska geometrie (více než třetina žáků neurčuje všechny tvary dopravních značek správně);
- U žáků je vhodné poukazovat při jejich edukaci na praktické příklady a případy bezpečného či naopak nebezpečného chování ve venkovním prostředí (byť v daném bodu žáci opětovně projevili poměrně vysokou míru znalostí při určování nevhodných projevů z určitého výčtu manifestací).

## ZÁVĚR

Na základě provedeného výzkumného šetření je možné k první z výzkumných otázek – Jaké znalosti z oblasti dopravní výchovy mají žáci nacházející se z vývojového hlediska na přelomu dětství (mladšího školního věku) a dospívání (pubescence) osvojeny? – uvést, že většina žáků pátých ročníků českých základních škol absolvovala jak teoretickou, tak prakticky pojatou výuku týkající se pravidel silničního provozu. Žáci jsou ve většině případů správně obeznámeni s postupem toho, jak se chovat v případě (dopravní) nehody, a to jak z pozice přítomných dospělých osob, tak i ve vztahu k obě coby osobě nedospělé. Nadpoloviční většina žáků zná význam barevného odlišení okrajů nástupišť na nádraží. Více než dvě třetiny žáků pak umí z nabízených variant zvolit takový typ chování, který není ve venkovním prostředí vhodný a může je ohrožovat.

Ke druhé z výzkumných otázek – Ve kterých oblastech dopravní výchovy vykazují žáci nacházející se z vývojového hlediska na přelomu dětství (mladšího školního věku) a dospívání (pubescence) v oblasti dopravní výchovy? – pak lze díky získaným empirickým datům uvést, že někteří žáci v pátém ročníku základní školy neznají pojmenování základních dopravních prostředků, více než polovina žáků není obeznámena s pojmem kardiopulmonální resuscitace, téměř tři čtvrtiny žáků nejsou obeznámeny s existencí značek určených nikoli motoristům, ale chodcům. Více než dvě třetiny žáků neuvádí správné provedení dopravních značek z hlediska jejich barevnosti, z hlediska jejich tvarů pak tápe třetina žáků a desetina jich neuvádí tyto tvary správně vůbec. Nadpoloviční většina žáků má pak mylné či nedostatečné informace o fungování jízdních řádů.

Z uváděných výsledků empirického šetření tak lze vyvozovat, že dopravní výchova tak, jak je dětem na prvních stupních českých základních škol předkládána, má své mezery a nedostatky. V komparaci s teoretickými poznatky taktéž uváděnými v textu, které odkazují na její význam pro nedospělé jedince, je pak tedy nutné vyjádřit, že by měl být dopravní výchova a jejím dopadům na žáky přikládán v praxi větší význam. V opačném případě lze očekávat, že budou žáci zbytečně ohrožováni na svém zdraví a životě, nebo že z jejich stran dojde k ohrožení druhých,

Vzdělání žáků dané populace v rámci dopravní výchovy by se měla řídit jak platným kurikulem, tak také například doporučeními pro její zefektivnění tak, jak byla tato v textu uvedena v podkapitole 5.1.

K provedenému empirickému šetření je vhodné upozornit, že toto probíhalo pouze na pěti základních školách v České republice. Není tedy dost dobře možná získaná data a závěry z nich vyplývající automaticky zobecňovat na všechny žáky pátých ročníků základních škol, kteří plní svou docházku na území České republiky.

S ohledem na omezený počet zapojených vzdělávacích institucí je možné v dokumentu předkládaná data považovat spíše za sondu do zvolené problematiky než za obecně platnou objektivní skutečnost. Pokud by tento krok měl být učiněn. Je nezbytné šetření zopakovat na větším počtu škol, případně jej rozšířit o další položky, tak aby získaná data byla reprezentativní pro celou populaci žáků a jejich učitelů.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

