

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Nezletilý účastník silničního provozu a jeho specifické
postavení v regionu Třeboňsko**

Autor práce: Martin Ille
Studijní obor: Regionální studia
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Kříha Josef
Katedra: Katedra společenských věd

2011

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady,
připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

ILLE, M. *Nezletilý účastník silničního provozu a jeho specifické postavení v regionu Třeboňsko : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 68 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. et Bc. Kříha Josef

Klíčová slova: dítě v dopravě, chodec, cyklista, dopravní výchova, pravidla silničního provozu, rizikové faktory v dopravě, výuková cvičení pro děti

Práce analyzuje oblasti Třeboně a Českých Velenic v problematice chování dětí ve věku 6-10 let v dopravě. Zpracovává územní analýzu lokalit s ohledem na rizikové situace pro zkoumanou skupinu. Mapuje dopravní proudy ostatních účastníků v dopravě ve zkoumaných lokalitách. Práce zpracovává a analyzuje formou dotazníkového šetření znalosti pravidel silničního provozu u zkoumané skupiny. Shrnuje poznatky osob zabývajících se zpracovávanou tematikou a prozkoumává místní prostředí praktickým pozorováním. V souvislosti s realizací analýzy sběru dat je vytvářen model výukových cvičení při dopravní výchově pro jednotlivé ročníky, které jsou přizpůsobeny a odrážejí specifickou místních podmínek s ohledem k danému teritoriálnímu území.

ABSTRACT

ILLE, M. *Minor traffic participants and their specific position in Třeboňsko region : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2011. 68 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Kříha

Key words: child in the traffic, pedestrian, cyclist, traffic education, traffic rules, danger elements in the traffic, exercise for the children

This work analyses regions Třeboň and České Velenice with their problems of the behaviour of young traffic participants in age 6 - 10. Compile territorial analysis of both regions in view of danger situations by followed group. Indicate the traffic stream of remainder participants in regions. By means of questionnaire the work gleans and analyses knowledge of traffic rules by followed group. The work concentrates knowledge of experts and investigates local environment. On the strength of collected dates is built body of specific exercises by traffic education for each class.

Obsah

ÚVOD.....	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	9
2 ÚZEMNÍ CHARAKTERISTIKA LOKALIT.....	13
2.1 Lokalita Třeboň a okolí	13
2.2 Lokalita České Velenice a okolí.....	14
3 POPIS DOPRAVNÍCH PROUDŮ PODLE ÚČASTNÍKŮ	15
3.1 Vymezení základních pojmů.....	15
3.2 Cyklisté a chodci.....	15
3.2.1 Oblast Třeboň.....	16
3.2.2 Oblast České Velenice.....	17
3.3 Ostatní účastníci silničního provozu.....	18
3.3.1 Oblast Třeboň.....	18
3.3.2 Oblast České Velenice.....	19
4 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ SLEDOVANÝCH OSOB.....	21
4.1 Dotazníky pro 1. třídy.....	22
4.1.1 Oblast Třeboň.....	25
4.1.2 Oblast České Velenice.....	27
4.2 Dotazníky pro 2. třídy.....	27
4.2.1 Oblast Třeboň.....	31
4.2.2 Oblast České Velenice.....	32
4.3 Dotazníky pro 3. třídy.....	33
4.3.1 Oblast Třeboň.....	36
4.3.2 Oblast České Velenice.....	38
4.4 Dotazníky pro 4. třídy.....	40
4.4.1 Oblast Třeboň.....	41
4.4.2 Oblast České Velenice.....	42
5 ŠETŘENÍ ZAINTERESOVANÝCH OSOB.....	44
5.1 Dotazování velitele městské policie v Třeboň.....	45
5.2 Dotazování velitele městské policie v Český Velenicích.....	46
5.3 Dotazování učitele dopravní výchovy.....	47
5.4 Dotazování učitele v Rakousku.....	48
6 POZOROVÁNÍ V MÍSTÍM PROSTŘEDÍ.....	50

6.1	Oblast Třeboň.....	50
6.2	Oblast České Velenice.....	52
7	ANALÝZA ZÍSKANÝCH POZNATKŮ.....	53
7.1	Chodec a pravidla.....	53
7.2	Snížená viditelnost.....	54
7.3	Železniční přejezd.....	55
7.4	Dopravní značky.....	55
7.5.	Autosedačky.....	56
7.6	Brzdné dráhy.....	57
7.7	Křižovatky.....	57
8	NÁVRH METODIKY PRO OSNOVU DOPRAVNÍ VÝCHOVY...58	
8.1	První ročník.....	58
8.2	Druhý ročník.....	59
8.3	Třetí ročník.....	61
8.4	Čtvrtý ročník.....	62
	ZÁVĚR.....	63
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	64
	SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ.....	67
	PŘÍLOHY.....	69

Na úvod této bakalářské práce bych rád předeslal důvody, které mě vedly k výběru výše uvedeného tématu. Současná doba se stává stále více hektická, a to i díky větším možnostem dopravy, které může dnešní člověk využívat. Dopravní infrastruktura se stále zlepšuje, zvětšuje a také velmi razantně přibývá vozidel na našich komunikacích. Za všechny uvedeme jeden z objektivních ukazatelů, počet registrovaných osobních vozidel v České republice. Zatímco v roce 2000 jsme měli registrováno cca 3,5 milionu vozidel, v roce 2010 je to již 4,5 milionu¹. Takto by se mohli přidávat další argumenty svědčící o stále se zvětšující hustotě provozu. Na tuto situaci musí společnost reagovat nejen zlepšováním dopravní infrastruktury, vytvářením nových legislativních uprav či různými restriktivními opatřeními, ale také je potřebné a prospěšné zavádět účinná opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Tyto programy v oblasti prevence se zaměřují na různé skupiny účastníku silničního provozu a stojí společnost nemalé finanční prostředky. Pokud se však zamyslíme nad důsledky dopravních nehod v ČR, kdy každoročně na našich komunikacích zemře několik stovek lidí a několik tisíc lidí je zraněno, jsou vynakládané prostředky v oblasti prevence jistě správným krokem. Jedním z dokumentů, který se zabývá koncepcí prevence je Národní strategie². Tento dokument se snaží koordinovaným postupem v oblasti prevence a represe dosáhnout hlavního cíle snížení počtu usmrcených osob do roku 2010 snížit o polovinu. Cíl strategie se úhlem pohledu v roce 2010 daří plnit jen částečně, jak dokládá příloha č. I.

Naším zájmovým segmentem v této práci se stává pouze úzká skupina účastníků silničního provozu, chodci a cyklisté ve věku 6 - 10 let. Specifikem této věkové skupiny je na počátku minimální znalost pravidel bezpečnosti v silničním provozu a naopak u konce tohoto období s dosažením věku 10 let požadovaná schopnost se samostatně pohybovat v provozu na jízdním kole. Statistiky nehodovosti³ uvádějí za rok 2009 14 usmrcených dětí. Z toho 5 dětí byli chodci a jeden byl cyklista. Pokud se na tuto problematiku podíváme z širšího hlediska, tak v řadě evropských rozvinutých zemí je příčina úmrtnosti dětí při dopravních nehodách na prvním místě. V minulých dvaceti letech zemřelo na silnicích odhadem 100 000 dětí - tj. skoro 100

¹ *Ročenka dopravy*. Ministerstvo dopravy České republiky. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2009. ISSN 1801 - 3090

² *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky, 2005 [cit.15. 09. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_0505261.pdf>.

³ *Statistika dopravních nehod* [online]. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2010 [cit.18. 09. 2010]. Dostupný na WWW: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf2010/0126/nehodovost_2009.pdf>.

týdně. Tato skutečnost není přijatelná a bezpečnost silniční dopravy, zvláště pro děti, by jako problém měla být jednoznačnou společenskou prioritou⁴. Takové období je velmi důležité pro každé dítě a proto jsme si stanovili úkol prozkoumat znalosti této věkové skupiny a současně se zaměřit na zlepšení metod výuky při dopravní výchově. Současně se budeme zaměřovat pouze na místně omezenou skupinu s přizpůsobením specifických situací, které by však mohli mít i obecnou platnost. Osobně doufám, že tato práce může přinést užitek při výuce na dopravním hřišti a budu tak moci alespoň malým dílem přispět ke zlepšení bezpečnosti dětí ve zkoumaných lokalitách.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Základním cílem této bakalářské práce je zlepšení koncepce výuky dopravní výchovy dětí ve věku 6-10 let se zaměřením na zvláštnosti místního prostředí. Abychom k tomuto cíli dospěli, je užitečné si cíle této práce rozdělit do několika základních rovin. Nejprve jsme přistoupili k formulaci praktického sociálního problému. Můžeme ho popsat jako „bezpečnost dětí v silničním provozu“. Tento problém je možné dále rozvést do dílčích částí. Jedná se o „dítě - chodec“ a „dítě - cyklista“. Přestože na toto téma již existují některé materiály, naším cílem bude tuto problematiku ukázat a převést na místní prostředí s tím, že za pomoci metodologického postupu indukce se budeme snažit o opětovné zobecnění získaných poznatků.

V další části se zaměříme na formulaci hypotézy. Hypotéza tvoří jádro klasických kvantitativně orientovaných výzkumů⁵. Aby bylo možné hypotézu správně stanovit je potřeba dodržet několik základních pravidel, tzv. zlatých pravidel hypotéz⁶:

1. Hypotéza je tvrzení, které je vyjádřeno oznamovací větou.
2. Hypotéza musí vyjadřovat vztah mezi dvěma proměnnými.
3. Hypotézu musí být možné empiricky ověřovat.

S ohledem na výše uvedená pravidla jsme stanovili základní hypotézu, kterou budeme dále rozvádět do dílčích pracovních hypotéz. Základní hypotéza stanovuje: **Děti znají adekvátně ke svému věku pravidla chování v silničním provozu s ohledem na jejich vlastní bezpečnost.** Pojem „dítě“ v základní hypotéze bude znamenat věkovou

⁴ STOJAN, M., et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno : Masarykova universita, 2007. 9 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

⁵ CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu*. 1.vyd. Praha : Grada Publishing, a. s. , 2007. 17 s. ISBN 978-80-247-1369-4.

⁶ GAVORA, P. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno : Paido, 2000. 26 s. ISBN 80-85931-79-6.

skupinu 6-10 let, přičemž jednotlivé ročníky zde budou zkoumány odděleně. Pilotní studie jako jedna ze součástí postupu u kvantitativního výzkumu nebudeme užívat vzhledem k vlastním zkušenostem autora práce se zkoumanou skupinou.

V další části půjde o základní sběr informací za použití vhodných vědeckých metod. Při stanovování metodologického postupu jsme se nejprve zaměřili na rozvahu, která z technik vědeckého zkoumání by byla pro náš účel nejefektivnější. Vycházeli jsme z metodického postupu, kde jsme si analyzovali výzkumný cíl a předmět zkoumání⁷. Při stanovování výzkumného cíle je potřebné provést nejprve předběžnou teoretickou analýzu⁸, tj. stanovit si způsob získání co největšího množství informací zkoumajícího předmětu. Zde nám může posloužit odborná literatura velmi omezeně, jelikož se zaměřujeme na relativně úzkou skupinu, navíc místně omezenou. Z tohoto důvodu bude v práci uveden menší počet zdrojové literatury, ale více se zde bude pracovat s vlastními zdroji. Základním cílem této části práce je vytvoření dostatečného souboru informačních zdrojů, aby bylo možné na to navázat v druhé části práce ověřováním stanovených hypotéz. Nejprve jsme se rozhodli charakterizovat dané lokality města Třeboně a Českých Velenic, které také budou paralelně uváděny v celé práci. Později se tyto charakteristiky stanou zázemím pro umístění získaných poznatků zkoumaných skupin. V další části popíšeme systém dopravních proudů v daných lokalitách u jednotlivých účastníků silničního provozu, čímž budu přesněji lokalizovat zejména pohyb chodců a cyklistů zkoumané skupiny v rámci města vůči dopravním proudům ostatních účastníků, zejména motorových vozidel.

Nejobsáhlejší a také nejdůležitější částí je sběr informací přímo od zkoumané skupiny. Jako nejvhodnější metodu jsme zvolili metodu dotazníku, tedy vlastně metodu strukturovaného rozhovoru v písemné podobě. Aby mohl být dotazník metodicky obhajitelný dokument, je nutné splnit některá jeho kritéria jako jasnost a srozumitelnost. Při tvorbě dotazníku jsme kromě správného metodického postupu sestavování dotazníku museli zohlednit věk zkoumané skupiny. Zejména ročníky 6tiletých a 7letých žáků jsou velmi náročné na adekvátní srozumitelnost. Přes tuto skutečnost byla naším cílem při sestavování položek v dotazníku strukturovaná jednotnost. Sledovali jsme tím především možnost náhledu na vývoj jednotlivých ročníků podle dosaženého věku. U sestavování položek jsme použili převážně obsahové položky, ale svému významu by

⁷ OCHRANA, F. *Metodologie vědy (úvod do problému)*. 1. vyd. Praha : Univerzita Karlova - nakladatelství Karolinum, 2009 18 s. ISBN 978-80-246-1609-4.

⁸ CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, a. s. , 2007 12 s. ISBN 978-80-247-1369-4.

měly sloužit také položky funkcionální⁹. Mezi ně patří kontaktní položka v úvodu, která nám umožnila blíže specifikovat pohlaví, ročník a lokalitu. Přestože se uvádí, používat takové položky na zjišťování demografických údajů raději v závěru dotazníku, a to s ohledem na vznik pochybností o zachování anonymity (CHRÁSKA 2007), vycházeli jsme z věku i školních zvyklostí zkoumané skupiny a zařadili je hned na úvod. Všechny dotazníky obsahují v úvodu také tzv. funkcionálně psychologickou položku, jejímž úkolem je odstranění nežádoucího napětí u respondenta. Konceptně je u obsahových otázek použita forma položek jak otevřených, tak i uzavřených. Protože u mladších ročníků vzniká větší riziko nahodilého označování položek, koncipovali jsem zde některé položky jako kontrolní. Proto byl respondent dotazován na obdobnou věc nejprve strukturovanou otázkou a v další části dotazníku mu byla na stejné téma položena nestrukturovaná položka. V každém testu byla také použita škálová položka odpovídající schopnostem respondentů. Specifikem sestavovaných dotazníků je větší míra vizuálních podmětů ve formě obrázků a fotografií.

Další součástí požadovaného sběru informací byla metoda rozhovoru. Zde jsme se zaměřili na zainteresované osoby, které se v dané problematice orientují a jsou schopné objektivně odpovídat na kladené otázky. Samotný rozhovor jako interakční proces komunikace, vedoucí promyšleným postupem k získání metodicky nesporným materiálům¹⁰. Vzhledem k co nejefektivnějšímu naplnění cíle jsme zvolili rozhovor přímý a strukturovaný¹¹. Pouze u případu rozhovoru se zainteresovanou osobou v zahraničí, byl rozhovor proveden nepřímou metodou. Rizikovou částí přímého rozhovoru bylo potlačení aktivních zásahů ze strany dotazovatele vzhledem k osobním zkušenostem zkoumaného tématu. I proto byla nutná důkladná příprava tazatele na rozhovor.

Posledním částí sběru informací zkoumané problematiky bylo pozorování, tedy specifický proces poznávání okolí smyslovým vnímáním¹². Výhodou pozorovatele je dlouhodobá znalost místního prostředí daných lokalit. Proto zde bylo použito pozorování nekontrolované, kdy je možné relativně volné rozhodování o hlediscích pozorování a není zde spoutání závazným sledem zkoumaných objektů.

⁹ CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu*. 1.vyd. Praha : Grada Publishing, a. s. , 2007 164 s. ISBN 978-80-247-1369-4.

¹⁰ VESELÁ, J. *Sociologický výzkum a jeho techniky*. 1.vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1999 21 s. ISBN 80 - 7194 - 188 - 3.

¹¹ VESELÁ, J. *Sociologický výzkum a jeho techniky*. 1.vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1999 21 s. ISBN 80 - 7194 - 188 - 3.

¹² VESELÁ, J. *Sociologický výzkum a jeho techniky*. 1.vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1999 21 s. ISBN 80 - 7194 - 188 - 3.

Po výše uvedeném metodickém postupu sběru informačních dat a současném dílčím vyhodnocení jednotlivých metod přichází na řadu velmi důležitá část, analýza získaných poznatků. Zde bude porovnána objektivní znalost zkoumaných ročníků na odpovědích z vyplňovaných dotazníků. Budou zde posuzovány jednotlivě dílčí problémy, které souvisejí z bezpečností v silničním provozu. Při analýze použijeme jak vertikální i horizontální komparace. Bude zde porovnávání jednak v jednotlivých ročnících, tak i mezi jednotlivými ročníky. Dále se budou analyzovat odpovědi zainteresovaných osob, které budou důležitým doplňkem do celkového náhledu zkoumané problematiky. Jen okrajově zde bude začleněn rozhovor se zahraničním respondentem, který však bude dotvářet pohled na zkoumaný problém.

V závěrečné části půjde o hlavní cíl bakalářské práce. Jedná se o návrh metodiky výuky dopravní výchovy ve zkoumaných lokalitách. Budou zde uvedeny problémy, které jsou specificky vázané na místní prostředí a je nutné si je řádně osvojit. Celkově budou návrhy setříděny podle ročníků, a tedy i podle nároků na požadované znalosti.

Zárukou kvalitního vypracování této práce jsou klíčové zdroje. Zde se vyhází možné členění na úřední prameny a dále na druhotné písemné zdroje¹³. Mezi úřední prameny patří zejména Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. Statistické ročenky dopravní nehodovosti a strategické plány zkoumaných měst. Za druhotné zdroje je možné uvést sociologickou literaturu zabývající se výzkumem, metodické materiály pro dopravní výchovu, publikace zaměřující se na psychologické aspekty účastníků a literatura zaměřená na bezpečnost silničního provozu.

¹³ VESELÁ, J. *Sociologický výzkum a jeho techniky*. 1.vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1999 21 s. ISBN 80 - 7194 - 188 - 3

2 ÚZEMNÍ CHARAKTERISTIKA LOKALIT

2.1 Lokalita Třeboň a okolí

Město Třeboň je město s rozšířenou působností nacházející se v okrese Jindřichův Hradec v Jihočeském kraji. Považuje se za přirozené spádové centrum oblasti a v rámci České republiky i Jihočeského kraje se jedná o menší sídlo¹⁴. Administrativně dělí na 7 místních částí (Třeboň, Branná, Břilice, Přeseka, Stará Hlína, Nová Hlína a Holičky) a 8 městských částí (Třeboň I, Třeboň II, Branná, Břilice, Přeseka, Stará Hlína, Nová Hlína a Holičky). Tyto celky budou dále využívány pro účely výzkumu. Pod městské části spadá celkem 25 základních sídelních jednotek. Jádrou částí města je Třeboň, konkrétně Západní čtvrť, která dominuje co do hustoty osídlení a celkového počtu obyvatel. Dalšími částmi města s vysokou koncentrací obyvatel jsou Daskabát, K Břilicům a Na Kopečku. Lze říci, že prakticky souvislou zástavbou je s městem propojená místní část Břilice. Přiměřeně lze říci, že v daném případě se jedná o projevy suburbanizace doprovázené navíc zvýšenou migrací do této místní části. Město má i tranzitní význam, leží na důležité křižovatce historické císařské silnice I/24 (E49) spojující Prahu s Vídní a silnice I. třídy I/34 (E551) spojující krajské centrum České Budějovice s Jindřichovým Hradcem a dále s jihomoravským centrem Brno. Tyto dvě komunikace tvoří centrální dopravní skelet města na které navazují silnice nižších tříd. Mezi nejproblémovější patří komunikace II/154, která prochází centrálními částmi města a tvoří tak problematický článek v dopravním systému města. Samostatnou a pro Třeboň typickou oblastí dopravy je cyklistika. I přes neustále se zlepšující situaci je podobně jako v jiných městech je problémem nedostatek samostatně vedených stezek pro cyklisty. Ten může být způsoben například rozdrobeností pozemků, nedostatečnou kapacitou stávajících ulic nebo vysokou finanční náročností jejich výstavby¹⁵. Nemotorová doprava tvoří významnou stránku v lokalitě města. Nahrávají tomu ideální podmínky jako například rovinatý terén, tradice mezi lidmi, koncentrace služeb v centru spojená s potřebou za těmito službami denně „jít“ – často ze vzdálenějších okrajových lokalit města nebo jeho místních částí. Současně se nesmí

¹⁴ *Strategický plán rozvoje města Třeboň - příloha 2. Socioekonomický profil* [online]. Třeboň: Město Třeboň, 2008 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/stav_trebon/Socioekonomicky%20profil%20mesta.pdf>.

¹⁵ *Rozvoj udržitelného rozvoje území obce s rozšířenou působností Třeboň* [online]. J.Hradec: P - atelier JH s. r. o., 2006 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/trebon/ORP%20T%C5%99ebon.pdf>>.

zapomenout ani pohyb pěší, který je řešen v návaznosti na cyklistickou dopravu. Důkazem může být zastoupení velkého počtu společně užívaných komunikací (stezka pro chodce a cyklisty). Dalším specifikem lokality je velká sezónnost. Zejména v období července a srpna je zde kvůli mimořádné atraktivnosti Třeboňska zastoupena cykloturistika. S tím souvisí i celkové zahuštění dopravy.

2.2 Lokalita České Velenice a okolí

Město České Velenice se nachází na hranicích s Rakouskem v okrese Jindřichův Hradec v Jihočeském kraji. Centrální částí města prochází hlavní komunikace II/103, která je páteřní komunikací města. Celá tato lokalita tvoří jednotný celek s výjimkou oblasti Žižkovo předměstí. Tvář města významně ovlivnila 60. léta minulého století, kdy významně stoupla důležitost závodu dílen ČSD a v návaznosti musela být řešena mohutnou výstavbou bydlení¹⁶. Tato skutečnost ovlivnila celkovou strukturu města. Významná část města byla vybudována skokově a komunikace se provazují síťovým způsobem, tj. je zde velký počet pravoúhlých křížení komunikací. Specifikem dané lokality je blízkost státní hranice a tím velké množství přijíždějících vozidel z Rakouska. Přestože dopravní tah vedoucí Českým Velenicemi není považován za tranzitní, je možné se setkávat s kamionovou dopravou velmi často. Částečně je to zapříčiněno přítomností průmyslové zóny v okrajové části, ale taky nákladovou výhodností pro dopravní společnosti. Vzhledem k rozlehlosti zastavěného území je cyklistická doprava významnou složkou přemísťování tamního obyvatelstva. Celkově je město vybaveno dobrou sítí chodníků pro pěší a zejména páteřní komunikace má nově vybudovanou společnou stezku pro chodce a cyklisty. Nevýhodou této komunikace je absence obchodů na straně se stezkou a tím i nutnost častého přecházení komunikace na vícero místech. České Velenice jsou i významným místem pro železniční dopravu a železniční trať prochází v jeho těsné blízkosti, nenajdeme v této lokalitě žádný železniční přejezd. Jediné křížení ve městě je řešeno viaduktem, který však může být pro účastníky silničního provozu také rizikovým místem, a to zejména svou nepřehledností a celkovou délkou podjezdu.