1. BAJČIOVÁ, Viera, TOMÁŠEK, Jiří, ŠTĚRBA, Jaroslav. *Nádory adolescentů a mladých dospělých*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3554-2.
2. BALADA, Jan a kol. *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. Praha: MŠMT, 2016 [online]. Dostupné z: <https://www.msmt.cz/file/41216/>.
3. BARTÁK, Jan. *Osobnostní management*. Praha: Grada, 2021. ISBN 978-80-271-3114-3.
4. BAŠTECKÁ, Bohumila. *Psychosociální krizová spolupráce*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4195-6.
5. BESEDOVÁ, Petra. *Psychické procesy při výuce cizích jazyků*. Praha: Grada, 2021. ISBN 978-80-271-3116-7.
6. BESIP. *Dopravní výchova dětí, 2022* [online]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti>.
7. BLATNÝ, Marek, ed. *Psychologie celoživotního vývoje*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2016. ISBN 978-80-246-3462-3.
8. BLAŽEJ, Adam. *Motivace dětí a mládeže ve sportu*. Brno: Masarykova univerzita, 2019. ISBN 978-80-210-9355-3.
9. ČÁBALOVÁ, Dagmar. *Pedagogika*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-2472-993-0.
10. DOLEJŠ, Martin, OREL, Miroslav. *Rizikové chování u adolescentů a impulzivita jako prediktor tohoto chování*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. ISBN 978-80-244-5252-4.
11. FARKOVÁ, Marie. *Dospělost a její variabilita*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2480-5.
12. HAVLÍK, Radomír, KOŤA, Jaroslav. *Sociologie výchovy a školy*. Vyd. 3. Praha: Portál, 2011. ISBN 978-80-262-0042-0.
13. HEJLOVÁ, Helena. *Nahlížení do světa dětí*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Pedagogická fakulta, 2013. ISBN 978-80-7290-640-6.

14. HELUS, Zdeněk. *Úvod do psychologie*. 2., přepracované a doplněné vydání. Praha: Grada, 2018. ISBN 978-80-247-4675-3.
15. HELUS, Zdeněk, JEDLIČKA, Richard, ed. *Teorie výchovy – tradice, současnost, perspektivy*. V Praze: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2412-9.
16. JEDLIČKA, Richard. *Poruchy socializace u dětí a dospívajících: prevence životních selhání a krizová intervence*. Praha: Grada, 2015. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-5447-5.
17. JEDLIČKA, Richard. *Psychický vývoj dítěte a výchova: jak porozumět socializačním obtížím*. Praha: Grada, 2017. Psyché (Grada). ISBN 978-80-271-0096-5.
18. KALINA, Kamil. *Základy klinické adiktologie*. Praha: Grada, 2008. ISBN 978-80-247-1411-0.
19. KELNAROVÁ, Jarmila, MATĚJKOVÁ, Eva. *Psychologie: pro studenty zdravotnických oborů*. Praha: Grada, 2014. Sestra (Grada). ISBN 978-80-247-3270-1.
20. KNOTOVÁ, Dana. *Školní poradenství*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4502-2.
21. KREJČOVÁ, Lenka. *Psychologické aspekty vzdělávání dospívajících*. Praha: Grada, 2011. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-3474-3.
22. LANGMEIER, Josef, BALCAR, Karel, ŠPITZ, Jan. *Dětská psychoterapie*. 3. vyd. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-710-7.
23. LANGMEIER, Josef, KREJČÍŘOVÁ, Dana. *Vývojová psychologie*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2006. ISBN 9788024712840.
24. MACHOVÁ, Jitka, KUBÁTOVÁ, Dagmar. *Výchova ke zdraví*. 2., aktualizované vydání. Praha: Grada, 2015. ISBN 978-80-247-5351-5.
25. Npi: metodický portál RVP.CZ. *Dopravní výchova – průvodce upraveným RVP ZV: Kde v RVP ZV se téma vyskytuje*, 2023 [online]. Dostupné z:  
<https://digifolio.rvp.cz/view/artefact.php?artefact=61078&view=6467&block=3632>  
1.

26. OREL, Miroslav, OBERINGERŮ, Radko, MENTEL, Andrej. *Vybrané aspekty sebezpečí dětí a adolescentů*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2016. ISBN 978-80-244-4998-2.
27. PEŠOVÁ, Ilona, ŠAMALÍK, Miroslav. *Poradenská psychologie pro děti a mládež*. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1216-4.
28. POLÁČKOVÁ ŠOLCOVÁ, Iva. *Emoce: regulace a vývoj v průběhu života : funkce a zákonitosti emocí, sociální a kulturní souvislosti, měření emocí*. Praha: Grada, 2018. ISBN 978-80-247-5128-3.
29. PIPOVÁ, Helena, DOLEJŠ, Martin, SUCHÁ, Jaroslava, KOSTKOVÁ, Markéta, UREŠOVÁ, Anna. *Stravování a vztah k jídlu u českých adolescentů ve 21. století*. Praha: Togga ve spolupráci s Univerzitou Palackého v Olomouci, 2021. ISBN 978-80-7476-217-8.
30. PLEVOVÁ, Ilona, SLOWIK, Regina. *Komunikace s dětským pacientem*. Praha: Grada, 2010. Sestra (Grada). ISBN 978-80-247-2968-8.
31. PRŮCHA, Jan. *Srovnávací pedagogika*. Praha: Portál, 2006. ISBN 80-7367-155-7.
32. RAUDENSKÁ, Jaroslava, JAVŮRKOVÁ, Alena. *Lékařská psychologie ve zdravotnictví*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-2223-8.
33. RUBÍN, Lukáš. *Pohybová aktivita a tělesná zdatnost českých adolescentů v kontextu zastavěného prostředí: Physical activity and physical fitness of Czech adolescents in the context of the built environment*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2018. ISBN 978-80-244-5451-1.
34. SEKOT, Aleš. *Rodiče a sport dětí: rodičovské výchovné styly jako motivační faktor sportování dětí a mládeže*. Brno: Masarykova univerzita, 2019. ISBN 978-80-210-9292-1.
35. SLAMĚNÍK, Ivan. *Emoce a interpersonální vztahy*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3311-1.
36. SMOLÍK, Josef. *Subkultury mládeže: uvedení do problematiky*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-2907-7.
37. STOJAN, Mojmir. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. ISBN 978-80-7392-078-4.

38. ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.
39. TŮMOVÁ, Romana. *Dopravní výchova v základní škole praktické – III*. Npi: metodický portál pro RVP.CZ, 2007 [online]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti>.
40. VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. 2., doplněné a přepracované vydání. Praha: Karolinum, 2012. ISBN 978-80-246-2153-1.
41. VÁGNEROVÁ, Marie, LISÁ, Lidka. *Vývojová psychologie: dětství a dospívání*. Vydání třetí, přepracované a doplněné. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2021. ISBN 978-80-246-4961-0.
42. WEISS, Petr. *Sexuální zneužívání dětí*. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0929-5.
43. ZACHAROVÁ, Eva, ŠIMÍČKOVÁ-ČÍŽKOVÁ, Jitka. *Základy psychologie pro zdravotnické obory*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4062-1.



## SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

BESIP

Bezpečnost silničního provozu

RVP ZV

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1: Reakce respondentů šetření na první položku dotazníku .....	32
Graf 2: Reakce respondentů šetření na druhou položku dotazníku .....	34
Graf 3: Reakce respondentů šetření na třetí položku dotazníku .....	36
Graf 4: Reakce respondentů šetření na čtvrtou položku dotazníku .....	38
Graf 5: Reakce respondentů šetření na pátou položku dotazníku.....	40
Graf 6: Reakce respondentů šetření na šestou položku dotazníku.....	42
Graf 7: Reakce respondentů šetření na sedmou položku dotazníku .....	44
Graf 8: Reakce respondentů šetření na osmou položku dotazníku.....	46
Graf 9: Reakce respondentů šetření na devátou položku dotazníku.....	48
Graf 10: Reakce respondentů šetření na desátou položku dotazníku .....	50
Graf 11: Reakce respondentů šetření na jedenáctou položku dotazníku .....	52
Graf 12: Reakce respondentů šetření na dvanáctou položku dotazníku .....	54

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Dotazník .....	1
---------------------------	---

## PŘÍLOHA 1: DOTAZNÍK

**1. Měl/a jsi možnost ve škole zažít situaci, kdy Vám učitel/ka vysvětlovala pravidla silničního provozu?**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ano, ale už je to dávno | <input type="checkbox"/> Ne                    |
| <input type="checkbox"/> Ano, nedávno            | <input type="checkbox"/> Nevím, nevzpomínám si |