¹⁶ NEČAS, L. *Historie města* [online]. České Velenice: Město České Velenice, 2000 [cit. 16. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.velenice.cz/?id=historie&menu=menu1>>.

3 POPIS DOPRAVNÍCH PROUDŮ PODLE ÚČASTNÍKŮ

3.1 Vymezení základních pojmů

V této části práce budeme specifikovat jednotlivé účastníky silničního provozu s tím, že je zasadíme do územního uspořádání vybraných lokalit. Při tomto vymezení se nám budou vytvářet dopravní proudy s největší zátěží, které se budou v pozdějších kapitolách analyzovat. Pro vytvoření správného obrazu o popisovaných pojmech provedeme jejich vymezení podle příslušných zákonů, případně pomocí odborných publikací. Pojem „účastník silničního provozu“ je vymezen zákonem¹⁷ jako „*Účastník k provozu na pozemních komunikacích*“. Znamená „*Každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích*“. Pod pojmem „**Chodec**“ se rozumí „*osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně*“. Pojem „**Řidič**“ znamená „*účastníka provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti*“, dále pojem „**Motorové vozidlo**“ se definuje jako „*motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus*“. „**Nemotorové vozidlo**“ je „*vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo*“. Definice „**Dopravní proud**“ je možné vysvětlit jako „*sled vozidel či chodců pohybující se za sebou nebo vedle sebe v jednom směru*“¹⁸. Můžeme zde nalézt prostorovou, časovou, dopravní a pohybovou dimenzi vozidel na komunikacích. „**Místní komunikace**“ je „*pozemní komunikace, která je součástí dopravního vybavení určitého sídelního útvaru a vytváří dopravní spojení v jeho zájmovém území*“¹⁹.

3.2 Cyklisté a chodci

Výzkum je zaměřen na věkovou skupinu 6-10 let a z toho vyplývá i jednoznačné zařazení do kategorie účastníků silničního provozu. Bude se jednat o

¹⁷ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 2. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

¹⁸ PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1.vyd. Praha : Linde Praha a. s., 2000. 38 s. ISBN 80-7201-212-6.

¹⁹ PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1.vyd. Praha : Linde Praha a. s., 2000. 38 s. ISBN 80-7201-212-6.

chodce a cyklisty, i když tato skupina může vystupovat i v jiném postavení, jako například v roli spolujezdce. Tato role byla však při zadávání jednotlivých položek dotazníků a rozhovorech spíše okrajová. Při stanovování dopravních proudů nás zajímali klíčové komunikace, na kterých vzniká největší riziko střetu chodce s řidičem motorového vozidla popřípadě rizikové situace mezi cyklistou a řidičem motorového vozidla.

3.2.1 Oblast Třeboň

Při stanovení dopravních proudů skupiny chodců a cyklistů v této lokalitě bude provedeno nejprve vytyčení klíčových bodů s případnými kvantitativními ukazateli. Pro větší názornost budeme používat mapu města viz příloha č. II. Základním klíčovým bodem je na prvním místě základní škola a bude se v příloze označovat písmeny „ZŠ“. Ve městě se nachází 2 základní školy. Základní škola Třeboň Sokolská s detašovaným pracovištěm v místní části Břilice a Základní škola Třeboň Na Sadech, která představuje školu největší. Počet žáků třeboňských škol ve školním roce 2007/2008 je v Základní škole Sokolská je 416, v Břilicích 31 a v základní škole na Sadech 440²⁰. Z těchto čísel můžeme odvodit podle celkového počtu tříd také počet žáků na I. stupni ZŠ a tím i velikost sledované skupiny. Obě školy navštěvuje cca 185 žáků I. stupně a detašované pracoviště v Břidlicích má 31 žáků, poněvadž se zde provádí výuka pouze 1-5. třídy. Můžeme si tedy stanovit zkoumanou skupinu ve městě o velikosti 400 dětí příslušného věku a tato skupina vzhledem k demografickému vývoji stagnuje či má mírně klesající tendenci²¹. Specifikum třeboňských škol tvoří spádovost oblasti a tedy dojíždění žáků z okolních obcí. Zde tvoří nejpočetnější skupinu obec Domanín²². Dalším klíčovým bodem pro lokalizaci intenzity dopravního proudu je autobusové nádraží popřípadě autobusové zastávky. Železniční doprava tvoří marginální záležitost a proto Vlakové nádraží a železniční zastávku Třeboň - Lázně nebudeme zařazovat mezi klíčové body zkoumané skupiny. Další skupinu zájmových bodů tvoří obydlené oblasti. Zde můžeme rozdělit individuální zástavbu a hromadnou zástavbu. Město Třeboň se vyznačuje

²⁰ *Strategický plán rozvoje města Třeboň - příloha 2. Socioekonomický profil* [online]. Třeboň: Město Třeboň, 2008 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/stav_trebon/Socioekonomicky%20profil%20mesta.pdf>.

²¹ Český statistický úřad, *Vybrané demografické údaje v ČR* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2009 [cit. 18. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/cz/cr_1989_ts/0101.pdf>.

²² *Strategický plán rozvoje města Třeboň - příloha 2. Socioekonomický profil* [online]. Třeboň: Město Třeboň, 2008 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/stav_trebon/Socioekonomicky%20profil%20mesta.pdf>.

výraznou převahou individuální zástavby²³. Aby bylo možné blíže lokalizovat jednotlivé oblasti vytvořili jsme pro tento účel rozdělení města na čtyři kvadranty, kde přirozené osy souřadnic tvoří ve vertikálním směru ulice Táboritská, Svobody, Bundovcova a Světská hráz, tedy silnice II/154. Horizontální osu vytváří silnice I. třídy I/34. Podle popsaného rozložení můžeme specifikovat jednotlivé územní kvadranty. Kvadrant „A“ se vyznačuje územím s kombinovanou výstavbou, tedy jak individuální, tak i hromadná výstavba. Naopak kvadrant „B“ patří mezi nejvíce průmyslové oblasti a bytová výstavba zde není výrazně zastoupena. Můžeme zde také najít Vlakové nádraží. Jako nejdůležitější část se jeví území třetího kvadrantu. Zde je zastoupena významným způsobem individuální výstavba a nacházejí se zde obě treboňské základní školy a později uvedené další zájmové objekty zkoumané skupiny. Kvadrant „D“ se vyznačuje největší individuální zástavbou a také rozlehlou hromadnou zástavbou. Poslední skupinou klíčových bodů je lokalizace zájmových bodů této věkové skupiny. Jako nejvýznamnější jsem vybral Dům dětí a mládeže, Tyršův stadion a Základní uměleckou školu. Všechny tyto zájmové body jsou zastoupeny ve třetím kvadrantu.

3.2.2 Oblast České Velenice

České Velenice je menší město s přibližně 3,5 tisíci obyvateli²⁴. Můžeme zde najít jednak výrazně jednodušší síť komunikací a proto také klíčových bodů zaměřených na zkoumanou skupinu zde budeme mít výrazně méně. Pro účel vymezení jednotlivých sledovaných částí jsme použili mapu s vyznačením zájmových lokalit viz. Příloha III. Budeme zde rozdělovat město na dvě poloviny přičemž přirozenou linií se stává silnice II/103 tvořící ulice Revoluční a třída ČSL legií. Ve městě se nachází jediná mateřská a základní škola, která v bude označena zkratkou „ZŠ“. Celkově školu navštěvuje 291 žáků a z toho je 176 žáků 1. - 5. ročníku²⁵. Najdeme ji v lokalitě označené „B“. Škola se nachází v bezprostřední blízkosti páteřní komunikace silnice č. II/103, která vede ke státním hranicím. Naproti Základní školy se nachází obchod s potravinami. Tento bod by vzhledem ke své poloze mohl být důležitý pro další šetření. Při celkové koncepci rozdělení města působí páteřní komunikace II/103 příznivě vzhledem k vedení na okraji

²³ *Rozvoj udržitelného rozvoje území obce s rozšířenou působností Třeboň* [online]. J.Hradec: P - atelier JH s. r. o., 2006 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/trebon/ORP%20T%C5%99ebon.pdf>>.

²⁴ Český statistický úřad, *Vybrané demografické údaje v ČR* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2009 [cit. 18. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/cz/obce_d/pohyb/cz0313.xls>.

²⁵ *Výroční Zpráva o činnosti* [online]. České Velenice : .Základní škola a Mateřská škola České Velenice, 2010 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.zsvelenice.cz/pdf/vzprava2009-10.pdf>>.

města. V části „A“ můžeme sledovat další klíčový bod, vlakové nádraží. U této lokality železniční spojení musíme zohlednit, protože tvoří výrazný prvek přepravy z okolí do města. Současně se zde nachází i autobusové nádraží, které tvoří spíše doplněk k železniční přepravě. Pokud se podíváme na další důležitou část sledovaných oblastí, musíme zmínit bydlení. V lokalitě je zastoupena jak individuální, tak i hromadná zástavba. Důležitým faktorem je postavení této oblasti v části „B“ označenou v příloze č. III. Proto chodci a cyklisté nemusí křížit páteřní komunikaci. Žižkovo předměstí jako obydlená oblast působí opticky vzdáleně od klíčových bodů zkoumané skupiny. Spojující komunikace je úzká, ale není na ní vzhledem k řídkému osídlení větší provoz. V části „A“ můžeme najít také individuální zástavbu, ale nachází se zde především nejvýznamnější průmyslový podnik města. Tato část sice není rozsahem velká, ale není průjezdná a vede do této části pouze jediná komunikace. Při přechodu do části „B“ je nutné projít viaduktem pod železniční tratí a dále přecházet páteřní komunikaci. Železniční je oddělena od provozu chodců z jedné strany oplocením, a z druhé strany podnikem ŽOS České Velenice CZ a. s. Ve městě se nenachází pro zájmovou skupinu příliš možností mimoškolních aktivit. Proto zde uvádíme pouze Sportovní stadion a tělocvičnu, která je také v části „B“, v blízkosti základní školy. Specifikem je absence centrálního náměstí a tedy přirozené centrum města pro běžný život tvoří již několikrát zmiňovaná komunikace II/103 a její napojení na ulice Vitorazská a třídu ČSL legii.

3.3 Ostatní účastníci silničního provozu

V této části budeme vytvářet budeme utvářet obraz dopravních proudů ostatních účastníků silničního provozu. Naším zájmem bude kamionová, autobusová a osobní doprava. Budeme se zaměřovat na zejména klíčové body.

3.3.1. Oblast Třeboň

Nejvyšší zatížení dopravy je v Třeboni na páteřních komunikacích I. třídy I/34 a I/24. Na těchto komunikacích průjezdní intenzity dle informací z celostátního sčítání dopravy přesahují 10 tis. vozidel denně. Značné zatížení lze dále sledovat i v ulici Táboritská, která vytváří de facto spojnicí mezi oběma páteřními komunikacemi I. třídy. Zde zatížení dosahuje téměř 6 tis. denních průjezdů. Pro náš sledovaný cíl je nejvíce znepokojující intenzita dopravy na páteřních komunikacích vedoucích centrálními částmi města, kde intenzita přesahuje často i 4 tis. průjezdů denně. Jedná se zejména o ulice Sokolská, Husova nebo Budovcova. Dalším velmi exponovaným místem je i ulice

Novohradská vedoucí po Světské hrázi komunikace II/154²⁶. Tímto se také dostáváme k logicky nejexponovanějšímu místu v lokalitě, a to středu pomyslných os souřadnic. Jedná se o kruhový objezd, po kterém projede každý den 18 tis. vozidel. V samotném centru je možné sledovat také výrazné zastoupení osobní dopravy, i když mezi nejintenzivnější měsíce patří červenec a srpen spojený s turistikou. V tomto období prázdnin je naopak minimální provoz sledované skupiny v okolí škol. Samotné školy se nacházejí v ulici Na Sadech, která je osazena dopravní značkou „Obytná zóna“ a je zde tedy dovolena rychlost pouze 20km/h²⁷. Škola v ulici Sokolská se nachází u frekventované komunikace s převažujícím zastoupením osobní dopravy. Výhodou je ovšem zvýšený odstup od této komunikace formou parčíku. Celkově ve čtvrtích s individuálním bydlením převládá pravoúhlé navázání komunikací s vyznačením hlavní a vedlejší silnice. Některá území jsou naopak osazena dopravními značkami „Obytná zóna“. Zde se stýkají silnice nerozlišené dopravními značkami. Další důležitou oblastí s individuální zastavbou je oblast „Kopeček“. Její situování je opticky odděleno od centra města a silnice slouží jako příjezdová komunikace z poměrně frekventované jižní strany. Souběžně z komunikací vede vyznačená stezka pro chodce a cyklisty a komunikace zde protíná železniční trať. Specifikem kamionové dopravy je zvýšený průjezd po ulicích Táboritská, Svobody, Budovcova a dále po silnici II/154. Vzhledem ke skutečnosti, že se autobusové nádraží nachází v centrální části města, je nutné počítat i se zvýšeným provozem linkových autobusů, a to zejména v ulici Jablonského.

3.3.2 Oblast České Velenice

Výše uvedenou lokalitu je tvořena pátevní komunikací II/103, na které je koncentrována největší hustota provozu osobní i nákladní dopravy. Vzhledem k prostorové struktuře města navazuje většina komunikací křížovým způsobem a tyto komunikace jsou řádně osazeny dopravními značkami „Hlavní silnice“, „Dej přednost v jízdě“ nebo značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“. Hustota osobní dopravy na místních komunikacích je úměrná počtu obyvatel bydlících v místě. V lokalitě je minimální zastoupení křížovatek bez rozlišení dopravními značkami, které působí jako zpomalující faktor na dopravu motorových vozidel. Také dopravní značka „Obytná zóna“ není ve

²⁶ *Strategický plán rozvoje města Třeboň - příloha 2. Socioekonomický profil* [online]. Třeboň: Město Třeboň, 2008 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/stav_trebon/Socioekonomicky%20profil%20mesta.pdf>.

²⁷ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo* 1. vyd. Praha : Leges, 2009. 178 s. ISBN 978-80-872-10-3.

městě vůbec zastoupena. Naopak zde je možné najít řešení dopravních situací jednosměrnými komunikacemi. Kamionová doprava je zastoupena téměř výhradně na silnici Revoluční a poté navazující na třídu ČSL legií. Důvodem je průmyslová zóna na okraji města a současně využití transitu pro dopravce jedoucí do sousedního Rakouska. Přestože se nachází v Části „B“ podle přílohy č. II největší tamní průmyslový podnik, s ohledem na specifikum činnosti zmíněného podniku zaměřeného na železniční dopravu, nepředstavuje příjezdová komunikace zásadní zatížení kamionovou dopravou. Důležitou poznámkou je přítomnost rovných delších úseků a tím i zvýšené riziko rychlosti projíždějících vozidel. Autobusová doprava je v lokalitě využívána velmi okrajově a navíc je autobusová zastávka již na okraji sledované lokality.

4 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ SLEDOVANÝCH OSOB

Zřejmě nejdůležitější částí celé této práce je dotazníkové šetření zkoumaných osob ve věku 6 - 10 let. Celková koncepce sestavovaných dotazníků je udělána způsobem, aby došlo k přiměřené provázanosti jednotlivých ročníků. Některé položky se mohou napříč ročníky opakovat. Další položky napříč ročníky se zaměřují na stejné téma, ale podle věku je kladeno větší náročnost na znalost dané problematiky. Některé položky jsou rozebírány až od vyšší věkové hranice zkoumané skupiny s ohledem na stupeň náročnosti odpovědí a naopak položky pokládané nižším ročníkům se u strašících žáků neobjevují. Aby bylo možné splnit základní vlastnost dobrého dotazníku tj. jeho validitu²⁸, nechali jsme navržený dotazník konzultovat odborníky z řad učitelů dopravní výchovy. Důležitou součástí při konečném sestavení dotazníků hrál také předvýzkum, jako důležitý doplněk pro zvětšení validity dotazníku. Co do rozsahu zkoumaného vzorku se budeme řídit základním pravidlem o rozsahu výběru: „čím větší výběr pořídíme, tím více se přiblížíme ke skutečným vlastnostem základního souboru“²⁹. Proto u sledované skupiny budeme hovořit o velmi reprezentativním vzorku na úrovni 60-90 % s celkového souboru. Přesné rozsahy zkoumaného vzorku budou uvedeny ve vyhodnocení každé skupiny. Společné pro všechny dotazníky bude úvodní identifikace. Bude se jednat o rozdělení na dvě části podle pohlaví, i když by tento faktor neměl u našeho sledovaného cíle hrát větší roli. Budeme to tedy brát za pomocný identifikátor, který nám ověří obecně platnou hypotézu o vývojové rozdílnosti³⁰. Dále bude pro účely bližší identifikace požadována škola respondenta. Jedná se tedy o typické kontaktní položky dotazníkových průzkumů. V následující části této práce bude nejprve specifikována příslušná věková skupina. Poté budou interpretovány důvody položení jednotlivých otázek i případném kontextu na nižší či vyšší ročníky a zakončeno to bude zobrazením výsledků pro jednotlivé oblasti a ročníky. Dílčí analýza sebraných výsledků podle jednotlivých ročníků a lokalit bude provedena již v této části čtyři. Komplexní analýza společně s dalšími sebranými daty bude udělána až v části sedm, kde se zaměříme na jednotlivé ročníky.

²⁸ CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, a. s. , 2007 171 s. ISBN 978-80-247-1369-4.

²⁹ CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, a. s. , 2007. 24 s. ISBN 978-80-247-1369-4.

³⁰ VORLÍČEK, CH. *Úvod do Pedagogiky*. 1. vyd. Jinočany : Nakladatelství H & H, 2000. 50 s. ISBN 80-86022-79-X.

4.1 Dotazníky pro 1. třídy

Při sestavování dotazníku u dětí v 1. třídě jsme museli brát mimořádný zřetel na srozumitelnost, která je u této věkové skupiny velmi problematická. U dětí v tomto věku dochází bouřlivé kvalitativní proměně z dětského uvažování na uvažování logické³¹. Je však nutné stále sledovat limity porozumění nejen u textové části, ale i u formulací otázek a správného výběru obrazových odpovědí. Podle výše zmíněné metodiky jsme se pokusili sestavovat otázky maximálně srozumitelné, ale na druhé straně bylo nutné stále sledovat zamýšlené cíle práce. Proto svou koncepcí je v tomto dotazníku použito největší množství obrazového materiálu, který má nahrazovat nedostatečnou schopnost této věkové skupiny rozumět čtenému textu. Dále jsou zde všechny otázky sestavovány způsobem, který nevyžaduje písemnou odpověď. Můžeme tedy říci, že v každé otázce si žák bude vybírat mezi několika možnostmi, které bude označovat. Ve většině případů se bude jednat o výběr ze dvou možností, ale u několika otázek bude více jak dvě možnosti. Celkově se v textu bude nacházet 9 otázek, s cíleným zaměřením. Obecně lze říci, že otázky se budou vztahovat k pravidlům silničního provozu pro chodce. Přesné definice těchto pravidel nám určuje příslušný zákon (Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích), ze kterého budeme čerpat.

Otázka č. 1 je u každého otazníku stejná nabývá dvojího významu. Primárně budeme využívat tuto položku pro zjištění způsobu docházky do školy, která nám později pomůže při analýze. Je nutné si uvědomit, že transport do školy je nejčastější trasa, kde může být mnoho rizikových faktorů. Druhý význam je tzv. „*funkcionálně psychologická položka*“, tedy položka odstraňující na počátku dotazníku nežádoucí napětí.

Otázka č. 2 bude zaměřena na jedno ze základních pravidel pro chodce, a sice po které straně se bude pohybovat chodec na chodníku. Pro názornost jsme použili obrázky z místního prostředí viz. příloha č. III. Požadavek na dítě je v tomto případě vybrat a zaškrtnout správnou situaci. Důvodem pro zařazení této položky je otestovat znalost základního pravidla, a to pohyb chodce na chodníku. Pro větší názornost jsme v tomto případě vytvořili a použili fotografie, na kterých chodci jdou směrem od fotografa tak, aby dítě mohlo snáze identifikovat stranu chodníku. Při počátečním

³¹ VAGNEROVÁ, M. *Kognitivní a sociální psychologie žáka základní školy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2002. 48 s. ISBN 80-246-0181-8.

předvýzkumu jsme zjišťovali obtížnost odpovědí u takto mladých žáků, pokud se osoby pohybují směrem k fotografovi. Taková představivost byla pro většinu žáků obtížná.

Otázka č. 3 se zabývá velmi závažným tématem viditelnosti chodce na silnici. Zařazením této položky je kladen důraz na rozpoznání nebezpečí dané situace. Při aranžmá této fotografie jsme volili komunikaci s absencí chodníku a tudíž se chodec musí pohybovat po silnici. Dále jsme vybrali čas za snížené viditelnosti, který je ostatně přesně definován ze zákona³² a je nutný pro celkový dojem situace. Dále byla naším figurantem osoba mladšího věku (12let) pro navození většího pocitu nebezpečí a záměrně jsme figurantku oblekli do oblečení tmavších barev. Všechny tyto skutečnosti měli za cíl navodit situaci, která je nebezpečná a pro dítě této věkové skupiny identifikovatelná. Žádné další nebezpečné faktory, které mohou vyplývat z této situace a které jsem popsali výše, nejsou po u takto mladé zkoumané skupiny vyžadovány. Toto uvádíme s poukazem na přiměřenou obtížnost při sestavování položek.

Otázka č. 4 volně navazuje na téma předešlé otázky. Zadáání se bude týkat rozlišení barev s ohledem na viditelnost v silničním provozu. Toto téma považujeme za velmi závažné, ovšem nezjistili jsme žádnou studii, která by se zabýval tímto tématem a proto jsme provedli vlastní dotazníkové šetření napříč ročníky. Na rozdíl od vyšších ročníků zde bude kladen nárok pouze na určení jedné barvy, jejíž viditelnost v silničním provozu bude nejlepší. Záměrně jsme zde nezohlednili reflexní materiály, se kterými se pracuje při vyučování v dopravní výchově³³. Jako základní vodítko pro zjišťování vzdálenosti u jednotlivých barev nám posloužil graf organizace Besip, která se jako podřízená organizace ministerstva dopravy ČR zabývá bezpečností silničního provozu.

³² Česko. Zákon č. 361/2000 Sb.o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 2. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

³³ STOJAN, M., et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno : Masarykova universita, 2007. 9 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

Obr. 1: Porovnání viditelnosti jednotlivých barev



Otázka č. 5 se věnuje dalšímu problému přecházení chodců přes vozovku. Již u této věkové skupiny je kladen nárok na určení správného místa pro přecházení vozovky. Dítě by mělo umět určit jako nejvhodnější místo pro přecházení vozovky přechod pro chodce. V dotazníku jsem použili 3 fotografie z místního prostředí. U první je vyobrazen dlouhý úsek silnice na kterém by se mohli pohybovat rychle jedoucí vozidla a není zde žádný přechod pro chodce. Jako druhá je fotografie s nepřehledným úsekem silnice bez přechodu pro chodce. Na poslední fotografii je silnice i s vyznačením přechodu pro chodce.

Otázka č. 6 je jediná otázka u 1. ročníku, kde jsou vyobrazeny dopravní značky. Protože se předpokládá minimální znalost dopravních značek a když ano, pouze těch nejdůležitějších. Zaměřili jsme se na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“, která označuje vedlejší pozemní komunikaci a vyplývá s ní důležitá povinnost. Na rozdíl od vyšších ročníků je zde požadován pouze výběr z třech možností. Jako doplňující značky byly použity „Hlavní silnice“ a „Stezka pro cyklisty“.

Otázka č. 7 se zabývá určením vhodného místa pro hry dětí. Jsou zde uvedeny 2 fotografie, přičemž ta první zjevně zachycuje dětské hřiště a můžeme ho tedy považovat za nejvhodnější místo pro dětské hry. Naopak na druhé fotografii se nachází komunikace s křižovatkou a dopravní značkou, kde můžeme očekávat motorová vozidla. Úmyslně zde nebyly zachyceny žádná vozidla, byla vybrána široká komunikace a nejsou zde chodníky.

Otázka č. 8 bude zaměřena na přepravu dětí v osobním automobilu. Je nutné zdůraznit, že použití dětského zádržného systému je prvotním předpokladem bezpečné přepravy dítěte v osobním automobilu. Jenom v roce 2007 zemřelo při dopravních

nehodách z celkového počtu 16 dětí jako spolujezdců 6 dětí, které nebyly v autosedačce (37,5% z celkového počtu usmrcených dětí jako spolujezdců)³⁴. Přestože odpovědnost za převoz dětí v osobním automobilu je na řidiči, cílem této položky je subjektivní hledisko žáka. Z tohoto důvodu byla použita fotografie dítěte ležícího na zadní sedačce bez připoutání. Také formulace otázky byla subjektivní: „Mohu jet takto v autě?“.

Otázka č. 9 je poslední ze seznamu otázek a bude průřezová všemi ročníky. U žáků 1. ročníku jde pouze o rozlišení poměru vzdáleností zobrazených vozidel. Cílem je zjištění, zda si žáci dokáží spojit souvislost hmotnosti vozidel s délkou brzdné dráhy. Taková schopnost může velmi napomoci při přecházení silnice.

4.1.1 Oblast Třeboň

Vlastní dotazníkové šetření probíhalo v červnu 2010 a bylo prováděno na obou základních školách. Z celkového počtu 82 žáků 1. tříd se zúčastnilo celkem 55 respondentů. Budeme tedy zpracovávat soubor obsahující 67 % žáků z celkového počtu. Po vyhodnocení dotazníku byla provedena tabulka uvedená v příloze obsahující zjištěná data a poté bude vždy provedena stručná interpretace výsledků pro souhrnnou analýzu.

V následujícím odstavci jsou popsány výsledky podle tabulky č. 1 (viz příloha č. IV.). U otázky č. 1 byl zjišťován způsob cesty do školy a jako nejčastější přesun je zde podle předpokladu uváděn osobní automobil s ohledem na zkoumanou věkovou skupinu. Jedná se skupinu 56 % žáků. Okolo 40 % žáků chodí pěšky s rodiči či s kamarády a jen 5 žáků uvedlo, že přijíždí autobusem. S ohledem na pohlaví nejsou zjištěny žádné větší kvantitativní rozdíly a poměr zůstává stejný. U otázky zabývající se pohybem chodců naprostá většina (celkem 95 %) uvádí správnou odpověď a chybnou odpověď uvedly pouze chlapci. Tento fakt působí zajímavě především v kontrastu na další otázku zabývající se rozpoznáním nebezpečí. Zde byla celkem v 67 % uvedena správná odpověď, ale chlapci byli v tomto případě výrazně úspěšnější než děvčata. U otázky zjišťující znalosti viditelnosti barev byl výběr špatné odpovědi v 89 % případů, přičemž nebyla nalezena odchylka podle pohlaví. Na rozdíl od předvýzkumu se jeví tato otázka příliš složitá na posouzení. Další otázkou byl výběr správné situace při přecházení komunikace a zde byly uvedeny vůbec v nejvíce případech správné odpovědi. Pouze jeden žák odpověděl nesprávně a jeden žák tuto otázku vůbec nezaškrtl. Při určování pojmenované dopravní značky se byly zjištěny velmi dobré

³⁴ *Dětské autosedačky* [online]. Praha : .Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: < <http://www.ibesip.cz/Detske-autosedacky>>.

výsledky, jelikož značku „Dej přednost v jízdě“ poznalo celkem 96 % žáků. Otázka č. 7 se zaměřovala na správné určení místa vhodného pro hraní dětí a zde byla správná odpověď u 87 % žáků. Zajímavostí je zjištění chybného výběru pouze u dívek, přičemž jeden chlapec otázku vůbec nevyplnil. Naopak fotografie s nepřipoutanou dívkou byla správně rozpoznána u 95 % žáků a dívky zde odpovídaly stoprocentně správně. Poslední otázkou je rozlišení délky zastavení mezi nákladním a osobním automobilem. Zde u 87 % žáků byla zjištěna správná odpověď. V celém dotazníku bylo jen velmi málo otázek, které zůstaly nevyplněny a proto je možné hovořit o přiměřené srozumitelnosti předkládaného dotazníku. Celkově žáci 1. třídy v Třeboni odpověděli 85 % případů správně a celkový poměr správných odpovědí mezi chlapci a dívkami je stejný.

4.1.2 Oblast České Velenice

Další zkoumanou lokalitou jsou České Velenice s jedinou základní školou. Podle příslušného dokumentů³⁵ jsou ve škole 2 první třídy o celkovém počtu 30 žáků. Zkoumaná skupina čítá celkem 28 žáků a můžeme tedy hovořit o velmi reprezentativním vzorku 93 %. Podle předem připravené metodiky byla vyhotovena tabulka zobrazující uváděné odpovědi a níž vyplývá následná interpretace výsledků.

V následujícím odstavci jsou popsány výsledky podle tabulky č. 2 (viz příloha č. IV.). U otázky č. 1 jsme zjistili strukturu výběru přepravy dětí do školy. Můžeme zde hovořit o vyrovnaném poměru mezi osobním automobilem a docházením do školy pěšky. Vyšší procento žáků docházející do školy oproti lokalitě Třeboně bude vyplývat z menší rozlehlosti lokality. Otázka č. 2 poukazuje na pravidlo chůze po chodníku a 90 % odpovědí bylo správně. Špatnou odpověď vybrali 3 žáci a vždy se jednalo o chlapce. U otázky č. 3 a téma rozpoznání nebezpečí byl celkový výsledek v 90 % procentech správný a lépe zde dopadli chlapci. Otázka č. 4 - téma viditelnost barev za snížené viditelnosti je výsledek 86 % nesprávných odpovědí a i pro tento případ zde lépe dopadli chlapci. Otázka č. 5 - přecházení na přechodu pro chodce je až na jedinou odpověď naprosto správně, a to i přesto že fotografie byly použity z jiné lokality a tudíž jsou pro žáky neznámé. Otázka č. 6 se zabývá dopravními značkami a zde bylo uvedeno 100 % správných odpovědí. Stejně jako u dvou dalších otázek ukazující různé situace pro hry dětí a nepřipoutané dítě na zadním sedadle osobního automobilu. Poslední otázka je na posouzení brzdných drah v 90 % byla vybrána správná odpověď. Celkově žáci 1. třídy v Českých Velenicích odpověděli 89 % případů správně a celkový poměr správných odpovědí mezi chlapci a dívkami je stejný.

4.2 Dotazníky pro 2. třídy

Sestavování dotazníku 2. tříd volně navazuje na první ročníky a je zde postupně zvyšována celková náročnost. Je potřeba si uvědomit, že myšlení mladšího školáka je vázané na realitu³⁶. To znamená, že je schopen uvažovat nejlépe o něčem, co sám zná z vlastní zkušenosti. Proto jsme stále ještě volili u většiny položek sugestivní otázky, které by mohli lépe vyvolávat jejich dřívější zkušenosti. Samotný průzkum znalostí je vázán na linii vědomostí, která spadá do metodiky výuky dopravní výchovy

³⁵ Výroční Zpráva o činnosti [online]. České Velenice : .Základní škola a Mateřská škola České Velenice, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.zsvelenice.cz/pdf/vzprava2009-10.pdf>>.

³⁶ VAGNEROVÁ, M. *Kognitivní a sociální psychologie žáka základní školy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2002. 48 s. ISBN 80-246-0181-8.

pro žáky druhých tříd³⁷. Srozumitelnost textu musí být stále zachována, ale už není nutné vzhledem dostatečným čtenářským schopnostem klást toliko důraz na vizuální zobrazování odpovědí a je možné požadovat po žácích již také větší písemný projev. Budeme zde více zacházet do podrobností jednotlivých témat, která budou popsána u jednotlivých otázek. Celkově se v textu bude nacházet 10 otázek. Témata budou obdobně zaměřena na pravidla silničního provozu pro chodce. Přesné definice těchto pravidel nejsou v dotazníku požadovány, ale vše vychází z příslušného zákona (Zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích).

V následující části budou popsány výklady pro jednotlivé otázky a důvody jejich uvedení. U otázek, které se již v přesném znění objevili v dotazníku pro 1. třídy již dále nebudou uváděny a je možné je vyhledat v části 4.1.

Otázka č. 1 zůstává stejná a proto se dále budu věnovat otázce č. 2, která se bude zabývat tématem pohybu chodce na chodníku. Na rozdíl od mladších ročníků je tato položka psaná a dává na výběr ze třech odpovědí. Je zde tedy větší náročnost na představitost žáka při určování správné odpovědi. Protože se dá předpokládat dobrá znalost tohoto pravidla, plní tato položka také funkci položky funkcionálně psychologické.

Otázka č. 3 navazuje na předešlé téma, ale je zde kladen důraz na větší znalost v této oblasti. Proto se tato otázka u prvních tříd vůbec neobjevovala. V otázce je vykreslen případ komunikace s absencí chodníku a je nutné použít silnici. S ohledem na věk žáka je použita sugestivní otázka a jsou vykresleny celkem 3 různé situace. Jako nápověda pro větší srozumitelnost máme uvedeno v závorce vzory odpovědí. Bude se vypisovat odpověď vlevo nebo vpravo. První situace popisuje situaci, kdy se chodec pohybuje na silnici vlevo. V druhém případě je uveden případ, kdy jde žák s kamarádem, přičemž není brán zřetel na další okolnosti této situace. Jedná se o možnosti jít vedle sebe, za sebou. Tato situace se blíže vykreslí ve vyšším ročníku. Jako třetí je zobrazena situace žáka vedoucí kolo, který se stále pohybuje na silnici, kde není komunikace pro chodce. Tento případ plní funkci doplňkovou, jelikož není možné předpokládat u této věkové skupiny zkušenost s takovou situací. Pozice cyklisty bude zase více zmiňována u vyšších ročníků.

Otázka č. 4 probírá téma rozpoznání nebezpečí za snížené viditelnosti a máme zde použítu i stejnou fotografii jako u 1. třídy. Důvody aranžmá jsou uvedeny v části 4.1. a proto se budu věnovat pouze rozdílům mezi ročníky u této položky. Vlastně

³⁷ LÍMOVÁ, L. *Teorie Doprní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 53 s. ISBN 80-246-1157-0.

jediným rozdílem je systém odpovědi. U prvních tříd byla odpověď velmi jednoduchá: ano/ne. U druhého ročníku je popsána situace jiným způsobem. Jako správná odpověď je zde uvedena situace, kde je možné chodce snadno přehlédnout. Druhá možnost popisuje skutečnost, že řidič svítí a dobře vidí. Zdánlivě jednoduchá odpověď může vytvářet některé nástrahy. Na uvedené fotografii je chodec zdánlivě dobře osvětlen a navozuje pocit dobré viditelnosti. Je nutné si uvědomit, že vzdálenost od vozidla je však velmi krátká a prakticky při běžné rychlosti v obci i nezastavitelná v takové distanci od chodce. Dále chodec pohybující se v tmavém oblečení by jen o několik metrů dále byl pro řidiče již neviditelný.

Otázka č. 5 je totožná s otázkou č. 4 u prvního ročníku a proto ji nebudeme široce popisovat. Vzhledem k předpokládané obtížnosti otázky jsme u této položky dále náročnost nezvyšovali.

Otázka č. 6 přináší nové téma, které se zatím v dotazníku neobjevovalo. Jedná se o problematiku železničního přejezdu. V této souvislosti nás bude zajímat především vztah chodce případně cyklisty, který se blíží k přejezdu a hodlá jej přejít. Toto téma je velice závažné, stačí se podívat na statistiky dopravních nehod. Vlaky v roce 2009 srazily celkem 246 osob, z nichž zahynulo 174 a dalších 72 bylo zraněno³⁸. V naprosté většině případů se jedná o neukázněnost na straně chodců. Přesnou odpověď na otázku, jak se má chodec i cyklista chovat na železničním přejezdu nabízí úvodní odstavec paragrafu 55 o pravidlech chování chodců na železničních přejezdech³⁹: „*Před železničním přejezdem si musí chodec počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejít*“. Konečná formulace odpovědi není citací zákona, ale odpovídá jejímu smyslu. Žáci mají na výběr ze třech možností. Samotné aranžmá vytvořené fotografie zachycuje velmi frekventovaný přejezd v lokalitě Třeboň, který je vybaven světelnými signály a závorami. Přes přejezd vede kromě pozemní komunikace pro motorová vozidla také společná stezka pro chodce a cyklisty. Byl zde vybrán okamžik, kdy neblinká bílé světlo označující chráněný železniční přejezd. Cyklista je v pozici, kdy se chystá vjet na železniční přejezd.

Otázka č. 7 se vrací k dopravním značkám. Máme zde uvedeny stejné značky jako u prvních ročníků. Požadavky jsou již obtížnější. Žák druhé třídy má za úkol

³⁸ *Statistika mimořádných událostí na drahách za rok 2009* [online]. Praha : Inspektorát drážní inspekce, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.dicr.cz/statistika-mimoradnych-udalosti-na-drahach-za-rok-2009>>.

³⁹ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 19. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

nikoliv výběr jedné značky, ale dokázat popsat význam těchto značek. Při hodnocení této otázky zde bude kladen důraz na zachycení významu než na přesný název značky. Protože se jedná o dopravní značky velmi důležité, dá se předpokládat jejich dobrá znalost. V předvýzkumu jsme se pokusili zařadit u dopravních značek „Dej přednost v jízdě“ a „Hlavní silnice“ pouze jejich specifický tvar, ale úspěšnost určení správných odpovědí byla velmi nízká (10 %). Proto s ohledem na přiměřenou náročnost jsem od tohoto záměru upustili a použili zobrazení přední strany.

Otázka č. 8 je další nové téma zařazené pro žáky 2. tříd. Budeme se zabývat problematikou cyklistických přileb. Ochrannou přilbu nasazenou a řádně připevněnou na hlavě musí mít při jízdě na kole každý cyklista mladší 18 let. To je povinnost, kterou nám ukládá novela příslušného zákona⁴⁰: *"Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě"*. Samotné důvody, které vedly k zavedení tohoto pravidla a jsou zapracovány do našeho dotazníku, objasňují závěry následujících studií. Cyklista, který nosí přilbu, podstupuje 19x menší riziko úmrtí než ten, kdo ji nepoužívá. S pomocí ochranných přileb lze předejít takovým následkům jako fraktura lebky, zranění měkkých částí hlavy a poškození mozku. Jako příklad zde slouží cyklista jedoucí rychlostí 25 km/hod. Pokud spadne z kola na hlavu, jeho pád se rovná skoku z výšky 2,5 m hlavou dolů na beton⁴¹. Položka v dotazníku je napsána sugestivně formou nedokončené věty. Žák by měl dokázat doplnit správnou odpověď.

Otázka č. 9 navazuje na první ročník a zabývá se přepravou dětí ve vozidle. Na rozdíl od mladších ročníků zde byla použita otázka s nabídkou třech různých odpovědí, kde je možné lépe určit chování dotazovaných žáků při jízdě v osobním automobilu. Je zde možné především rozdělit 3 různé skupiny: žáky co sedí vždy v autosedačce, ty co sedí jen někdy a třetí skupinu vždy bez autosedačky. Tato otázka se stává v této podobě průřezovou až do nejvyššího ročníku (4. třída).

Otázka č. 10 je opět totožná s otázkou v prvním ročníku a důvody pro její uvedení jsou napsány v části 4.1. Její modifikace bude uvedena od třetích ročníků.

⁴⁰ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 19. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

⁴¹ *Pravidla* [online]. Praha : .Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://deti.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/cyklista/cyklisticka-prilba/>>.

4.2.1 Oblast Třeboň

Dotazníkové šetření probíhalo v červnu 2010 a bylo prováděno na obou základních školách. Z celkového počtu 89 žáků 2. tříd se zúčastnilo celkem 47 respondentů. Budeme tedy zpracovávat soubor obsahující 53 % žáků s celkového počtu. Po vyhodnocení dotazníku byla provedena tabulka obsahující zjištěná data a poté bude provedena stručná interpretace výsledků.

V následujícím odstavci jsou popsány výsledky podle tabulky č. 3 (viz příloha č. IV.). Dílčí analýza výsledků žáků druhých tříd v Třeboni ukázala u otázky č. 1 na přepravu žáků do školy. Osobní automobil jako přepravní prostředek do školy používá 56 % žáků, 42 % žáků chodí do školy pěšky, přičemž mírně převažuje doprovod starších kamarádů, sourozenců. Zastoupení jednotlivých skupin podle pohlaví je téměř vyrovnaný s ohledem na mírnou převahu chlapců, kteří vyplňovali dotazník. U otázky č. 2 bylo předmětem výběr strany pro chodce pohybující ho se po chodníku a zde bylo správně 78 % odpovědí. Otázka č. 3 byla zaměřena na chůzi po silnici v různých případech. Zde jsme provedli hodnocení podle počtu správně zvolených odpovědí a byly zjištěny následující výsledky. Pouze u 6 % žáků byly vybrány všechny odpovědi správně. Dále u 25 % žáků byla vybrána odpověď správně ve dvou případech, u 48 % byla označena jedna odpověď správně a 19 % žáků nenapsalo správnou odpověď ani v jednom ze třech případů. Při odpovědích na otázku č. 4, a tedy rozpoznání nebezpečí pro chodce za snížené viditelnosti, je procentuelní zastoupení mezi správnými a chybnými odpověďmi téměř vyrovnaná. Při určování viditelnosti barev byla výpověď rozdělena podrobněji. Bílou barvu a tedy správnou odpověď napsalo 9 % žáků. Drtivá většina (76 %) žáků si vybrala žlutou barvu a zbytek si nevybral ani jednu z těchto dvou nejviditelnějších barev. U otázky č. 6 a chování před železničním přejezdem byla vybrána v 85 % případů správná odpověď. 15 % případů by přes přejezd vůbec nepředjíždělo. Další otázka se zabývala dopravními značkami. Byl vybrán způsob hodnocení u jednotlivých dopravních značek. Značku „Cyklistická stezka“ správně napsalo 91 % žáků, značku „Dej přednost v jízdě“ a značku „Hlavní silnice“ shodně vypsal 80 % žáků. Překvapující může být větší znalost cyklostezky než značek upravujících přednost v křižovatce. Doplnění věty vy smyslu používat ochrannou přílbu při jízdě na kole správně dopsalo 91 % žáků. Otázka č. 9 se zabývala používáním dětských autosedaček. 89 % žáků ji používá vždy, pokud jedou ve vozidle, 11 % je někdy, a ani v jediném případě nebyla vybrána odpověď, že nikdy nejel v dětské

autosedačce. Poslední otázku č. 10 vybralo nákladní automobil jako vozidlo s delší brzdou dráhou 94 % žáků.

4.2.2 Oblast České Velenice

České Velenice disponuje jedinou základní školou. Podle příslušného dokumentu⁴² jsou ve škole 2 druhé třídy o celkovém počtu 35 žáků. Zkoumaná skupina čítá celkem 34 žáků a můžeme tedy hovořit o vzorku 97 %. Podle předem připravené metodiky byla vyhotovena tabulka zobrazující uváděné odpovědi.