**2. Měl/a jsi možnost ve škole zažít situaci, kdy sis sám/sama vyzkoušel/a pravidla silničního provozu v praxi (například na kole na cvičném hřišti spod.)?**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ano, několikrát (opakovaně) | <input type="checkbox"/> Ne                    |
| <input type="checkbox"/> Ano, jednou                 | <input type="checkbox"/> Nevím, nevzpomínám si |

**3. Zaškrtni, který z následujících dopravních prostředků neznáš (neuměl/a bys ho popsat nebo například nakreslit).**

- Bicykl
- Osobní automobil
- Nákladní automobil
- Motocykl
- Koloběžka
- Elektrokolo
- Autobus
  
- Lokomotiva
- Aeroplán
- Traktor
- Trolejbus
- Vlák
- Vrtulník

**4. Víš, co znamená zkratka CPR?**

- Znamená to kardiopulmonální resuscitaci, tedy nepřímou masáž srdce
- Znamená to „cesta pro řidiče“
- Znamená to zkratku pro anglická slova „car“, „person“ a „ride“ (v češtině tedy auto, osoba a jízda)
- Neznamená to ani jednu z výše uváděných možností
- Nevím, nejsem si jistý/á

**5. Existují podle tebe dopravní značky pro chodce? Pokud ano, jaké značky to jsou?**

- Ano, existují. Mohou mít různou podobou (příkazu, zákazu, upozornění).
- Ano, existují. Jedná se pouze o značky příkazové (modré).
- Ano, existují. Jedná se pouze o značky zákazové (červené).
- Ne, neexistují, dopravní značky se týkají pouze těch, kdo řídí některý z dopravních prostředků
- Nevím, nejsem si jistý/á

**6. Jaké barvy mají nejčastěji dopravní značky, s nimiž se můžete setkat v České republice?**

- Červenou, bílou, modrou a černou
- Modrou, červenou, zelenou a bílou
- Žlutou, modrou, červenou a zelenou
- Bílou, červenou, hnědou a černou
- Ani jedna z u uvedených možností neplatí
- Nevím, nejsem si jistý/á

**7. Co má dospělá osoba udělat, když uvidí někoho, kdo se stal obětí dopravní nebo jiné nehody a sám nedýchá ani se nehýbe?**

- Nic
- Volat nahlas „Pomoc!“
- Poskytnout danému člověku první pomoc (masáž srdce, zastavení krvácení) a zavolat záchrannou službu, která se o člověka dále postará
- Nevím, nejsem si jistý/á

**8. Co bys měl/a udělat ty, když uvidíš někoho, kdo se stal obětí dopravní nebo jiné nehody a sám nedýchá ani se nehýbe?**

- Nic, protože jsem dítě
- Zavolat na pomoc dospělého (pokud není nikdo v okolí, zavolat záchrannou službu)
- Poskytnout danému člověku první pomoc (masáž srdce, zastavení krvácení)
- Nevím, nejsem si jistý/á

**9. Víš, kde můžeš najít jízdní řad (například vlaku, nebo tramvaje)?**

- Na zastávce dopravního prostředku
- Na internetu
- V tištěných brožurách
- Všechny tři možnosti platí
- Žádná z možností neplatí
- Nevím, nejsem si jistý/á

**10. Proč jsou na nádražích na chodnících namalované barevné okraje chodníků (jsou tam barevné čáry)?**

- Aby se člověk neztratil, když se na nádraží nevyzná
- Aby si tady děti mohly hrát
- Aby bylo nádraží veselejší
- Čáry označují, kam nemáme vstupovat, aby nás nepřejel vlak
- Nevím, nejsem si jistý/á

**11. Jaký geometrický tvar mají dopravní značky?**

- Trojúhelník
- Čtverec
- Obdélník
- Kruh
- Všechny možnosti jsou správně
- Ani jedna z možností není správně
- Nevím, nejsem si jistý/á

**12. Která věta je špatně (které chování není správné)?**

- Venku se chovám klidně a zbytečně nekřičím
- Při přechodu silnice se rozhlížím na obě strany
- V létě chodím po chodníku bez bot
- Nehladím cizí psy ani kočky, na které při procházce narazím
- Nevím, nejsem si jistý/á