V následujícím odstavci jsou popsány výsledky podle tabulky č. 4 (viz příloha č. IV.). Analýzou otázky č. 1 jsme zjistili u žáků druhých tříd výraznou převahu docházky do školy chůzí (79 %) s tím, že více jak dvě třetiny žáků jdou se sourozenci popřípadě se staršími kamarády. 29 % žáků je do školy dováženo autem. Ostatní možnosti jsou spíše ojedinělé a dále v pozdější analýze nebudu zmiňovat. Struktura podle pohlaví je poměrově téměř totožná. U otázky č. 2 a výběr strany u chodce na chodníku byl poměr správných a chybných odpovědí celkově stejný, ale dívky byly jako samostatná skupina výrazně úspěšnější. U pohybu chodce na silnici při různých možnostech bylo 23 % žáků úspěšných u všech 3 odpovědí, 24 % žáků odpovědělo správně dvakrát a 38 % napsalo jednu odpověď správně. Ve čtyřech případech (a jednalo se vždy o děvčata) nebyla napsána ani jedna správná odpověď. Otázka č. 4 byl opět poměr mezi správnými a chybnými odpověďmi stejný. Zde byly výrazně úspěšnější žákyně. Otázka č. 5 - viditelnost barev. Zde byla vybrána až na jeden případ vždy žlutá barva namísto barvy bílé a zaslouží si to v části 7 podrobnější analýzu. U otázky č. 6 byla při přejíždění železničního přejezdu v 91 % případů vybrána správná odpověď. Otázka č. 7 požadovala po žácích určit dopravní značky. Značku „Cyklistická stezka“ správně napsalo 38 % žáků, značku „Dej přednost v jízdě“ 53 % a značku „Hlavní silnice“ napsalo správně 44 % žáků. Určení cyklistické přilby jako dokončení věty v otázce č. 8 si vybralo 94 % žáků. Předposlední otázka směřovala k používání dětských autosedaček a 58 % žáků používá sedačku vždy, 42 % procent někdy. Otázka č. 10 a poměr doby zastavení mezi nákladním automobilem a osobním automobilem vybralo správnou odpověď 82 % žáků.

⁴² *Výroční Zpráva o činnosti* [online]. České Velenice : .Základní škola a Mateřská škola České Velenice, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.zsvelenice.cz/pdf/vzprava2009-10.pdf>>.

4.3 Dotazníky pro 3. třídy

Při sestavování dotazníků pro 3. třídy je potřeba si uvědomit, že se jednalo o 8-9leté děti, které ve svém psychologickém vývoji řádně pokročili. Na rozdíl od prvních dvou ročníků, kdy činnost žáka připomíná myšlení ještě předškolního dítěte a pro pochopení problému je nutné názorné zobrazení, u těchto žáků se začíná výrazně rozvíjet schopnost abstrahovat⁴³. Proto se zde bude kromě přidávání dalších tématických okruhů, odklánět od jednoduchých schémat a bude zde menší procento vizuálního zobrazení. Bude zde otevřeno zcela nové téma křižovatek, jejichž znalost bude základní podmínkou bezpečného chování na kole. Přestože, či možná právě proto, je toto téma poměrně náročné, začíná se tato problematika probírat již s předstihem jednoho roku. Ostatně i metodika výuky dopravní výchovy ukazuje zařazení této látky do 3. ročníků⁴⁴. Budeme zde uvádět také zcela otevřené otázky, kde bude ponechán výběr odpovědi pouze na žácích. Na následujících řádcích budeme opět procházet jednotlivé otázky s tím, že u otázek použitých v nižším ročníku budou pouze odkazy na podkapitoly, kde je možné se dočíst podrobné informace k tématu.

Otázka č. 1 patří do skupiny kontaktních otázek a podrobnější popis je možné najít v podkapitole 4.1.

Otázka č. 2 začíná klást na žáky mnohem větší nároky. Přestože se zde vrátíme k známým tématům jako u předešlých nižších ročníků, tentokrát se jedná o čistě otevřenou otázku a je na žákovi, jak si tím poradí. Poptávaná otázka je pojmenovat pravidla pro chodce. S těmi se žáci už dříve setkali a naším úkolem bude zjistit strukturu znalostí o tématu, aniž by byl dán předem výběr s několika možnostmi jako u prvního ročníku, nebo návod používaný u druhých ročníků. Z tohoto důvodu budeme výsledky dotazníku pro tuto otázku (a také otázku č. 8) uvádět do samostatné tabulky, kde budou uvedeny počty uvedení pravidel. Uvedené výpovědi budou důležitým vodítkem pro vytváření schémat opakování pro metodiku u 3. ročníků.

Otázka č. 3 otevírá zcela nové téma křižovatek. Samotný pojem křižovatka je zanesen v příslušném zákoně, ale s ohledem na naše potřeby to nebudeme dále rozebírat⁴⁵. Je potřeba si uvědomit, že křižovatka je místem styku více dopravních

⁴³ TRPIŠOVSKÁ, D., *Vývojová psychologie pro studenty učitelství*. 1. vyd. Ústí nad Labem : Pedagogická fakulta UJEB, 1998. 47 s. ISBN 80-7044-207-7.

⁴⁴ LAVIČKOVÁ, M., *Bezpečný cyklista*. 1. vyd. České Budějovice : Zdravotně sociální fakulta, 2003. 19 s. ISBN 80-7040-662-3.

⁴⁵ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 19. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

proudů a jako takové je považováno za vysoce rizikové pro vznik dopravní nehody. Podle oficiálních statistik (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR) je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod na silnicích právě nedání přednosti v jízdě⁴⁶. V položce jsou uvedeny celkem tři různé typy křižovatek se zaměřením na jednotlivá pravidla. Světelné křižovatky zde nebyly zobrazeny, jelikož ani v jedné ze zkoumaných lokalit nejsou zastoupeny. Proto v rámci sledování zkoumaného cíle jsou vyobrazeny dvě křižovatky bez rozlišení dopravními značkami a jedna křižovatka s dopravními značkami. U první situace je požadavek na znalost pravidla „pravé ruky“, tedy přednost vozidel přijíždějících zprava. Na druhé situaci se ověřuje znalost pravidla při odbočování vlevo: „vozidla odbočující vlevo musí dát přednost protijedoucím vozidlům“. U třetího obrázku jsou dopravní značky a rozlišení hlavní a vedlejší silnice. Na žákovi je požadováno rozlišení typu komunikace a poté určení přednosti vozidla na hlavní silnici. U všech křižovatek není požadováno napsání použitého pravidla, ale pouze určení prvně jedoucího vozidla. K takovému zadání nás vedlo ulehčení samotného úkolu, i když na je potřeba zmínit také negativum, a to určité procento správných odpovědí bude jen uhádnuto.

Otázka č. 4 se vrací k pravidlům pro chodce. Nově použitá fotografie ukazuje velmi známé místo ve středu města Třeboně. Důvodem zařazení tohoto obrázku je časté porušování pravidla pro chodce, které nařizuje použití chodníku. Při místním zkoumání jsme bylo možné odhalit opravdu časté používání brány chodci a tím navození nebezpečné situace. Obzvláště zajímavé může být vyhodnocení této otázky v dotazníku, kdy na jedné straně se žák zaobírá pravidly pro chodce (vypisuje je například i v otázce č.2) a na druhé straně může zejména žákům z Třeboně asociovat své vlastní chování. Také proto je struktura nabízených odpovědí formulována specificky pro tuto situaci.

Otázka č. 5 má již vícekrát zmiňované téma viditelnosti barev. Na rozdíl od mladších ročníků je požadováno přesnější rozlišení u jednotlivých barev. Je to jedna ze škálových otázek v dotazníku. Žák má na výběr z pěti barev a měl by ke každé barvě přiřadit číslo podle viditelnosti, přičemž číslo „1“ je nejviditelnější a naopak číslo „5“ nejhůře viditelné. Šedivá barva byla zařazena do dotazníku pouze jako doplňková, protože dostupné zdroje s ní nepracují a nejsou tedy relevantní data. Při hodnocení dotazníku se na tuto barvu nebude brát zřetel a bude se počítat se škálovými stupni u čtyřech zbývajících barev.

⁴⁶ *Statistika dopravní nehodovosti za rok 2009 v ČR* [online]. Praha : .Autoklub ČR, 2010 [cit. 29. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf2010/0126/nehodovost_2009.pdf>.

Otázka č. 6 byla již uvedena u druhých ročníků a je popsána v kapitole 4.2. Zjištěné výsledky budou důležité především pro průřezové analýzy mezi ročníky.

Otázka č. 7 otevírá téma dopravních značek. Oproti nižším ročníkům jsme zde použili jiné dopravní značky. Tyto značky nepatří svým použitím mezi nejvíce frekventované, ale u každého případu jsme našli důvody použití. První značka s názvem „Zákaz vjezdu všech vozidel“ ukazuje místo, které je nepřípustné i pro nemotorová vozidla, kam patří i jízdní kola. Identifikace této značky je velmi důležitá. Druhá značka „Křižovatka“ ukazuje místo křížení komunikací, kde nejsou komunikace rozlišeny dopravními značkami. I když se tato značka se používá pouze u některých křižovatek bez rozlišení, opět správná identifikace bude jistě užitečná. Zvláště v lokalitě Třeboň se dá hovořit o stoupajícím trendu takových typů křižovatek. Třetí dopravní značka označuje jednosměrnou komunikaci. Tato značka je velmi používaná v lokalitě České Velenice a bude zajímavé sledovat případný rozdíl úspěšnosti v odpovědích podle lokalit. Poslední značka „Křižovatka s vedlejší silnicí“ označuje hlavní pozemní komunikaci mimo obec a je přes svou důležitost méně viděna žáky než značka hlavní silnice. Pohyb žáků na kole mimo obec není určitě tak častý jako v obci.

Otázka č. 8 je podobně jako otázka č. 2 zcela otevřená a nechává na žákovi, co bude odpovídat. Jejím úkolem je zjistit jak žáci přemýšlejí o nebezpečích na silnici a, zda jsou schopni tato nebezpečí identifikovat. Odpovědi nám poskytnou důležitou informaci pro směr výuky dopravní výchovy u 3. ročníků. Analýza otázky bude dále uvedena v samostatné tabulce společně s druhou otázkou.

Otázka č. 9 je otázka totožná jako u druhého ročníku a proto důvody pro její uvedení budou uvedeny v části 4.2.

Otázka č. 10 je interpretována pro starší ročníky o něco náročněji než u dotazníků pro mladší ročníky. Na rozdíl od předešlých otázek je zde zvýšen požadavek na určování vzdáleností doby zastavení u jednotlivých typů vozidel. U interpretace této otázky bylo potřeba nejprve udělat dostatečně přesný propočet dob zastavení u zobrazovaných vozidel. Samotná doba zastavení se bude počítat při rychlosti 50 km/h, tedy na nejvyšší rychlost vozidel v obci. Další postup při zpracování příslušných dob zastavení budou použity relevantní data a vzorce s odborné literatury⁴⁷. Celkovou dobu zastavení můžeme rozdělit na dvě základní části, reakční dobu a brzdnu dráhu vozidla:

⁴⁷ PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1.vyd. Praha : Linde Praha a. s., 2000. 237 s. ISBN 80-7201-212-6.

1. Reakční doba - podle výzkumů můžeme samotnou reakční dobu dělit ještě na několik dalších, které však pro stanovení naší přesnosti nebudou rozhodující. Proto se uchýlíme k stanovení průměrné reakční době řidiče která činí 1 sec. Tomu odpovídá ujetá vzdálenost cca 14 m při rychlosti 50 km/h a bude u všech vozidel konstantní.
2. Brzdná dráha - pro výpočet brzdné dráhy osobního automobilu bude použit vzorec: $s = 0,1x v_0 + v_0^2 / 115$ na základě dalších výpočtů jsem dospěli k závěru 21,6m zaokrouhleno na 22m. U nákladního vozidla byl použit pozměněný vzorec $s = 0,1x v_0 + v_0^2 / 150$ a byla vypočítána brzdná dráha 28,5m, zaokrouhleno na 29m. U motocyklu byl použit vzorec $s = 0,1x v_0 + v_0^2 / 130$ s výsledkem 19,2m, zaokrouhleno na 20m.

Při výpočtu tedy celkových dob zastavení budu vycházet z následujících výsledků.

Doba zastavení u nákladního vozidla je 43m, u osobního vozidla 36m a u motocyklu 34m. při hodnocení výsledků v tabulce budou uváděny jako správné údaje hodnoty s tolerancí 5m. Dále se zde bude zkoumat uvědomění si rozdílné hmotnosti vozidel a tím i rozdílné brzdné dráhy. Proto budou v tabulce zapsány také údaje o správném poměrovém zastoupení vozidel (určení správného pořadí).

4.3.1 Oblast Třeboň

Dotazníkové šetření bylo prováděno na obou základních školách v lokalitě Třeboň. Z celkového počtu 87 žáků 3. tříd se zúčastnilo celkem 73 respondentů. Budeme tedy zpracovávat soubor obsahující 88 % žáků s celkového počtu a bude se jednat o nejvyšší míru účasti mezi jednotlivými ročníky v této obci.. Po vyhodnocení dotazníku byla zpracována tabulka obsahující sebraná data a poté bude popsána stručná interpretace výsledků.

V následujícím odstavci jsou popsány výsledky podle tabulky č. 5 (viz příloha č. IV.). Dílčí analýza výsledků žáků třetích tříd v Třeboni ukázala u otázky č. 1 na přepravu žáků do školy. Osobní automobil jako přepravní prostředek do školy používá alespoň někdy 42 % žáků, 45 % žáků chodí do školy pěšky, přičemž už výrazně převažuje doprovod starších kamarádů, sourozenců. Specifikem této skupiny je zastoupení jízdy autobusem (43%) žáků. Je potřeba dodat, že bylo povoleno zaškrtnout i dvě odpovědi, pokud střídají tento druh přepravy pravidelně. Zastoupení jednotlivých skupin podle pohlaví je téměř vyrovnaný. Otázka č. 3 ukazuje znalosti křižovatek. První křižovatka, kde je nutné použít pravidlo přednosti zprava vyplnilo správně 34 % žáků.

U druhé křižovatky bylo úkolem určit pořadí vozidel, přičemž jedno vozidlo odbočuje vlevo a musí dát přednost protijedoucím vozidlům. Zde bylo vyhodnoceno 56 % správných odpovědí. U třetí křižovatky s dopravními značkami a identifikací vozidel na hlavní a vedlejší komunikaci je správná odpověď uvedena u 49 % odpovědí. Otázka č. 4 byla zaměřena na komunikaci určenou pro chodce a zde byla velmi vysoká úspěšnost 86 % případů. Otázka č. 5 a škálová otázka s rozpoznáním pořadí viditelnosti barev za snížené viditelnosti jsme provedli hodnotící kritéria odlišným způsobem než u nižších ročníků. Správné pořadí u třech barev bylo vyplněno u 27 % případů, 60 % žáků zaškrtnulo správné pořadí u dvou barev a pouze jednu barvu určilo 13 % žáků. Lepší výsledek jak správné určení 3 barev nebyl zjištěn. Nejlepší výsledek přinesla otázka č. 6 s fotografií železničního přejezdu a chováním cyklisty. Zde bylo uvedeno 91 % správných odpovědí. Celkově dopravní značky v otázce č. 7 byly odpovězeny správně pouze u třetiny žáků. Značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ napsalo správně 38 % žáků, značku „Křižovatka“ 20 %, „Jednosměrný provoz“ 32 % a značku „Křižovatka s vedlejší silnicí“ 53 %. Otázka č. 9 se zabývala používáním dětských autosedaček. 67 % žáků ji používá vždy, pokud jedou ve vozidle, 16 % je někdy, a ani u 14 % případů byla vybrána odpověď, že nikdy nejel v dětské autosedačce. Při stanovení vzdálenosti doby zastavení u jednotlivých vozidel byli žáci úspěšní opravdu výjimečně. Pouze 7 žáků odhadlo správně alespoň jedno vozidlo. Při stanovování poměru vzdáleností podle druhu vozidla bylo úspěšných 46 % žáků.

Vzhledem ke skutečnosti, že otázky 2 a 8 byly otevřené, provádíme také interpretaci odděleně s tím, že je na ně udělána samostatná tabulka č. 6 (viz příloha č. IV). Otázka č.2 ukazuje na míru znalostí pravidel pro chodce a jako o pravidlech nejvíce známých můžeme hovořit o přecházení na přechodu pro chodce, nutnosti se rozhlédnout před přechodem pro chodce a chodník jako komunikace určená primárně pro chodce. Tyto tři pravidla byla popsána u zhruba poloviny žáků. Otázka č. 8 měla ukázat na nebezpečná místa pro chodce. Jako nejčastěji uváděné místo byla silnice, přičemž ostatní nejčastější případy byly popsány v tabulce č. 6. Obecně lze říci, že při vypisování těchto otevřených otázek byli žáci výrazně méně úspěšní, než u otázek s výběrem odpovědi

4.3.2 Oblast České Velenice

České Velenice disponuje jedinou základní školou. Podle příslušného dokumentu⁴⁸ jsou ve škole 2 třetí třídy o celkovém počtu 37 žáků. U třetích tříd jsme zařadili také školu v obci Rapšach, která se nachází nedaleko Českých Velenic. Vzhledem ke struktuře obce a vzájemné blízkosti budou zkušenosti žáků podobné a je možné vyzkoušet větší zkoumaný vzorek a zajistit tak větší validitu výsledků. S celkového počtu 63 dětí⁴⁹ se výzkumu zúčastnilo 49. Můžeme hovořit o vzorku 78 %. Podle předem připravené metodiky byla vyhotovena tabulka zobrazující uváděné odpovědi.

V následujícím odstavci se budeme zabývat interpretací zjištěných výsledků podle tabulky č. 7 (viz příloha č. IV.). Analýza výsledků žáků třetích tříd v Českých Velenicích a Rapšachu ukázala u otázky č. 1 na přepravu žáků do školy. Osobní automobil jako přepravní prostředek do školy používá alespoň někdy 46 % žáků, ale 51 % žáků chodí do školy pěšky s kamarády. Ostatní možnosti nepřekročili 10% hranici. Zastoupení jednotlivých skupin podle pohlaví je téměř vyrovnaný. Otázka č. 3 ukazuje znalosti křižovatek. První křižovatka, kde je nutné použít pravidlo přednosti zprava vyplnilo správně 53 % žáků. U druhé křižovatky bylo úkolem určit pořadí vozidel, přičemž jedno vozidlo odbočuje vlevo a musí dát přednost protijedoucím vozidlům. Zde bylo vyhodnoceno 55 % správných odpovědí. U třetí křižovatky s dopravními značkami a identifikací vozidel na hlavní a vedlejší komunikaci je správná odpověď uvedena u 40 % odpovědí. Otázka č. 4 byla zaměřena na komunikaci určenou pro chodce a zde byla velmi vysoká úspěšnost 85 % případů. Otázka č. 5 a škálová otázka s rozpoznáním pořadí viditelnosti barev za snížené viditelnosti jsme provedli hodnotící kritéria odlišným způsobem než u nižších ročníků. Správné pořadí u třech barev bylo vyplněno u 28 % případů, 59 % žáků zaškrtnulo správné pořadí u dvou barev a pouze jednu barvu určilo 10 % žáků. Lepší výsledek jak správné určení 3 barev nebyl zjištěn. Otázka č. 6 bylo chováním cyklisty na železničního přejezdu. Zde bylo uvedeno 85 % správných odpovědí. Značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ napsalo správně 55 % žáků, značku „Křižovatka“ 14 %, „Jednosměrný provoz“ 24 % a značku „Křižovatka s vedlejší silnicí“ 53 %. Otázka č. 9 se zabývala používáním dětských autosedaček. 85 % žáků ji používá vždy, pokud jedou ve vozidle, 7 % je někdy, a u 8 % případů byla

⁴⁸ *Výroční Zpráva o činnosti* [online]. České Velenice : .Základní škola a Mateřská škola České Velenice, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.zsvelenice.cz/pdf/vzprava2009-10.pdf>>.

⁴⁹ *Základní a mateřská škola v Rapšachu* [online]. Rapšach : .Základní škola a Mateřská škola v Rapšachu, 2010 [cit. 2. 11. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.rapsach.cz/skola/zaci.htm>>.

vybrána odpověď, že nikdy nejel v dětské autosedačce. Při stanovení vzdálenosti doby zastavení u jednotlivých vozidel byli žáci úspěšní opravdu výjimečně. Pouze 6 žáků odhadlo správně alespoň jedno vozidlo. Při stanovování poměru vzdáleností podle druhu vozidla bylo úspěšných 37 % žáků.

Otázky 2 a 8 jsou otevřené a protože tabulka byla vypracována pro tyto dvě otázky samostatně jsou zde i tímto způsobem prezentovány. Odkazujeme se přitom na tabulku č. 8 (viz příloha č. IV.). Otázka č.2 ukazuje na míru znalostí pravidel pro chodce a jako o pravidlech nejvíce známých můžeme hovořit o přecházení na přechodu pro chodce, nutnosti se rozhlédnout před přechodem pro chodce a chodník jako komunikace určená primárně pro chodce. Tyto 3 pravidla byla popsána u zhruba poloviny žáků. Otázka č. 8 měla ukázat na nebezpečná místa pro chodce. Jako nejčastěji uváděné místo byla silnice, přičemž ostatní nejčastější případy byly popsány v tabulce č. 6. Obecně lze říci, že při vypisování těchto otevřených otázek byli žáci výrazně méně úspěšní, než u otázek s výběrem odpovědi.

4.4 Dotazníky pro 4. třídy

Nejstarší zkoumanou skupinou budou žáci 4. ročníků, tedy nejčastěji děti ve věku 10 let. Základním tématem takového dítěte v oblasti dopravní výchovy je příprava na vstup do rovnoprávného silničního motorizovaného provozu, protože děti ve věku 10 let mohou již samostatně jezdit na kole a jsou podle příslušného zákona⁵⁰ jako řidiči nemotorových vozidel se všemi právy a povinnostmi z toho plynoucími⁵¹. Koncepce navazuje na nižší ročník a měl by dotvořit celkový obraz znalostí pravidel pro chodce. Některá témata byla používána napříč všemi čtyřmi ročníky a měla by ukazovat celkový vývoj znalostí. Jinak zde není otevřeno další nové téma, půjde spíše o preciznější vypracování již dříve zadávaných oblastí. Za tímto účelem bude požadováno v otázkách hlubší znalost problému a u některého tématu se použije zcela nová fotografie. V následující části budou popsány jednotlivé otázky. Pokud již bylo toto téma rozebíráno u vypracování dotazníků nižších tříd, bude použit pouze odkaz na toto téma.

Otázka č. 1 se již tradičně zabývá cestou do školy a použitím dopravního prostředku případně cestou pěšky. Taková otázka má ambice ukázat posun při cestě do školy, tedy odklon od doprovodu rodičů či cestou autem k samostatné chůzi nebo v doprovodu kamaráda.

Otázka č. 2 je otevřená otázka a byla již použita poprvé ve třetím ročníku. Z tohoto důvodu je možné si přečíst podrobný komentář v části 4.3.

Otázka č. 3 se jako jediná zabývá křižovatkami. Na rozdíl od třetího ročníku se již klade větší nárok při řešení zobrazované situace. U o rok mladších žáků nám postačovalo určit řidiče, který pojedje jako první. U žáků čtvrtých tříd je toto považováno pouze za částečnou odpověď a mělo by být tedy dodáno o jaké pravidlo se jedná. I když by se mohlo zdát tento požadavek příliš složitý, je potřeba mít stále na paměti, že žák tohoto věku se již může samostatně pohybovat v provozu a musí být schopen používat pravidla v křižovatkách.

Otázka č. 4 se vrací opět k chodcům. U této otázky je použita nová fotografie, kde je vyobrazeno místo s dopravní značkou „Zákaz vstupu chodců“. Po žákovi je požadováno určit, zda jako chodec může dále pokračovat. Tato značka byla vybrána záměrně, protože ani v jedné ze zkoumaných lokalit není umístěna. Žák by měl odhalit kategorii značky (zákazová) a dále podle umístěného symbolu rozpoznat na koho se

⁵⁰ Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 22. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

⁵¹ LÍMOVÁ, L. *Teorie Dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 21 s. ISBN 80-246-1157-0.

tento zákaz vztahuje. Úkolem je tedy prozkoumat schopnosti žáků analyzovat a postupnými kroky se dobrat výsledku, ačkoliv tuto značku v praxi nikdy neviděl. Je nepochybné, že tato vlastnost bude důležitá obecně i v dalším pohybu v silničním provozu.

Otázka č. 5, 6, a 7 se shodují s otázkami u třetích ročníků a tam je možné hledat také další informace o těchto tématech (část 4.3.).

Otázka č. 8 patří do skupiny otázek otevřených a do jisté míry se podobá otázce č. 8 u třetího ročníků. Hlavní rozdíl ovšem spočívá ve formulaci otázky. U nižších žáků bylo požadováno pouze určení nebezpečných míst obecně, ale u žáků 4. ročníků se požaduje popsat nebezpečná místa ve svém městě. Meziročníkovou analýzou bude možné vysledovat jak si žáci nižších tříd představují rizikové situace. Při větším rozptýlu odpovědí mezi ročníky by byl vidět evidentní vliv učitele při určování nebezpečných míst. Pokud se bude výčet nebezpečných míst víceméně shodovat, bude to ukazovat na schopnost žáka si uvědomovat nebezpečná místa podle praktické zkušenosti.

Otázka č. 9, a 10 je shodná s otázkami u třetích ročníků a proto Vás budeme dále odkazovat na část 4.3.

4.4.1 Oblast Třeboň

Dotazníkové šetření bylo prováděno na dvou základních školách v lokalitě Třeboň. Z celkového počtu 79 žáků 4. tříd se zúčastnilo celkem 49 respondentů. Budeme tedy zpracovávat soubor obsahující 62 % žáků. Po vyhodnocení dotazníku byla zpracována tabulka obsahující sebraná data a ty jsou uvedena v tabulce č. 9 (viz příloha č.IV.).

V následujícím odstavci jsou popsány tabulkové výsledky. Dílčí analýza výsledků žáku čtvrtých tříd v Třeboni ukázala u otázky č. 1 na přepravu žáků do školy. Osobní automobil jako přepravní prostředek do školy používá alespoň někdy 22 % žáků, 58 % žáků chodí do školy pěšky, přičemž z toho pouze 8 % s rodiči. Jízda autobusem byla zjištěna u 20 % žáků. Otázka č. 3 ukazuje znalosti křižovatek. První křižovatka, kde je nutné použít pravidlo přednosti zprava vyplnilo správně 73 % žáků, ovšem popsat pravidlo se podařilo jen okolo dvou třetin žáků. U druhé křižovatky bylo úkolem určit pořadí vozidel, přičemž jedno vozidlo odbočuje vlevo a musí dát přednost protijedoucím vozidlům. Zde bylo vyhodnoceno 65 % správných odpovědí, ale důvod tohoto pořadí se popsáním pravidla zdařilo jen polovině. U třetí křižovatky

s dopravními značkami a identifikací vozidel na hlavní a vedlejší komunikaci je správná odpověď uvedena u 85 % odpovědí a jen zanedbatelné množství nebylo schopno odhalit požadované pravidlo. Otázka č. 4 byla zaměřena na místo s dopravní značkou „Zákaz vstupu chodců“. Byla zjištěna velmi vysoká úspěšnost 93 % případů. Otázka č. 5 a škálová otázka s rozpoznáním pořadí viditelnosti barev za snížené viditelnosti jsme provedli hodnotící kritéria jako u třetích ročníků. Správné pořadí u třech barev bylo vyplněno u 59 % případů, 34 % žáků zaškrtnulo správné pořadí u dvou barev a pouze jednu barvu určilo 3 % žáků. Lepší výsledek jak správné určení 3 barev nebyl zjištěn. Otázka č. 6 s fotografií železničního přejezdu a chováním cyklisty vykazuje 80 % správných odpovědí. Celkově dopravní značky v otázce č. 7 byly odpovězeny správně u 44 % žáků. Značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ napsalo správně 59 % žáků, značku „Křižovatka“ 63 %, „Jednosměrný provoz“ 26 % a značku „Křižovatka s vedlejší silnicí“ 46 %. Otázka č. 9 se zabývala používáním dětských autosedaček. 71 % žáků ji používá vždy, pokud jedou ve vozidle, 12 % je někdy, a ani u 17 % případů byla vybrána odpověď, že nikdy nejel v dětské autosedačce. Při stanovení vzdálenosti doby zastavení u jednotlivých vozidel byli žáci úspěšní opravdu výjimečně. Pouze 2 žáci odhadli správně alespoň jedno vozidlo. Při stanovování poměru vzdáleností podle druhu vozidla bylo úspěšných 57 % žáků.

Otázky 2 a 8 byly otevřené, provádíme také interpretaci odděleně s tím, že je na ně udělána samostatná tabulka č. 10 (viz příloha č. IV.). Otázka č.2 ukazuje na míru znalostí pravidel pro chodce a jako o pravidlech nejvíce známých můžeme hovořit o přecházení na přechodu pro chodce, nutnosti se rozhlédnout před přechodem pro chodce a chodník jako komunikace určená primárně pro chodce. Tyto 3 pravidla byla popsána u dvou třetin žáků. Otázka č. 8 měla ukázat na nebezpečná místa ve svém městě. Výčet i počet napsaných odpovědí ukazuje podrobně tabulka a zjištěná data budou dále použita v části sedm na analýzu celkových znalostí.

4.4.2 Oblast České Velenice

České Velenice má jedinou základní školou. Podle příslušného dokumentu⁵² jsou ve škole 2 čtvrté třídy o celkovém počtu 37 žáků. Obec Rapšach, která se nachází nedaleko Českých Velenic jsme zapojili do projektu další třídu. Vzhledem ke struktuře obce a vzájemné blízkosti budou zkušenosti žáků podobné a je možné vyzkoušet větší

⁵² *Výroční Zpráva o činnosti* [online]. České Velenice : .Základní škola a Mateřská škola České Velenice, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.zsvelenice.cz/pdf/vzprava2009-10.pdf>>.

zkoumaný vzorek a zajistit tak větší validitu výsledků. S celkového počtu 64 dětí⁵³ se výzkumu zúčastnilo 50. Můžeme hovořit o vzorku 78 %. Podle předem připravené metodiky byla vyhotovena tabulka zobrazující uváděné odpovědi.

V následujícím odstavci se budeme zabývat interpretací zjištěných výsledků podle tabulky č. 11 (viz příloha č. IV.). Analýza výsledků žáku třetích tříd v Českých Velenicích a Rapšachu ukázala u otázky č. 1 na přepravu žáků do školy. Osobní automobil jako přepravní prostředek do školy používá alespoň někdy 20 % žáků, ale 70 % žáků chodí do školy pěšky s kamarády. Zastoupení jednotlivých skupin podle pohlaví je téměř vyrovnaný. Otázka č. 3 ukazuje znalosti křižovatek. První křižovatka, kde je nutné použít pravidlo přednosti zprava vyplnilo správně 44 % žáků., ale pouze polovina z této skupiny dokázala napsat také pravidlo. U druhé křižovatky bylo úkolem určit pořadí vozidel, přičemž jedno vozidlo odbočuje vlevo a musí dát přednost protijedoucím vozidlům. Zde bylo vyhodnoceno 50 % správných odpovědí a necelá polovina popsala i pravidlo. U třetí křižovatky s dopravními značkami a identifikací vozidel na hlavní a vedlejší komunikaci je správná odpověď uvedena u 76 % odpovědí a téměř všichni popsali pravidlo. Otázka č. 4 byla zaměřena na dopravní značku pro chodce a zde byla velmi vysoká úspěšnost 82 % případů. Otázka č. 5 a škálová otázka s rozpoznáním pořadí viditelnosti barev za snížené viditelnosti jsme provedli hodnotící kritéria odlišným způsobem než u nižších ročníků. Správné pořadí u třech barev bylo vyplněno u 44 % případů, 54 % žáků zaškrtnulo správné pořadí u dvou barev a pouze jednu barvu určilo 4 % žáků. Otázka č. 6 bylo chováním cyklisty na železničního přejezdu. Zde bylo uvedeno 94 % správných odpovědí. Značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ napsalo správně 54 % žáků, značku „Křižovatka“ 46 %, „Jednosměrný provoz“ 44 % a značku „Křižovatka s vedlejší silnicí“ 44 %. Otázka č. 9 se zabývala používáním dětských autosedaček. 70 % žáků ji používá vždy, pokud jedou ve vozidle, 12 % je někdy, a u 18 % případů byla vybrána odpověď, že nikdy nejel v dětské autosedačce. Při stanovení vzdálenosti doby zastavení u jednotlivých vozidel byli žáci úspěšní opravdu výjimečně. U 7 žáků odhadlo správně alespoň jedno vozidlo. Při stanovování poměru vzdáleností podle druhu vozidla bylo úspěšných 57 % žáků.

Otázky 2 a 8 jsou otevřené a tabulka byla vypracována samostatně. Odkazujeme se přitom na tabulku č. 12 (viz příloha č.IV.). Otázka č.2 ukazuje na míru znalostí pravidel pro chodce tj. přecházení na přechodu pro chodce, nutnosti se

⁵³ *Základní a mateřská škola v Rapšachu* [online]. Rapšach : .Základní škola a Mateřská škola v Rapšachu, 2010 [cit. 2. 11. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.rapsach.cz/skola/zaci.htm>>.

rozhlédnout před přechodem pro chodce a chodník jako komunikace určená primárně pro chodce. Tyto tři pravidla byla popsána u zhruba poloviny žáků. Otázka č. 8 měla ukázat na nebezpečná místa pro chodce. Jako nejčastěji uváděné místo byla silnice, přičemž ostatní nejčastější případy byly popsány v tabulce č. 12.

5 ŠETŘENÍ ZAINTERESOVANÝCH OSOB

Dalším důležitým zdrojem informací jsou pro nás poznatky z rozhovorů zainteresovaných osob. Při výběru bylo pro nás důležité kritérium základní orientace v problematice dopravy a dětí. Současně bylo podmínkou dobrá územní znalost tak, abychom mohli získat relevantní informace k studované problematice. Z tohoto pohledu jsme vybrali velitele městské policie v daných lokalitách. Dále jsme oslovili učitele dopravní výchovy, kteří se ve zkoumaných městech podílejí na dopravní vzdělanosti dětí a jejich chování v provozu. Prvkem, který může sloužit jako reflexe, je oslovení osoby, která se zabývá touto problematikou v cizí zemi. Protože se jednalo o strukturovaný rozhovor, provedli jsme nejprve vypracování jednotlivých otázek, které sledovali specifické cíle. Jednalo se o 5 otázek se skupinou podotázek. 3 otázky směřovaly k vlastní výchově dětí s akcentem na stádia výuky, 2 otázky byly zaměřeny naopak na územní zhodnocení situace. Poslední otázka měla mimo zjišťující funkce také motivační charakter.

Otázka č. 1: Stupeň znalostí žáka - mateřská škola až začínající cyklista.

Ambicí této otázky je náhled do posuzování stavu naučených znalostí dítěte buď na základě praktického chování v provozu (městská policie), nebo zkušeností v dopravní výukou (učitelé dopravní výchovy).

Otázka č. 2: Hodnocení výuky ve městě.

Tato otázka byla zaměřena nepřímo opět na hodnocení úrovně znalostí, bylo zde však dalšími podotázkami rozebrána role jednotlivých subjektů, které ovlivňují znalosti v dopravě. Proto podotázky se zaměřily na roli školy, rodiny a dětského dopravního hřiště (dále DDH).

Otázka č. 3: Nebezpečné lokality v našem městě.

Takové téma bude velmi důležité pro budoucí zpracování získaných poznatků. Zvláště příhodné budou případné průsečíky udávaných lokalit, pokud budou uváděny i jinými zdroji, jelikož tato otázka byla položena také u dotazníkového šetření žáků.

Otázka č. 4: Co je potřeba zlepšit v práci s dětmi.

Takto položená otázka by měla reflektovat potřeby při dopravní výuce a měli by být i vodítkem pro určování další metodiky dopravní výchovy. Při odpovědích na tuto otázku je potřeba přihlídnout i roli dotazované osoby, neboť učitelé dopravní výchovy jsou výrazně ovlivněny vlastní zkušeností a nemají dostatečný obraz při praktickém chování v provozu. Naopak zástupci městské policie jsou pro takovou otázku velmi příhodní.

Otázka č. 5: Jaká místa by šla vylepšit ve Vašem městě.

U této otázky byl ponechána odpověď bez jakéhokoliv komentáře. Cílem bylo zjistit možná vylepšení ve zkoumaných městech z různých zdrojů a tím i vznikl objektivní pohled na skutečně nebezpečné lokality.

V následující části provedeme nejprve stručnou analýzu rozhovorů u jednotlivých osob a následně budou informace použity při souhrnné analýze poznatků.

5.1 Dotazování velitele městské policie v Třeboni

První oslovenou osobou je velitel Městko police v Třeboni pan Ladislav Školka, který tuto funkci zastává již více jak 10 let. Nutno dodat, že obecně je městská policie v Třeboni vnímána jako velmi iniciativní při práci s mládeží, což je možné dokladovat četnými besedami s dětmi ve školách, aktivním dohledem dětí v exponovaných časech, ale i zapojením v dopravní soutěži „Mladý cyklista“ či dopravní výchově v Třeboni.

Při odpovědi na první otázku uvádí, že stupně znalostí jsou vzhledem k věku přiměřené a jako dostatečné pokládá u prvních ročníků a druhých ročníků znalosti pravidel pro chodce u třetích a čtvrtých ročníků je potřeba se zaměřit na pravidla pro cyklisty podle předpisů s důrazem na bezpečnostní prvky (přilba, reflexní prvky).

Druhá otázka a role školy je zde popisována jako průměrná s tím, že mu zde chybí větší iniciativa ze strany učitelů. Jako příklad udává zkušenosti z jiných měst, kde s projekty z dopravní výchovy přicházejí zejména učitelé základních škol, kteří poté oslovují zástupce městské policie. Zde to bývá přesně naopak. U role rodiny v oblasti vzdělávání uvádí značnou individuální nevyrovnanost. Z osobní zkušenosti popisuje u některých rodin při pohybu na kole vzorové chování všech jejich členů včetně předepsaných výbav jízdních kol a vybavení cyklistickými přilbami. Na druhé straně je možné vysledovat rodiny, které i přes opakované upozornění jezdí bez přilby, bez povinných prvků výbavy jízdních kol a chovají se velmi riskantně v provozu. Celkově však role rodiny by mohla být mnohem lepší a je hodnocena jako podprůměrná. DDH je

zde hodnoceno velmi dobře s tím, že bylo možné vysledovat objektivní zlepšení po zavedení výuky ve městě na nově postaveném DDH.

Třetí otázka se zabývá nebezpečnými místy ve městě. Zde jsou popisovány 3 lokality. Novohradská ulice s absencí chodníku velkou frekvencí cyklistů zejména v letních měsících a současně nepříliš širokou komunikací pro vozidla. Další a na předchozí lokalitu navazující je hráz rybníka Svět. Tato lokalita je nebezpečná především pro cyklisty, kteří se pohybují na úzké silnici lemované silnými stromy bez možnosti rozšíření. Jako třetí je zde uvedena lokalita Kopeček- Holičky, kde probíhá rozsáhlá individuální výstavba. Příjezdová komunikace je zde velmi frekventovaná silnice, kde však není dosud vybudován žádný chodník.

Čtvrtá otázka byla opět zaměřena na práci s dětmi při dopravní výchově. Zde byly sice navrženy některá témata, která jsou důležitá zdůraznit, ale důležitou částí je zaměření se na psychologické aspekty při vyhodnocování dopravních situací. Dotazovaný zde uváděl hesla jako osobní odpovědnost, bezpečnostní rizika nebo rušivé vlivy v dopravě.

Poslední otázka byla vlastně pokračováním třetí otázky s logickým vyústěním náprav nebezpečných míst. Mezi nepotřebnější patří doděláním chodníků v oblasti Holičky, hráz rybníka Svět a vyřešení kontaktů chodců s vozidly. Jako problematická se mu jeví ulice Sádecká, kterou využívají chodci jako alternativu k prohlídce Schwarzenberské hrobky, ačkoliv se zde nenachází chodník. Celkově musíme ocenit aktivní přístup pana Školky k této problematice a ochota pomoci v dané problematice.

5.2 Dotazování velitele městské policie v Českých Velenicích

Analogicky ke zkoumaným lokalitám jsme tedy oslovili také zástupce městské policie v Českých Velenicích pana Jiřího Banašika. Podle připraveného klíče jsme mu položili stejné otázky s tím, že nám bude moci zaslíbeně odpovědět kladené otázky. V rámci svých aktivit se také podílejí na dopravní výchově ve městě, ale jedná se spíše o formu dohledu než aktivního vyučování.

První otázka týkající se znalostí žáků byla zodpovězena velmi stručně neboť mu chybí zkušenost s dětmi. Pouze u poslední podotázky se zmiňuje o znalostech dopravních značek a pravidel pro cyklisty a chodce, které by měly být požadavkem na žáky 4. tříd.

Druhá otázka nebyla odpovězena, respektive zde dotazovaný uvádí, že nemá zkušenost a nemůže to dále posoudit. U role DDH se zmiňuje jeho kladné následky a že je využíváno základní školou a rodiči.

Třetí otázka a nebezpečné lokality ve městě uvádí křížení ulic Vitorazská a Revoluční, kterou jsme již v této lokalitě popisovali jako klíčový uzel celého města.

Čtvrtá otázka nebyla vůbec zodpovězena a u páté otázky by jako vylepšení považoval ukazatel rychlosti v obci alespoň ze třech směrů. Celkově lze považovat tento rozhovor jako málo vypovídající a je zde možné vysledovat i zcela rozdílný postup osob ve stejných funkcích. Je však potřeba poukázat na velký rozsah činnosti městské policie a individuální stanovení priorit v oblasti.

5.3 Dotazování učitele dopravní výchovy

Další v pořadí v dotazovaných osobách jsou zástupci učitelů dopravní výchovy, které lze považovat fundované odborníky na tuto problematiku. Tento rozhovor jsme vedli společně a zúčastnili se pan Karel Hlinka dále (KH) a pan Roman Uhlíř dále (RU). Oba provádějí dopravní výchovu pro základní školy podle poptávky měst, ale ve zkoumaných lokalitách je shodně výuka 1.-4. tříd.

První otázka zaměřená na stupeň znalostí uvádějí u žáků prvních ročníků především přiměřené znalosti pravidel pro chodce a ovládání kola nebo koloběžky. Stupeň znalostí je odpovídající a při vyjádření vlastních názorů na požadavky učiva dopravní výchovy v jednotlivých ročnících odpovídají:

KH: Žák 1. třídy by měl znát základní pravidla pro chodce a umět přecházet jak přes přechod, tak i přes vozovku, protože například do školy chodí již převážně samostatně. Žák 4. třídy by měl znát povinnou výbavu kola i cyklisty, umět vyřešit nejjednodušší křižovatky a co se týká ovládání kola, umět na co nejkratší vzdálenosti zastavit kolo

RU: Žák 1. třídy zvládnout pohyb na chodníku, 2. třída bezpečné ovládání kola, 3. třída znát většinu dopravních značek a 4. třída umět se již chovat na silnici samostatně podle zákona o silničním provozu.

Druhá otázka o roli školy je uváděna jako spíše nevyhovující, neboť zde dochází pouze k teoretickému výkladu bez návaznosti na praxi. U role rodiny je pomyslná známka ještě horší, tedy velmi nevyhovující. Jako příklad uvádí KH rodiny bez vztahu k cyklistice a dopravě vůbec a tedy i úplná absence výchovy v tomto směru. U role DDH je naopak zdůrazněna pozitivní role zejména s ohledem na provázání teorie s praxí.

Třetí otázka sleduje vytipování nebezpečných míst. Zde je uváděn potencionálně nebezpečný úsek vyústění cyklistické stezky na silnici a absence chodníku v lokalitě Holičky. Mezi nejvíce nebezpečnou lokalitu je pokládán kruhový objezd, a to absencí přechodu pro chodce pro všechny směry. Dále i přes zvýraznění přechod pro chodce na výpadovce směr České Budějovice.

Čtvrtá otázka je zaměřena na práci s dětmi a vylepšení. Je zde zdůrazněna potřeba neustálého opakování rizik v dopravě s poukazem na rozpoznávání a správném vyhodnocení. Jako příklad uvádí RU nákladní vozidlo vs. osobní vozidlo a souvislosti s brzdnými drahami. KH k této otázce uvádí o nezastupitelné úloze školy ve výuce se zapojením fundovaných odborníků. Takovému požadavku nejlépe vyhovují učitelé autoškoly. Optimální je jejich výuka na DDH, kde jsou ideální podmínky jak z hlediska dostatečného času pro výuku, tak z hlediska možnosti žáků se soustředit pouze na výuku a zároveň si prakticky vyzkoušet DDH.

Pátá otázka má poukázat na možná vylepšení dopravních míst ve městě. Zde se uvádí jako priorita dostavba chodníku v lokalitě Holičky, prořezání zeleně bránící ve výhledu v křižovatkách nebo zakrývající značky. Také je zde uváděn kruhový objezd, kde by se mělo vyřešit přecházení chodců. Celkově můžeme hodnotit rozhovor jako podmětný a byl zde vidět zájem a aktivní přístup obou učitelů dopravní výchovy.

5.4 Dotazování učitele v Rakousku

Poslední dotazovanou osobou by měla být osoba v zahraničí, která není obeznámena s naší problematikou a mohou tak její odpovědi sloužit k reflexi metodiky dopravní výchovy. Po úvaze jsem oslovil odborníka, který má přehled o této oblasti. Je jím pan Manfred Huber, okresní inspektor policejní inspekce provádějící dopravní výchovu v rakouském městě Gmünd ležícím v Dolním Rakousku. Položili jsem mu tedy stejné otázky jako předchozím osobám doufajíc, že nám to osvětlí systém používaný v Rakousku.

První otázka směřovala na znalosti podle ročníků. Žáci v 1. třídě umí správně zvolit stranu silnice. Ve 2. třídě k tomu rozeznávají významy barev na semaforu, umějí správně přecházet na silnici, znají správné chování v autě (připoutání se) a umějí se správně chovat na autobusové zastávce. Ve třetí třídě se učí a požadují znalosti řízení provozu policistou a 4. třída už klade požadavek na znalost pravidel pro cyklisty, kde se mohou pohybovat na skateboardu a znají povinnou výbavu jízdního kola. Tyto znalosti jsou odpovídající věku.

Druhá otázka má ukázat na roli školy v dopravní výchově. Škola má povinnou část dopravní výuky v osnovách. Vyučuje se zde teorie a praktická část je v součinnosti s tamní policií. Role rodiny není žádným způsobem předepsána a rodiče na výuce nejsou zapojeni.

Třetí otázka má poukázat na nějaká nebezpečná místa ve městě a zde dotazovaný uvádí jako nejrizikovější místa přecházení frekventovaných míst bez použití světelných signálů. Bylo zde použito zobecnění aniž by uvedl konkrétní místa vzhledem k neznalosti lokality.

Čtvrtá otázka je formulována jako osobní postoj k systému dopravní výchovy v Rakousku. Nedostatkem je určitě nejednotnost používaných učebních materiálů a je pouze na policistovi stanovení priorit. Další nevýhodou systému je možnost výuky osobou, která se přihlásí dobrovolně k výuce dopravní výchovy, ale nemusí mít k tomu ani předpoklady. Jako pozitivní vidí zapojení místního policisty do výuky a vytvoření kladného vztahu dětí k policii.

Pátá otázka byla změněna vzhledem k nemožnosti ovlivnit vylepšení v rakouském městě. Byla položena otevřená otázka co by chtěl dotazovaný k této problematice sám uvést. Uvádí zde systém výuky v Rakousku. Žáci v 1. třídě mají vyučování na podzim a na jaře. Ve 2. a 3. třídě na podzim a ve 4. třídě je přezkoušení teoretické i praktické. Po úspěšném absolvování zkoušky vystaví příslušný správní úřad průkaz s fotkou a cyklista se může jezdit po silnici samostatně už od 10 let. V případě, že žák průkaz nezíská, smí samostatně do provozu až ve věku 12 let. Další pozitivní poznatek vidí v akcích typu „Jablko nebo citron“, která je známa i v ČR. Celkově můžeme hovořit o velmi zajímavém rozhovoru, kde jsme se dozvěděli něco o této problematice v Rakousku. V další analýze by mohli některé postřehy a náměty využít.

6 POZOROVÁNÍ V MÍSTÍM PROSTŘEDÍ

Posledním pramenem pro analýzu chování mladých účastníků ve zkoumaných lokalitách je pozorování místního prostředí autorem této práce. Osobní pohled lokalit může napomoci k utváření celkového pohledu, ale je nutné zdůraznit, že je to hledisko se zřejmě nenižší vypovídací hodnotou. Jedná se o příliš subjektivní hledisko jedné osoby a navíc může být autor ovlivněn již získanými poznatky. Jako vhodnější by bylo provést toto šetření před samotným vyhodnocováním dotazníků žáků a vedení rozhovorů se zainteresovanými osobami. Přesto možná právě proto by však mohlo dojít k osvětlení některých skutečností, které nemusely být srozumitelné při sběru dat z jiných pramenů. Při pozorování jsme se zaměřili na dva základní aspekty. Vytipování nebezpečných míst s ohledem na pohyb mladých účastníků v provozu a chování těchto účastníků v provozu, kdy nejsou pod dohledem starších osob.

6.1 Oblast Třeboň

Při pozorování jsme vyházeli rozdělení lokality podle části 3, kde se řeší vymezování dopravních proudů. Zajímali nás především území bezprostředně související ze školou. U školy Na Sadech, která je obklopena komunikacemi s označením „Obytná zóna“ byla překvapivě zjištěna problémová situace. V takovém typu komunikace se připouští nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h. Přestože označení těchto komunikací je po dobu 5 let, stále je zde možné vidět řidiče, kteří tuto rychlost porušují. Také křižovatky uvnitř obytné zóny způsobují problémy. Jedná se především o nutnost dodržení pravidla přednosti vozidel přijíždějících zprava, která často není dodržována. Je zde možné také vysledovat trend, kdy velké množství rodičů přiváží své děti do školy autem. Doprava je v exponovaném čase před školou značně přehuštěna a průjezdnost komunikace omezena. V prostoru druhé školy Sokolská je situace přehlednější. Hlavním důvodem je umístění školy v parku a tedy nemožnost zajetí vozidel přímo před budovu. Tento aspekt, který v době stavby školy před více jak sto lety nemohl být zamýšlen⁵⁴, se jeví jako velmi přínosný. Prostor mezi školami, domem mládeže a Tyršovým stadiónem je vhodně vyplněn parkem a hrozí tudíž minimální rizika z dopravy. Při pozorování hlavních komunikací je možné sledovat chování žáků

⁵⁴ *Historie školy* [online]. Třeboň : Základní škola sokolská Třeboň, 2010 [cit. 05. 12. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.lzstreb.cz/index.php?categoryid=4#Nov___koln__budova>.

zkoumané věkové skupiny. Rizikové jednání bylo možné vysledovat těsně před osmou hodinou ranní, tedy blížícího se začátku vyučování. Opozdilý žáci spěchají a přestávají vnímat nebezpečí plynoucí z dopravy. Také zejména chování žáků ve skupinách je většinou rozdílné. Pokud se samostatně jdoucí žák nachází u komunikace pro vozidla a hodlá takovou silnici přejít, bývá mnohem opatrnější než žáci ve skupinách. Jako velmi kritické se v tomto smyslu jeví prostor před školní jídelnou, kde žáci přecházejí přes silnici zpravidla pohromadě, aniž by věnovali dostatečnou pozornost okolí. Při sledování širšího okolí je problematický prostor v okolí kruhového objezdu, kde se nejen v ranních, ale i odpoledních hodinách nachází mnoho chodců zkoumané věkové skupiny. Přehlednost situace chybí a na rozdíl od ranních hodin, kdy u křižovatky stojí pravidelně policista, je odpoledne bez policejního dozoru mnohem složitější. Pozitivně je třeba vyhodnotit spolupráci městské policie a Policie ČR, kdy zástupci obou složek obsadí v časech mezi sedmou a osmou hodinou ranní klíčová místa, kde děti přecházejí komunikace. Tento počín značně přispívá k bezpečnosti dětí v dopravě a je i veřejností kladně hodnocen. Celkový dojem z chování mladých účastníků je uspokojivý, i když je možno v individuálních případech vidět velmi riziková jednání. Jako kritické se nám jeví zejména skupina začínajících cyklistů (10 - 11 let), kde nejsou dostatečně vypracovány správné návyky.

6.2 Oblast České Velenice

Při pozorování této oblasti jsme začali opět klíčovým bodem zkoumané skupiny, základní školou. Nachází se bezprostředně před rušnou komunikací a přes silnici se navíc nachází obchod s potravinami. V ranních hodinách dochází většina žáků do školy pěšky nepozorují zde výrazný nárůst aut, které by vozily děti do školy. Poměrně velká skupina žáků přechází komunikaci nejen na přechodu pro chodce, ale vybírá si libovolná místa. V čase velké přestávky (9:30-10:00) mnoho žáků využívá služeb přílehlého obchodu a jsou tedy nuceni přecházet komunikaci. Vytváří se zde velmi rizikový prostor, který by si zasluhoval lepší řešení. Při dalším pozorování v širším okolí je vidět velký rozdíl mezi jednotlivými částmi obce. Jako nejrizikovější se jeví oblast ulice Vitorazská, kde v odpoledních hodinách si hrají děti přímo na silnici, cyklisté se projíždějí bez bezpečnostní cyklistické přilby a nejsou zde dodržována ani základní pravidla chování v provozu. Naopak prostor sídliště je obklopen rozsáhlou zelenou plochou a děti mají prostor si hrát na místě s vyloučením ostatních vozidel. Na těchto dvou příkladech je možné vysledovat důležitost vytvoření

vhodného prostředí, kde jsou potenciální rizika omezena. Jako specifický rys lokality se nám jeví velké množství křižovatek s omezeným výhledem. Takové křižovatky klasou nemalé nároky zejména na začínající cyklisty. Celkově působí obraz obce více chaotickým a při bližším pozorování jsou děti málo ukázněné. Provoz na klíčové komunikaci uprostřed obce a vedoucí okolo školy je nevhodný a vyvolává značná rizika. Tato situace je však dána celkovým uspořádáním obce. Městská policie stejně jako Policie ČR není přítomna u problémových míst v exponovaných časech, co může být také jeden z důvodů výše popsaného chování mladých účastníků v silničním provozu.

7 ANALÝZA ZÍSKANÝCH POZNATKŮ

V této části práce se budeme zabývat analýzou zpracovaných výsledků. Shrneme tedy získané poznatky s několika sebraných zdrojů a budeme s nimi dále pracovat po konečné vytváření metodiky, která bude reagovat na aktuální potřeby v jednotlivých ročnících. Jako prameny budeme tedy používat výsledek kvantitativního výzkumu žáků, poznatky z rozhovorů u zainteresovaných osob, vlastní místní šetření. Získané informace budou zobrazeny ve světle územních charakteristik lokalit. V následných kapitolách u každého tematického celku provedeme celkový obraz úrovně znalostí žáků 1.- 4. tříd a posléze budeme probírat jednotlivá témata.

7.1 Chodec a pravidla

Při posuzování znalostí kompletního věkového spektra zkoumané supiny je možné hovořit o celkově dostatečných znalostech, které však u mladších ročníků jsou vykazány v dotazníkovém šetření lepší parametry než u těch starších ročníků (tab. 15). Pokud se budeme hlouběji zabývat tímto problémem je potřeba vzít v potaz všechny sebrané zdroje. Pokud budeme vycházet z výsledku rozhovorů a místního šetření, není možné potvrdit hypotézu o horší znalosti pravidel pro chodce u starších ročníků. Toto zdánlivé zkreslení lze vysvětlit vyšší náročností dotazníku pro starší ročníky. Při rozboru jednotlivých tříd je u prvních ročníků zjevná velmi dobrá objektivní znalost pravidel pro chodce. Nepříznivý výsledek v dotazníku u určení strany při chůzi po silnici je dán absencí vlastní zkušeností na pozadí struktury při přepravě do školy (tab. 13 a 14). Naopak u starších ročníků je u obou lokalit zřetelná zlepšující se tendence. U prvních ročníků byl dále vyzpozorován velký rozpor mezi teoretickou znalostí předpisů a praktickým užitím pravidel. Důvodem je nedostatečné uvědomování rizikovosti situace, které však odpovídá jejich věku. U druhých ročníků je již zřetelný mírný posun. U komparací mezi lokalitami je možné vysledovat mírný handicap znalostí v lokalitě České Velenice, pokud zhodnotíme výsledek dotazníků. Podle místního šetření je možné vnímat rozdílné chování chodců skupiny 2.-4. ročníků. Tato dedukce s absencí 1 ročníků se opírá o výsledek analýzy docházky do školy (výrazně větší podíl samostatně chodících žáků od druhých ročníků v lokalitě České Velenice). Pro dokreslení této rozdílnosti je přínosné se vrátit k rozhovoru s vedoucím Městské policie České Velenice. Přes námi položenou otázku zjevně chybí aktivní počiny této složky při

dozoru i prevenci v této oblasti. Třetí ročníky měli složitější situaci v dotazníku, kde zejména u třetích ročníků byla u odpovědí stanovena vyšší náročnost. Při posuzování z dalších zdrojů je patrné již dostatečné ověření znalostí, která se u čtvrtých ročníků dále zlepšuje. Dotazníkové šetření u čtvrtých ročníků se dá hodnotit jako uspokojivé a u obou lokalit stejné. Důležitým prvkem v této části analýzy je stále se jevící rozkol mezi výbornou až velmi dobrou teoretickou znalostí a méně bezpečným chováním ve skutečných situacích.

7.2 Snížená viditelnost

Dalším zkoumaným a posuzovaným aspektem bude problematika snížené viditelnosti. Při celkovém zhodnocení získaných informací můžeme hovořit o velmi slabých znalostech u všech ročníků. Přitom zvláště v zimním období je v ranních hodinách často snížená viditelnost (byť jen mlha). Dotazníkové šetření ukázalo u prvních ročníků (tab. 17, 18) o relativně dobrou schopnost empatického myšlení a byli schopni rozpoznávat základní nebezpečí situace. Avšak za použití stejné situace s jinou variací psaných odpovědí byl výsledek druhých ročníků zřetelně horší. Příčinou může být příliš zavádějící sugestivní nabídka odpovědí, ale také skutečně nedostatečné uvědomění rizikové situace. V návaznosti na znalosti u další série otázek bychom se přikláněli k druhému tvrzení. Při otázkách o posouzení viditelnosti barev byly zjištěny velmi malé znalosti (tab. 17 - 20). Jako nedostatek zde hodnotíme nezačlenění vhodného dotazu s používáním reflexních materiálů. Tento poznatek by byl důležitý pro další sestavování metodiky a byl by větším přínosem než samotné rozpoznávání barev. Při rozhovorech toto téma nebylo osobami zmiňováno a zřejmě to ukazuje na nedostatečné zaměření na tuto problematiku. Při zkoumání v místním prostředí je vidět relativně velké množství použití reflexních materiálů v obou lokalitách, zřejmě k tomu dochází mimoděk. Na tomto místě by však bylo pouhou spekulací posuzovat, zda jsou tyto svršky nošeny záměrně kvůli reflexním prvkům, či je to dobrá politika prevence mezi odpovědnými orgány a výrobcí oděvů, bot či školních brašen. Z hlediska posuzování obou zkoumaných lokalit můžeme mluvit o proporcionálně stejných znalostech. Při bližším posuzování této problematiky by bylo nutné se podle územního uspořádání zaměřit na lokality, kde musí tamní žáci použít při cestě do školy vozovku.

7.3 Železniční přejezd

Problematika železničních přejezdů byla zkoumána od druhých ročníků a po čtvrté. Atypicky zde byla použita stejná otázka s odpověďmi pro všechny ročníky a je možné velmi dobře posuzovat zamýšlené jednání u zkoumané skupiny s rozpětím tří let. Po analýze dotazníkového šetření jsme dospěli k závěru, že výsledky velmi dobré a správné chování bylo zjištěno u 85% účastníku bez ohledu na věk (tab. 21). Mírné výkyvy jsou pravděpodobně zapříčiněné statistickou odchylkou, neboť při propočtu průměrného výsledku žáků v 2.- 4.třídách je výsledek v obou lokalitách téměř stejný. Slabou stránkou při zkoumání tohoto aspektu je použití pouze jediné otázky, která nemusí garantovat dostatečné objektivní zjištění. Zajímavým poznatkem je stejná znalost u obou lokalit, ačkoliv v lokalitě České Velenice se nenachází žádný úroňový železniční přejezd. V lokalitě Třeboň jeden frekventovaný a jeden velmi okrajově používaný železniční přejezd. Vzhledem k této skutečnosti nemusí toto téma při vývoji metodiky pro zkoumanou skupinu prioritní, i když z hlediska závažnosti situace a objektivního nebezpečí je to věc velmi závažná. V rozhovorech se zainteresovanými osobami nebyla tato oblast nikým zmiňována. Při místním šetření v lokalitě Třeboň na frekventovaném železničním přejezdu nebylo zjištěno neadekvátní jednání. Celkově lze říci, že tato problematika je zkoumanou skupinou jak v teoretické rovině, tak i v praktické dobře zvládnána.

7.4 Dopravní značky

Problematika dopravních značek je klíčová, neboť právě jejich znalost zajišťuje základní předpoklad správného chování účastníka silničního provozu. Základním pramenem informací je dotazníkové šetření a budeme zde porovnávat nejprve 1.-2. ročník a následně se zaměříme na další dva vyšší ročníky. U nižších ročníků jsme se zaměřili na výběr základních značek, které by měl umět začínající účastník silničního provozu nejdříve. U 1. třídy se jednalo o výběr dopravní značky „Dej přednost v jízdě“ a žáci zde byli velmi úspěšní (tab. 22). Pouze v jednom zkoumaném vzorku (2. třída, České Velenice) byla zjištěna výraznější odchylka, o jejíž příčině by bylo možné pouze spekulovat. U žáků 2. třídy byly přibrány ještě o dvě značky více a je zde zjištěna poměrně dobrá znalost žáků v lokalitě Třeboň (tab. 23). Žáci v lokalitě České Velenice vykazují ovšem mnohem horší znalosti. Doplnkem pro toto zjištění může být i rozhovor v velitelem městské policie v Českých Velenicích, který uvádí znalost dopravních značek až u žáků 4. tříd a u nižších ročníků nebyl

schopen odpovědět jaké znalosti by měli mít. U vyšších ročníků byly v dotazníkovém šetření použity další čtyři značky (tab. 24, 25). Důvody, které nás k tomu vedly, byly popsány v části 4.3. Celkově lze považovat znalosti za mírně uspokojivé, neboť průměrně byla zjištěna 50% úspěšnost správných odpovědí. Zajímavostí bylo, že žádná za čtyř použitých značek nebyla výrazně podpůrná či nadprůměrná. Důležitým aspektem u těchto ročníků je již srovnatelná znalost obou lokalit. Při rozhovorech byla zmíněna problematika dopravních značek zejména u učitelů dopravní výchovy. Byl zde popisován aspekt postupného seznamování s poukazem na důležitost značky a její praktické znalosti. Na základě místního šetření jsme zjistili v několika případech nesprávnou reakci na značku, či spíše nevnímání dopravních značek. Ovšem z objektivního hlediska lze říci, že na stanovení základní analýzy této problematiky bylo sebráno dostatečné množství informací, neboť je potřeba přihlédnout k faktu, že dopravní značky a jejich znalost je potřeba především v okamžiku, kdy se člověk stává samostatným cyklistou.

7.5 Autosedačky

Problematika převozu dětí ve vozidle a používání dětských autosedaček je velmi důležitá pro samotnou bezpečnost dětí. Na rozdíl od většiny otázek se zde nezjišťovali znalosti používání autosedaček, ale byl zde šetřen skutečný stav používání autosedaček při přepravě ve vozidlech. Tento stav ukazuje na velmi dobrý stav zejména u prvního ročníků (tab. 26). Postupně je možné vysledovat mírně se zhoršující tendenci, která se usazuje na 70 % případů správného používání dětských autosedaček. Je zajímavé, že tento aspekt výchovy není zmíněn ani u jedné se zainteresovaných osob. Jediným, kdo tuto problematiku zdůraznil, byl učitel dopravní výchovy v Rakousku. Při stanovení výsledku této dílčí analýzy je potřeba se na to podívat ze dvou stran. Na jedné je odpovědnost používání autosedaček stanovena jednoznačně na řidiči je nutno tuto problematiku vidět především se zaměřením řidiče. Na druhé straně znalost dětí ohledně používání tohoto bezpečnostního prvku může mít kladný dopad na odpovědné osoby, protože si jejich děti mohou sami přát nebo o tom budou minimálně s rodiči hovořit. Závěrem je těžké stanovit, zda dosažená hranice 70% je dostatečná. Objektivně vzato, byť i jediné nepřipoutané dítě je velmi špatně, neb může zapříčinit v případě dopravní nehody velké neštěstí.

7.6 Brzdné dráhy

Brzdná dráha a stanovení či spíše si uvědomění její délky je důležitou podmínkou správného chování každého účastníka silničního provozu. Okruh otázek v dotazníkovém šetření byl rozdělen na dvě části. Jako první byly 1.-2. ročníky. Zde byly zjištěny poměrně velmi dobré výsledky a je zde patrné, že i tato věková skupina je schopna si uvědomit rozdíl mezi brzdnými drahami v závislosti na hmotnosti vozidla. U starších ročníků byl již náročnější požadavek a je z toho patrné, jak procento správných odpovědí je menší. Příslušná tabulka ukazuje téměř identické výsledky obou lokalit (tab. 27). Při rozhovorech bylo toto téma zmíněno zejména u učitelů dopravní výchovy, kteří této problematice připisovali velkou váhu. Vzhledem k povaze věci nebylo možné na základě místního šetření dojít k nějakým relevantním závěrům. S přihlédnutím k místním dopravním proudům, jejich zatížením a používáním rozličných vozidel je jistě přínosné analyzovat toto téma.

7.7 Křižovatky

Problematika křižovatek je velmi důležitá neboť znalost pravidel je základním předpokladem správného chování v silničním provozu. Zkoumanou skupinou byla při dotazníkovém šetření pouze 3.- 4. třída. Při analýze tohoto tématu je potřeba od sebe oddělit jednotlivá pravidla, aby bylo možné později na případné rozdílné znalosti správně reagovat. Z tohoto důvodu budeme nejprve analyzovat pravidlo přednosti zprava (tab. 28). Zde byla zjištěna poměrně malá znalost s výrazně zlepšující tendencí v lokalitě Třeboň. Lokalita České Velenice vykazuje výrazně horší výsledek, který se ani u čtvrtých tříd nezlepšuje. Pravidlo odbočení vlevo (tab. 29) je správně rozpoznáno v přibližně polovině případů a je zde meziročníková stagnace. Nejpriznivější výsledek je možné vypočítat při určování přednosti vozidel na hlavní silnici (tab. 30) a to zejména u 4. tříd. Výrazně horší výsledek u 3. tříd je překvapující. Celkově je u analýzy patrná zlepšující se tendence mezi ročníky a lokalita České Velenice výsledkově mírně zaostává. Při rozhovorech je uváděna potřeba znalosti řešení křižovatek a u učitelů autoškoly také jejich praktické procvičování. Na základě místního šetření je zjištěno, že u některých účastníků může být dobrá teoretická znalost, ale při praktickém řešení jednají zkratkovitě a instinktivně. Pozorování ukazuje na velkou rozdílnost mezi znalostí teorie a jejím praktickým použitím.

8 NÁVRH METODIKY PRO OSNOVU DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Důležitou součástí a vlastně cílem této práce je nejen podrobně analyzovat zkoumanou skupinu, k čemuž jsme využili několik pramenů, ale dokázat tyto získané informace využít v praxi. Samotná dopravní výchova na celostátní úrovni je velmi dobře zpracována a aktualizována, což dokládá příslušná literatura⁵⁵. Tento korpus netřeba zpochybňovat a i na základě důkladného studia této literatury mnoho přinášející. Na druhé straně je však nutné si uvědomit rozdílnost jednotlivých lokalit a tedy i jejich přizpůsobení na místní podmínky. Například výuka chování dítěte vůči kolejovým vozidlům ve městě, kde se nenachází jediná tramvaj, je metodicky podle celostátní osnovy v pořádku, ovšem vynaložený čas a úsilí učitele není v žádném případě efektivní. Proto je tak důležité upravovat metodiku na místní podmínky, kde jsou možné teoretické poznatky možné používat v praxi. V další části práce budeme vycházet především z předchozí analýzy uvedené v části 7, neboť zde byly již prozkoumány specifika obou oblastí a podrobeny analýze. Bylo by zbytečné u popisu jednotlivých ročníků popisovat kompletní osnovu a metodiku, jelikož některé oblasti jsou celostátně stejné. Záměrem je upozornit na specifické podmínky obou lokalit a dokázat je začlenit do celostátní metodiky. Mezi tyto specifické podmínky patří kromě územního uspořádání také znalosti souboru jednotlivých ročníků, postoje zainteresovaných osob a praktické pozorování ve sledované lokalitě.

8.1 První ročník

Metodika prvního ročníků je specifická s ohledem na věk skupiny. Jako prioritu je potřeba prvotní seznámení s nebezpečím hrozící v silničním provozu a zaměřit se na základní pravidla pro chodce. Pro vysvětlení uvedených znalostí je nutné zvolit vhodný metodický postup. V další části budou popsány typy na cvičení, které je možné upravovat, rozšiřovat, či vytvářet různé soutěživé variace.

Cvičení 1:

Jednotliví žáci popisují vlastní cestu do školy a následně jsou společně rozebírána problematické situace. Učitel již může mít připravené fotografie z dané lokality a ty poté i ukazovat ostatním. U lokality České Velenice je potřeba již od prvního ročníku

⁵⁵ STOJAN, M., et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno : Masarykova universita, 2007. 3 s. ISBN 978-80-210-4251-3.

dostatečným způsobem zdůrazňovat jednotlivá pravidla, neboť zde je větší zastoupení docházky do školy pěšky. Dalším návrhem může být i pokročilejší forma, kdy budou fotografie nahrazeny krátkými filmovými spoty. Zde by mohlo být natočeno několik klipů z místního prostředí ať už se správným chováním či nikoliv. Poté by bylo možné s dětmi toto místo nejprve identifikovat a poté dále zhodnotit. Všechny tyto situace mohou být použity buď prostým vyvoláním jednotlivých žáků a nebo se mohou stanovit skupiny, které tyto situace budou řešit společně. Problematiku brzdných drah bychom mohli začlenit do předchozích vizuálních cvičení s fotografiemi či spoty, kde zcela jistě narazíme na problematiku přecházení po přechodu pro chodce. Vhodnou formou je možné vysvětlit, že zastavení vozidla není možné na krátké vzdálenosti. Tento odkaz již může být probírán i v praktické části na DDH.

Cvičení 2:

Používání psychologických aspektů, které budou ostatně doporučovány i u vyšších ročníků. U žáků první třídy by se mohlo jednat pouze o zdůraznění pozice chodce, který patří na chodník a všude jinde v provozu na něj může číhat nebezpečí. Dále bychom mohli začlenit příklad ohleduplnosti, na které by děti mohli dále reagovat a rozvíjet.

Cvičení 3:

Problematiku dopravních značek bychom nijak zásadně v tomto ročníku neprobírali a nechali bychom ho pro vyšší ročníky. Vhodným cvičením může být určení značek, které dítě potkává na cestě do školy.

Cvičení na DDH:

Zde se pouze prakticky nacvičují získané poznatky z teorie formou hry tj. nenásilným způsobem. Žáci zde nejčastěji používají koloběžky a výjimečně jízdní kola a proto je možné zařadit cvičení na zručnost ovládnutí dopravního prostředku.

8.2 Druhý ročník

U druhých ročníků je potřeba nejprve zjistit a opakovat pravidla určená pro chodce, která byla již probírána v prvním ročníku. Na rozdíl od prvních ročníků je možné se zde více zaměřit na podrobnější popis situací s tím, že děti mohou sami domýšlet důsledky nesprávného chování. Některá cvičení se budou opakovat proto zde bude již jen odkaz na předchozí kapitoly.

Cvičení 1:

Pro tento účel mohou být použity fotografie či spoty používané u prvních ročníků. Jako nestandardně použitý prvek bychom mohli zařadit praktické ukázky přímo v provozu při možnosti rozdělení skupiny na méně osob. Vybrali bychom si určitou cestu (např. cestu některého žáka do školy) a poté bychom ji se skupinou pozorovali a pokoušeli se najít možná nebezpečí. V tomto cvičení je tedy možné zařadit téměř všechna pravidla pro chodce a žáci si tyto pravidla mohou uvědomit spojením s probíranou situací s učitelem. Cvičení zaměřené na brzdnu dráhu je možné prakticky ukázat odkrokováním vzdálenosti od přechodu pro chodce na dopravním hřišti.

Cvičení 2:

Oproti prvnímu ročníku bychom zde zařadili také problematiku snížené viditelnosti. Nejprve je potřeba s žáky rozebrat co to je snížená viditelnost, poté i případně prozkoumat, zda některý s žáků chodí za snížené viditelnosti (cesta na zájmové či sportovní kroužky) a navést diskuzi na problematiku barev a reflexních prvků. Vhodným cvičením může být zadání domácího pokusu viditelnosti jednotlivých barev a porovnání s reflexním materiálem. Výsledek může být odevzdán učiteli a poté může být žák ohodnocen.

Cvičení 3:

Železniční přejezdy bychom začali probírat pouze v lokalitě Třeboň a u Českých Velenic bychom to nechali na vyšší ročníky. Je možné použít fotografii a poukázat na hrozící nebezpečí, časté podceňování situací a případně poučit o velmi dlouhých brzdných drahách kolejových vozidel.

Cvičení 4:

Jako psychologické aspekty ve výuce je možné použít diskuzi k následujícím otázkám:

- Proč máme pravidla v provozu a proč je dobré se jimi řídit?
- Proč je autosedačka v autě?
- Co je nebezpečné místo a najdeš ho v tvém městě?

Samozřejmě je možný okruh otázek rozšířit a přimět žáky k zamýšlení se nad jednotlivými situacemi.

Cvičení 5:

Problematika dopravních značek by měla být zaměřena na okruh nejdůležitějších značek s příkladem jejich užití v místě. Poté popisovat zmíněné značky a ukazovat správné chování respektující dopravní značení. Při tomto cvičení je možné používat místo prostého zobrazení značky spíše zobrazení na situaci.

Cvičení na DDH:

Zde se opět prakticky nacvičují získané poznatky z teorie. Žáci zde převážně používají jízdní kola a proto je možné zařadit cvičení na zručnost ovládání dopravního prostředku jako je zastavení na cíl, ovládání jízdního kola a současně ukázaní paží. Je důležité zde zkontrolovat povinnou výbavu jízdního kola a případně vysvětlit nedostatky.

8.3 Třetí ročník

Třetí ročník musíme vidět již jako přípravu na získání znalostí potřebných pro samostatný pohyb cyklisty v silničním provozu. Proto zde mohou být opakovány některá cvičení z nižších ročníků, ale měla by to být již okrajová záležitost. Bude záviset pouze na učiteli jak dokáže ověřit znalosti a případné nedostatky zopakovat. Proto zde budeme popisovat pouze nová cvičení.

Cvičení 1:

Nový a důležitou oblastí jsou křižovatky. Žáci většinou mají pouze základní povědomí o pravidlech na křižovatkách. Jako vhodná forma by mohli být použity fotografie s různými typy křižovatek opět z místního prostředí a na nich by se žáci učili rozpoznávat jednotlivá pravidla. Důležitým aspektem bude následné využití na DDH. Alternativně je možné vzít menší skupinu a na praktických ukázkách v místním prostředí ukazovat postupy řešení dopravních situací.

Cvičení 2:

Jako cvičení zaměřené na psychologické aspekty je možné využít některý z učebních pomůcek ukazujících optické klamy, které se poté vhodným výkladem se propojí s problematikou silničního provozu.

Cvičení 3:

Toto cvičení by mělo být zaměřeno na dopravní značky, kdy by žákům byl předložen již kompletní soubor dopravních značek podle metodiky pro čtvrté ročníky a z takového souboru vybírat značky známé z místního prostředí. Způsob přednesu je možný využít z nižších ročníků.

Cvičení 4:

Při přípravě na toto cvičení je nutné si udělat důkladnější přípravu. Učitel si nejprve připraví popisy jednotlivých nebezpečných situací, které mohou být doprovázeny fotografií a poté je bude rozdělovat mezi žáky či předem utvořené skupiny. Na žácích bude požadavek jednotlivé situace popsat, zhodnotit a navrhnout správné chování případně popsat také nevhodné chování. Jako příklad můžeme uvést situaci, kdy se

vozidlo blíží k přechodu pro chodce a použije klakson. Otázka bude tedy směřovat na reakci dítěte u přechodu pro chodce a současně na možných důvodech použití klaksonu řidičem. Takové situace z místního prostředí je možno jistě využít více.

Cvičení na DDH:

Jako vhodný doplněk by bylo možné vyměnit některou z dopravních značek, než i o tom žáci věděli. Poté se dotázat, kolik jich bylo schopno změnu zaregistrovat.

8.4 Čtvrtý ročník

U čtvrtého ročníku je situace ohledně metodiky zdánlivě nejjednodušší. Vzhledem ke koncepci Ministerstva dopravy je zde výuka dána velmi podrobně a je zakončena i závěrečným přezkoušením, kdy žák dostává průkaz cyklisty. Ačkoliv tento průkaz není nijak závazný, způsob přezkoušení může určovat i jeho psychologický význam v dané lokalitě. Zajisté je nutná spolupráce s městskou policií, která bude tento průkaz po cyklistech vyžadovat. Zajímavým poznatkem vycházejícím z příslušné literatury⁵⁶ je situace v Rakousku, kdy složení zkoušky průkazu cyklisty umožňuje žákovi samostatnou jízdu již od 10 let a neúspěšným žadatelům od 12 let. Jako nejjednodušší způsob považujeme možnost probírat jednotlivé tématické celky již v nižších ročnících tak, aby žák ve čtvrtém ročníku měl již v povědomí všechny důležité témata. Učitel pak může na základě diskuze interaktivně přijímat případné nedostatky a poté zařadit právě taková témata, která se mu jeví nejvíce důležitá. Při výkladu je možné stále využívat fotografie a případné spoty pořízené v místním prostředí. Zajímavým doplňujícím prvkem by mohla být nabídka učitele dopravní výchovy, aby ho žáci měli možnost případně oslovit i po skončení výukového programu. Takto by žák mohl požádat o radu případně by bylo možné poukázat na nedostatky, které s problematikou cyklisty a cyklistiky ve městě souvisí.

⁵⁶ DONOSA, D., et al. *Freiwillige Radfahrprüfung*. 16. vyd. Wien : Österreichisches Jugendrotkreuz, 2005. 5 s.

ZÁVĚR

V závěrečné části bychom se rádi vrátili k základní hypotéze popsané v úvodu této práce: „**Děti znají adekvátně ke svému věku pravidla chování v silničním provozu s ohledem na jejich vlastní bezpečnost**“. Odpověď takto postavené hypotézy nám nabízela především část 4, která se zabývala dotazníkovým šetřením zkoumané skupiny. Při pokusu o objektivní zhodnocení můžeme potvrdit že byly zjištěny výrazné nedostatky v tématech, které by žáci ke svému věku měli znát. Práce odhalila určitá lokální specifika, na které by bylo dobré reagovat. Vedlejším produktem celé práce bylo také vyhledání nebezpečných míst v lokalitách Třeboně a Českých Velenic, pokud se jedná o chodce a cyklisty. Jednalo se především o průsečíky míst uváděné v částech 3, 4, 5, 6. Přestože převážná část práce byla věnována sběru informačních dat, jako důležité považujeme také jejich analýzu metodou indukce a poté zpracování do metodiky pro jednotlivé ročníky. Proto další využití vidíme jako pomůcku pro učitele dopravní výchovy v dotčených lokalitách, kteří mohou využít navrhovaná cvičení. Další použití je možné ve formě pomůcky, která odhaluje znalosti podle jednotlivých ročníků a lokalit. Učitelé zde mohou najít i názory zainteresovaných osob v lokalitě a mohou poskytnout další inspiraci v rámci výuky dopravní výchovy. Závěrem bych z pozice autora této práce zmínil ještě tři poznámky vycházející z této práce. Základním aspektem bezpečného chování dítěte v provozu je rodina. Bylo by jistě velmi přínosné najít způsob jak dokázat aktivně vtáhnout rodiče do výuky dopravní výchovy, což by mohlo být ovšem tématem další práce. Zaměřit se více na psychologické aspekty při výuce, které nutí žáky k aktivnímu přístupu. Nemělo by se však takto dít na úkor výuky pravidel silničního provozu. A jako poslední poznámku vidím umění vysvětlit představitelům obcí přínos řešení dopravní výchovy nejen v rámci organizace BESIP pro čtvrté ročníky, ale soustavnost, systém a správná koncepce již od prvních ročníků může vylepšit situaci na našich silnicích. Pokud by takový systém přinesl i jediný zachráněný život, budeme moci být všichni spokojeni.

Literární zdroje:

1. DONOSA, D., et al. *Freiwillige Radfahrprüfung*. 16. vyd. Wien : Österreichisches Jugendrotkreuz, 2005. 36 s.
2. GAVORA, P. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. 261 s. ISBN 80-85931-79-6.
3. CHRÁSKA, M. *Metody pedagogického výzkumu*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, a. s. , 2007. 265 s. ISBN 978-80-247-1369-4.
4. KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo* 1. vyd. Praha : Leges, 2009. 413 s. ISBN 978-80-872-10-3.
5. LAVIČKOVÁ, M., *Bezpečný cyklista*. 1. vyd. České Budějovice : Zdravotně sociální fakulta, 2003. 19 s. ISBN 80-7040-662-3.
6. LÍMOVÁ, L. *Teorie Dopravní výchovy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2006. 53 s. ISBN 80-246-1157-0.
7. OCHRANA, F. *Metodologie vědy (úvod do problému)*. 1. vyd. Praha : Univerzita Karlova - nakladatelství Karolinum, 2009 156 s. ISBN 978-80-246-1609-4.
8. PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha : Linde Praha a. s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
9. *Ročenka dopravy*. Ministerstvo dopravy České republiky. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2009. ISSN 1801 - 3090.
10. TRPIŠOVSKÁ, D., *Vývojová psychologie pro studenty učitelství*. 1. vyd. Ústí nad Labem : Pedagogická fakulta UJEB, 1998. 106 s. ISBN 80-7044-207-7.
11. STOJAN, M., et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno : Masarykova universita, 2007. 9 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
12. VAGNEROVÁ, M. *Kognitivní a sociální psychologie žáka základní školy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2002. 48 s. ISBN 80-246-0181-8.
13. VESELÁ, J. *Sociologický výzkum a jeho techniky*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1999 54 s. ISBN 80 - 7194 - 188 - 3.
14. VORLÍČEK, CH. *Úvod do Pedagogiky*. 1. vyd. Jinočany : Nakladatelství H & H, 2000. 175 s. ISBN 80-86022-79-X.

Elektronické zdroje:

1. Český statistický úřad, *Vybrané demografické údaje v ČR* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2009 [cit. 18. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/cz/cr_1989_ts/0101.pdf>.
2. *Dětské autosedačky* [online]. Praha : .Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: < <http://www.ibesip.cz/Detske-autosedacky>>.
3. NEČAS, L. *Historie města* [online]. České Velenice: Město České Velenice, 2000 [cit. 16. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.velenice.cz/?id=historie&menu=menu1>>.
4. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky, 2005 [cit.15. 09. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_0505261.pdf>.
5. *Pravidla* [online]. Praha : .Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://deti.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/cyklista/cyklisticka-prilba/>>.
6. *Statistika dopravních nehod* [online].Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2010 [cit.18. 09. 2010]. Dostupný na WWW: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/dopr_nehodovost/pdf2010/0126/nehodovost_2009.pdf>.
7. *Statistika mimořádných událostí na drahách za rok 2009* [online]. Praha : Inspektorát drážní inspekce, 2010 [cit. 25. 10. 2010]. Dostupný z WWW: < <http://www.dicr.cz/statistika-mimoradnych-udalosti-na-drahach-za-rok-2009>>.
8. *Strategický plán rozvoje města Třeboň - příloha 2. Socioekonomický profil* [online]. Třeboň: Město Třeboň, 2008 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/stav_trebon/Socioekonomicky%20profil%20mesta.pdf>.
9. *Rozvoj udržitelného rozvoje území obce s rozšířenou působností Třeboň* [online]. J.Hradec: P - atelier JH s. r. o., 2006 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-trebon.cz/downloads/files/trebon/ORP%20T%C5%99ebon.pdf>>.

10. *Výroční Zpráva o činnosti* [online]. České Velenice : .Základní škola a Mateřská škola České Velenice, 2010 [cit. 02. 10. 2010]. Dostupný z WWW:
<<http://www.zsvelenice.cz/pdf/vzprava2009-10.pdf>>.

Legislativní zdroje:

1. Česko. Zákon č. 361/2000 Sb.o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 2. Dostupný z WWW:
<<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Příloha č. I. - vývoj počtu usmrčených osob na pozemních komunikacích v ČR

Příloha č. II. Mapa města Třeboň

Příloha č. III. Mapa města České Velenice

Příloha č. IV. Výsledky dotazníkového šetření podle ročníků a lokalit

Tab. č. 1: Třeboň - 1.třída

Tab. č. 2: České Velenice - 1.třída

Tab. č. 3: Třeboň - 2.třída

Tab. č. 4: České Velenice - 2.třída

Tab. č. 5: Třeboň - 3.třída

Tab. č. 6: Třeboň - 3.třída

Tab. č. 7: České Velenice - 3.třída

Tab. č. 8: České Velenice - 3.třída

Tab. č. 9: Třeboň - 4.třída

Tab. č. 10: Třeboň - 4.třída (pouze otázka 2 a 6)

Tab. č. 11: České Velenice - 4.třída

Tab. č. 12: České Velenice - 4.třída (pouze otázka 2 a 6)

Příloha č. V. Výsledky dotazníkového šetření podle tématických celků

Tab. č. 13: Třeboň - Cesta do školy

Graf č. 1: Třeboň - Cesta do školy

Tab. č. 14: České Velenice - Cesta do školy

Graf č. 2: České Velenice - Cesta do školy

Tab. č. 15: Třeboň - pravidla pro chodce

Tab. č. 16: Třeboň - pravidla pro chodce

Tab. č. 17: Třeboň - snížená viditelnost

Tab. č. 18: České Velenice- snížená viditelnost

Tab. č. 19: Třeboň - určování viditelnosti 5 barev za snížené viditelnosti

Tab. č. 20: Č.Velenice - určování viditelnosti 5 barev za snížené viditelnosti

Tab. č. 21: Železniční přejezdy - Třeboň, české Velenice

Tab. č. 22: Dopravní značka - Dej přednost v jízdě

Tab. č. 23: Dopravní značky - 2. třída

Tab. č. 24: Dopravní značky - Třeboň

Tab. č. 25: Dopravní značky - České Velenice

Tab. č. 26: Používání autosedačky podle lokality a ročníků

Tab. č. 27: Stanovení doby zastavení podle druhu vozidla

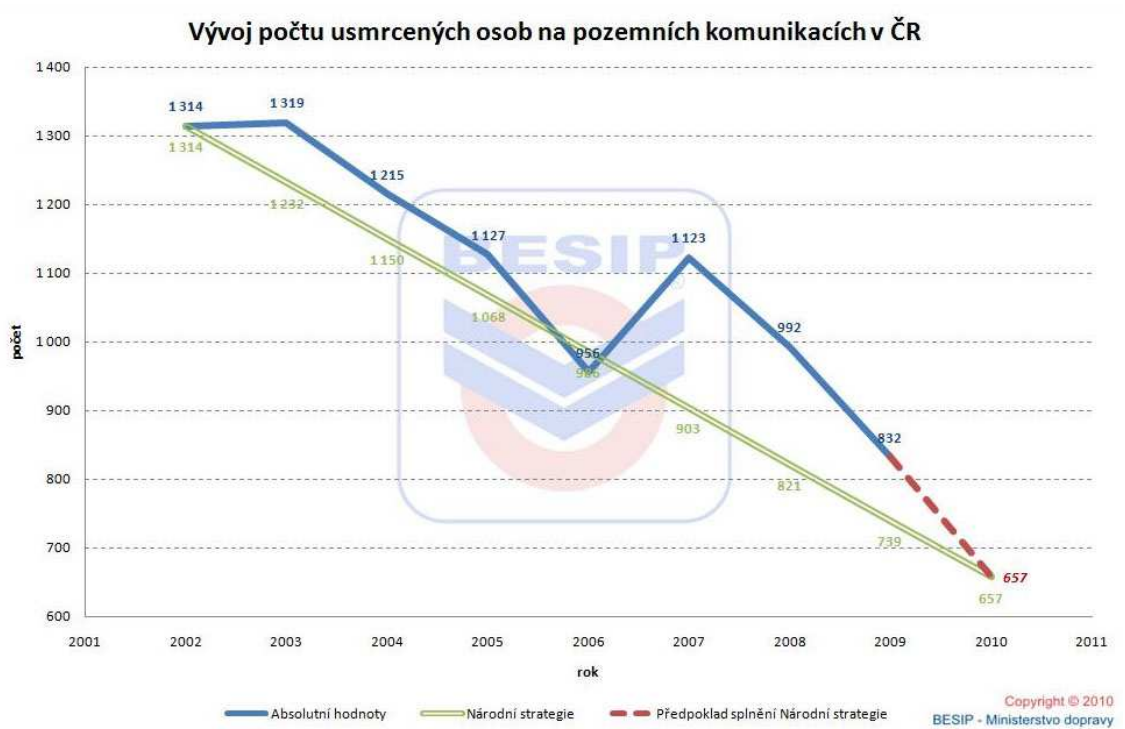
Tab. č. 28: Křižovatky - pravidlo přednosti zprava

Tab. č. 29: Křižovatky - pravidlo při odbočování doleva

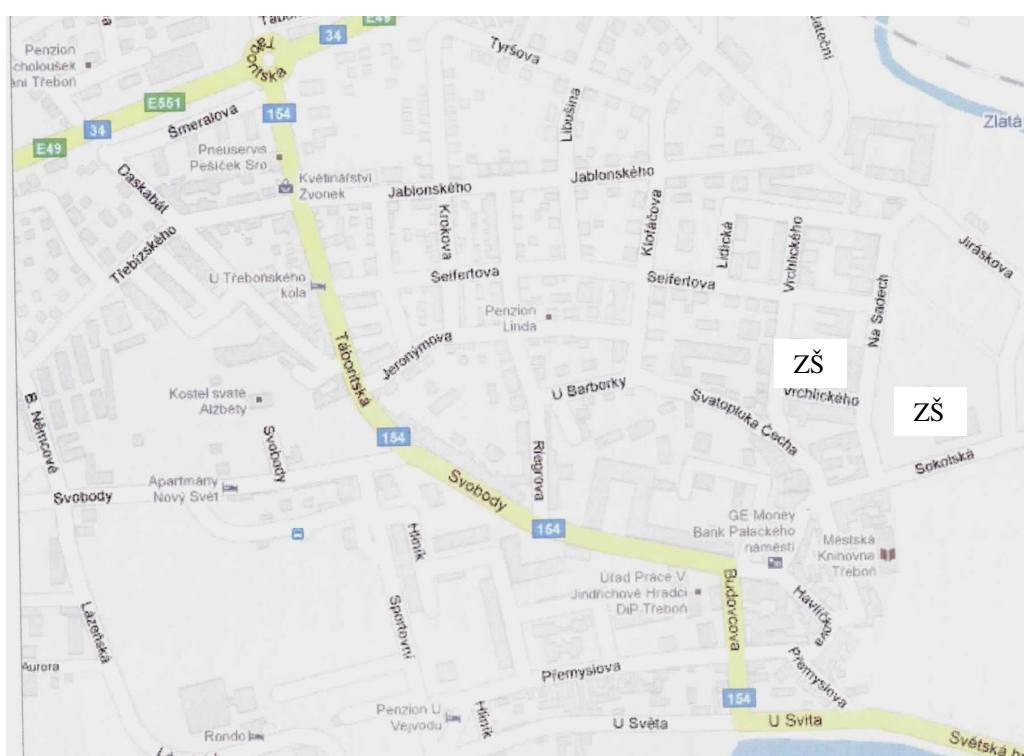
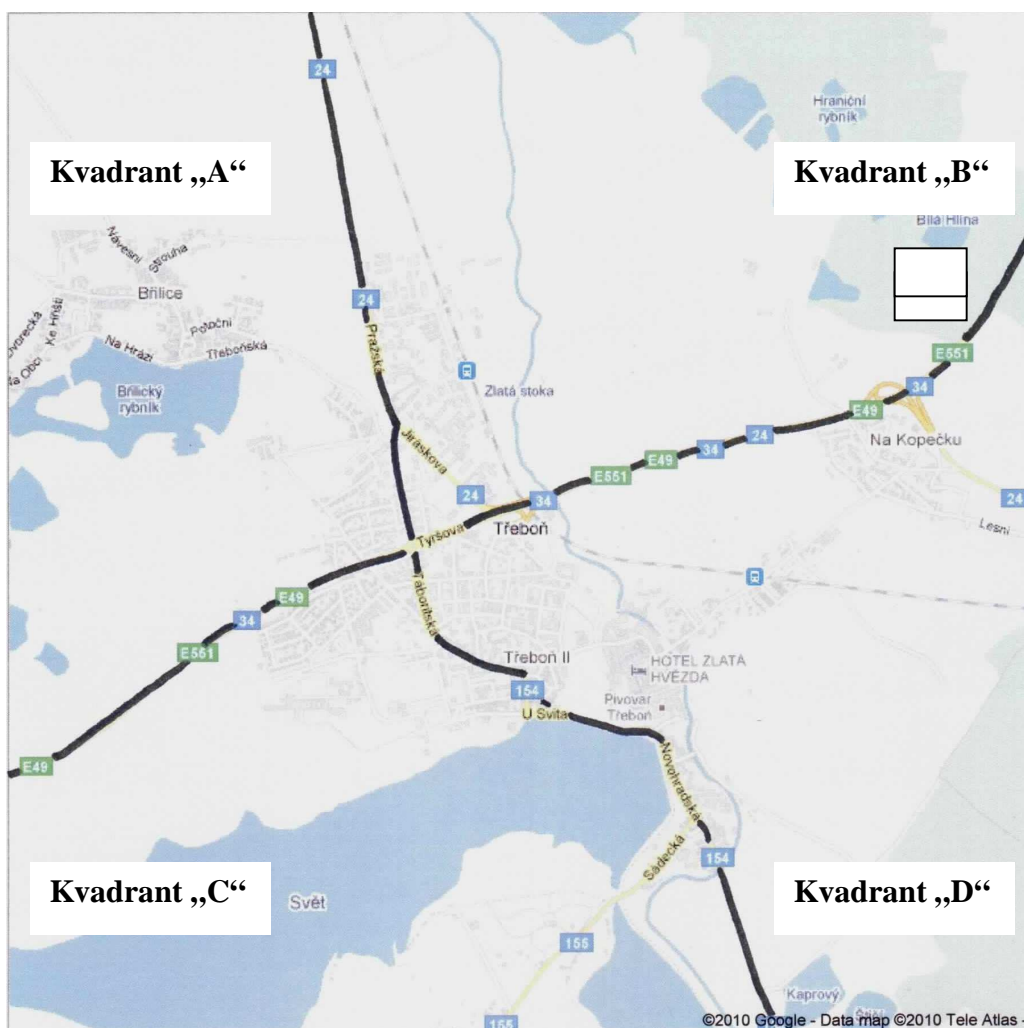
Tab. č. 30: Křižovatky - pravidlo přednosti vozidel na hlavní silnici

Přílohy:

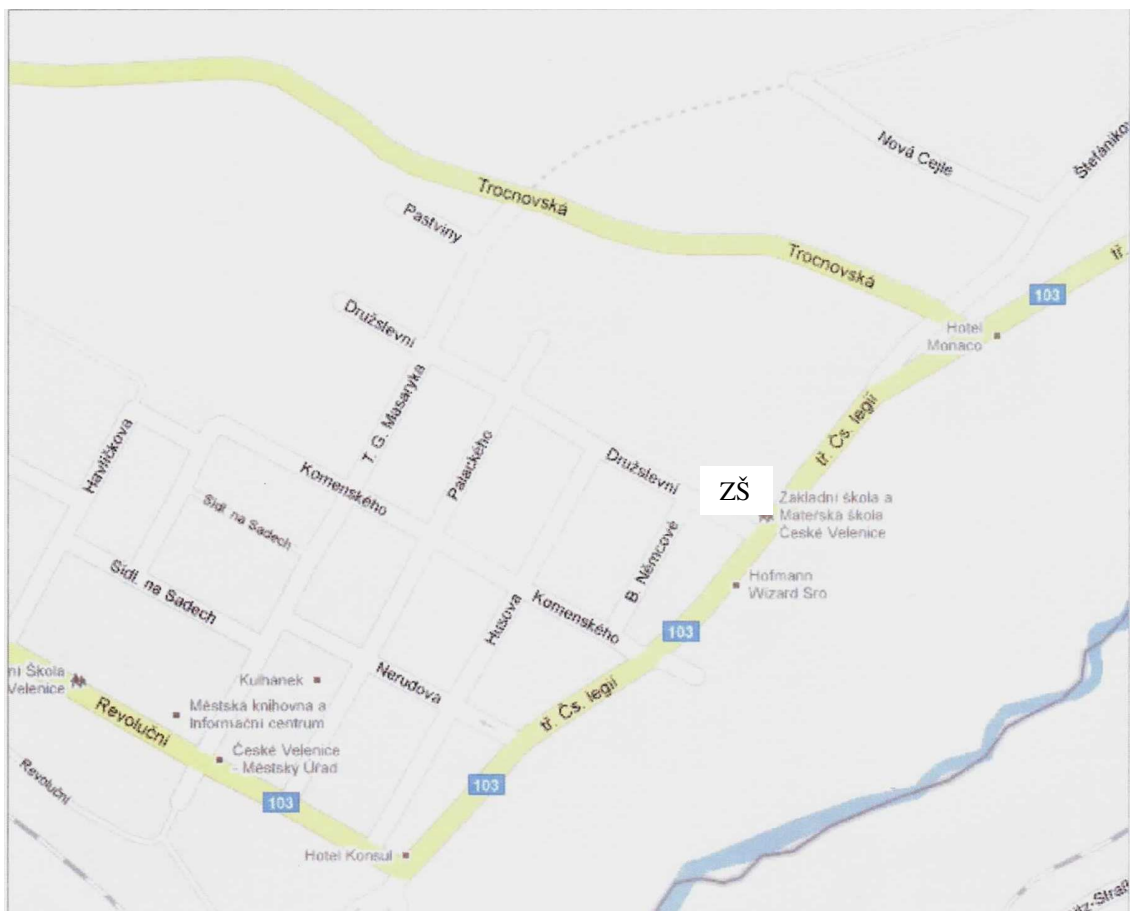
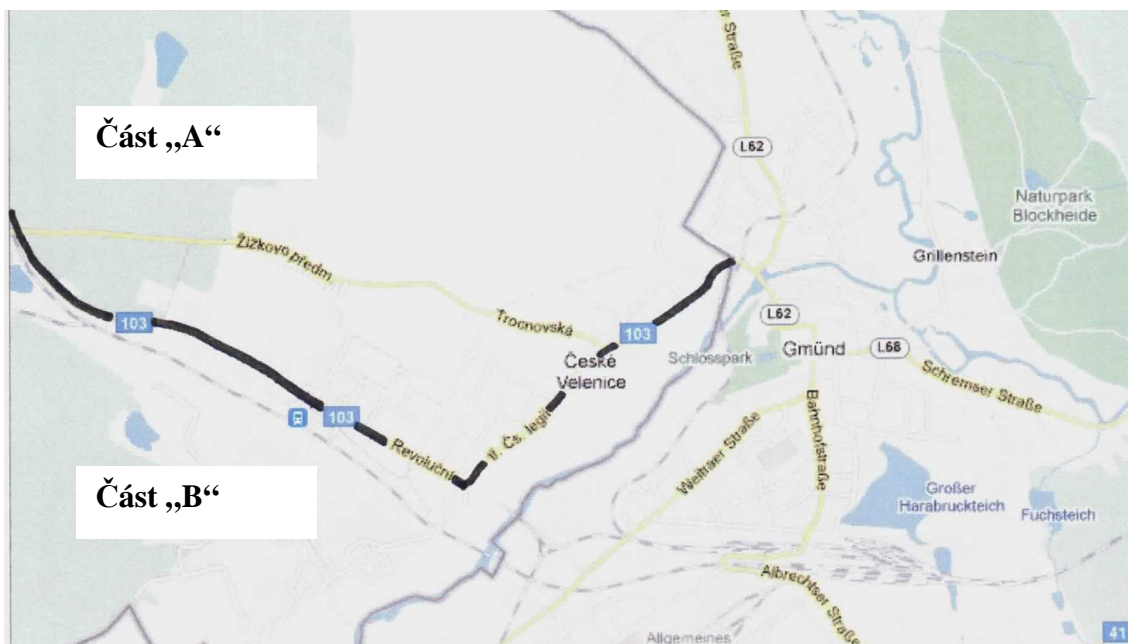
Příloha č. I.



Příloha č. II. Mapa města Třeboň



Příloha č. III. Mapa města České Velenice



Příloha č. IV. Výsledky dotazníkového šetření podle ročníků a lokalit

Tab. č. 1: Třeboň - 1.třída

		Žákyně	Žáci
celkový počet		28	27
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	5	8
	Pěšky s kamarádem	7	5
	Autem	16	15
	Autobusem	3	2
	Jinak	0	5
Otázka č. 2	Správně	28	24
	Chybně	0	3
Otázka č. 3	Správně	11	16
	Chybně	17	12
Otázka č. 4	Správně	23	26
	Chybně	5	1
Otázka č. 5	Správně	27	26
	Chybně	1	0
Otázka č. 6	Správně	22	25
	Chybně	2	1
Otázka č. 7	Správně	22	26
	Chybně	6	0
Otázka č. 8	Správně	28	24
	Chybně	0	2
Otázka č. 9	Správně	24	24
	Chybně	4	2

Tab. č. 2: České Velenice - 1.třída

		Žákyně	Žáci
celkový počet		16	12
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	2	3
	Pěšky s kamarádem	9	12
	Autem	10	1
	Autobusem	0	0
	Jinak	0	1
Otázka č. 2	Správně	16	11
	Chybně	0	3
Otázka č. 3	Správně	15	11
	Chybně	4	1
Otázka č. 4	Správně	12	12
	Chybně	4	0
Otázka č. 5	Správně	16	11
	Chybně	0	1
Otázka č. 6	Správně	16	12
	Chybně	0	0
Otázka č. 7	Správně	16	12
	Chybně	0	0
Otázka č. 8	Správně	16	12
	Chybně	0	0
Otázka č. 9	Správně	15	10
	Chybně	1	2

Tab. č. 3: Třeboň - 2.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		18	29
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	3	4
	Pěšky s kamarádem	3	10
	Autem	10	18
	Autobusem	6	1
	Jinak	0	0
Otázka č. 2	Správně	17	20
	Chybně	1	9
Otázka č. 3	Správně 3 odpovědi	1	2
	Správně 2 odpovědi	2	10
	Správně 1 odpověď	13	10
	Správně žádná odpověď	2	7
Otázka č. 4	Správně	7	18
	Chybně	12	11
Otázka č. 5	Výběr - žlutá	13	23
	Výběr - bílá	3	1
	Výběr - jiná	2	5
Otázka č. 6	Napsali a)	0	0
	Napsali b)	3	4
	Napsali c)	15	25
Otázka č. 7	Stezka pro cyklisty - správně	17	26
	Dej přednost v jízdě - správně	12	26
	Hlavní silnice - správně	13	26
	Správně žádná odpověď	0	0
Otázka č. 8	Správně	17	26
	Chybně	1	3
Otázka č. 9	Napsali a)	17	25
	Napsali b)	1	4
	Napsali c)	0	0
Otázka č. 10	Správně	17	27
	Chybně	1	2

Tab. č. 4: České Velenice - 2.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		17	17
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	4	4
	Pěšky s kamarádem	11	8
	Autem	6	4
	Autobusem	1	0
	Jinak	0	3
Otázka č. 2	Správně	10	6
	Chybně	7	11
Otázka č. 3	Správně 3 odpovědi	1	7
	Správně 2 odpovědi	4	5
	Správně 1 odpověď	8	5
	Správně žádná odpověď	4	0
Otázka č. 4	Správně	10	6
	Chybně	5	10
Otázka č. 5	Výběr - žlutá	17	16
	Výběr - bílá	0	1
	Výběr - jiná	0	0
Otázka č. 6	Napsali a)	0	1
	Napsali b)	1	1
	Napsali c)	16	15
Otázka č. 7	Stezka pro cyklisty - správně	8	5
	Dej přednost v jízdě - správně	7	11
	Hlavní silnice - správně	6	9
	Správně žádná odpověď	0	0
Otázka č. 8	Správně	16	16
	Chybně	1	1
Otázka č. 9	Napsali a)	15	5
	Napsali b)	2	13
	Napsali c)	1	0
Otázka č. 10	Správně	14	14
	Chybně	3	3

Tab. č. 5: Třeboň - 3.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		41	32
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	8	1
	Pěšky s kamarádem	10	12
	Autem	16	12
	Autobusem	15	14
	Jinak	3	3
Otázka č. 2	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.6</i>		
Otázka č. 3	1. křížovatka - správně	15	10
	2. křížovatka - správně	22	19
	3. křížovatka - správně	15	21
Otázka č. 4	Správně	37	26
	Chybně	4	6
Otázka č. 5	1 barva správně	1	8
	2 barvy správně	23	21
	3 barvy správně	17	3
Otázka č. 6	Napsali a)	2	0
	Napsali b)	2	2
	Napsali c)	37	30
Otázka č. 7	Zákaz vjezdu všech vozidel - správně	11	17
	Křížovatka - správně	3	12
	Jednosměrná silnice - správně	14	10
	Křížovatka s vedlejší silnicí - správně	18	21
Otázka č. 8	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.6</i>		
Otázka č. 9	Napsali a)	29	20
	Napsali b)	9	3
	Napsali c)	2	8
Otázka č. 10	Nákladní auto - správně	1	0
	Osobní auto - správně	1	2
	Motocykl - správně	3	1
	Poměrově - správně	17	17

Tab. č. 6: Třeboň - 3.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		41	32
Otázka č. 2	Rozhlédnout se před přecházením vozovky	21	23
	Přecházet na přechodu	24	27
	Chodit po chodníku	16	23
	Chodit vpravo po chodníku	9	6
	Chodit po silnici vlevo	5	4
Otázka č. 8	Křižovatka	5	10
	Silnice (dálnice)	19	24
	Železniční přejezd	5	4
	Kruhový objezd	6	7
	Prudká zatáčka	4	6
	Ve stoupání	5	2

Tab. č. 7: České Velenice - 3.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		23	26
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	5	3
	Pěšky s kamarádem	13	12
	Autem	10	13
	Autobusem	4	5
	Jinak	2	1
Otázka č. 2	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.8</i>		
Otázka č. 3	1. křižovatka - správně	10	17
	2. křižovatka - správně	12	14
	3. křižovatka - správně	6	14
Otázka č. 4	Správně	20	22
	Chybně	3	4
Otázka č. 5	1 barva správně	4	1
	2 barvy správně	16	13
	3 barvy správně	3	11
Otázka č. 6	Napsali a)	1	1
	Napsali b)	3	3
	Napsali c)	19	22
Otázka č. 7	Zákaz vjezdu všech vozidel - správně	15	12
	Křižovatka - správně	2	5
	Jednosměrná silnice - správně	2	10
	Křižovatka s vedlejší silnicí - správně	14	12
Otázka č. 8	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.6</i>		
Otázka č. 9	Napsali a)	21	21
	Napsali b)	0	2
	Napsali c)	2	2
Otázka č. 10	Nákladní auto - správně	1	1
	Osobní auto - správně	0	1
	Motocykl - správně	1	1
	Poměrově - správně	5	13

Tab. č. 8: České Velenice - 3.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		23	26
Otázka č. 2	Rozhlédnout se před přecházením vozovky	15	19
	Přecházet na přechodu	12	10
	Chodit po chodníku	8	12
	Chodit vpravo po chodníku	3	5
	Chodit po silnici vlevo	3	3
Otázka č. 8	Křižovatka	5	2
	Silnice (dálnice)	11	20
	Železniční přejezd	1	6
	Kruhový objezd	0	0
	Prudká zatáčka	3	3
	Ve stoupání	0	0

Tab. č. 9:Třeboň - 4.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		28	21
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	4	1
	Pěšky s kamarádem	12	13
	Autem	8	3
	Autobusem	5	5
	Jinak	5	1
Otázka č. 2	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.10</i>		
Otázka č. 3	1. křižovatka - správně	20	16
	Pravidlo správně	13	11
	2. křižovatka - správně	15	17
	Pravidlo správně	6	9
	3. křižovatka - správně	21	21
	Pravidlo správně	17	15
Otázka č. 4	Správně	27	19
	Chybně	1	2
Otázka č. 5	1 barva správně	2	0
	2 barvy správně	6	11
	3 barvy správně	19	10
Otázka č. 6	Napsali a)	2	0
	Napsali b)	4	4
	Napsali c)	22	17
Otázka č. 7	Zákaz vjezdu všech vozidel - správně	18	11
	Křižovatka - správně	13	18
	Jednosměrná silnice - správně	4	9
	Křižovatka s vedlejší silnicí - správně	13	10
Otázka č. 8	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.10</i>		
Otázka č. 9	Napsali a)	20	15
	Napsali b)	5	1
	Napsali c)	3	5
Otázka č. 10	Nákladní auto - správně	1	0
	Osobní auto - správně	0	0
	Motocykl - správně	1	0
	Poměrově - správně	14	14

Tab. č. 10: Třeboň - 4.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		28	21
Otázka č. 2	Rozhlédnout se před přecházením vozovky	22	9
	Přecházet na přechodu	25	13
	Chodit po chodníku	14	11
	Codit vpravo po chodníku	4	6
	Chodit po silnici vlevo	8	4
Otázka č. 8	Kruhový objezd	8	8
	Hlavní silnice	6	7
	křižovatka	8	6
	Stoupání	1	1
	Značka "stop"	0	1
	u ČB brány	5	2
	Na hrázi	2	0
	U Pennymarketu	2	2
	Předměstí	2	0
	U nádraží	3	1

Tab. č. 11: České Velenice - 4.třída

		Žákyně	Žáci
Celkový počet		26	24
Otázka č. 1	Pěšky s rodiči	1	2
	Pěšky s kamarádem	17	18
	Autem	5	5
	Autobusem	1	3
	Jinak	3	3
Otázka č. 2	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.9</i>		
Otázka č. 3	1. křižovatka - správně	9	13
	Pravidlo správně	4	6
	2. křižovatka - správně	11	14
	Pravidlo správně	5	4
	3. křižovatka - správně	16	22
	Pravidlo správně	13	13
Otázka č. 4	Správně	19	22
	Chybně	6	2
Otázka č. 5	1 barva správně	1	1
	2 barvy správně	13	13
	3 barvy správně	12	10
Otázka č. 6	Napsali a)	0	0
	Napsali b)	1	2
	Napsali c)	25	22
Otázka č. 7	Zákaz vjezdu všech vozidel - správně	11	16
	Křižovatka - správně	9	14
	Jednosměrná silnice - správně	7	15
	Křižovatka s vedlejší silnicí - správně	9	13
Otázka č. 8	<i>vyhodnocení bude uvedeno v tabulce č.9</i>		
Otázka č. 9	Napsali a)	17	18
	Napsali b)	2	4
	Napsali c)	7	2
Otázka č. 10	Nákladní auto - správně	2	1
	Osobní auto - správně	1	1
	Motocykl - správně	2	2
	Poměrově - správně	13	17

Tab. č. 12: České Velenice - 4.třída

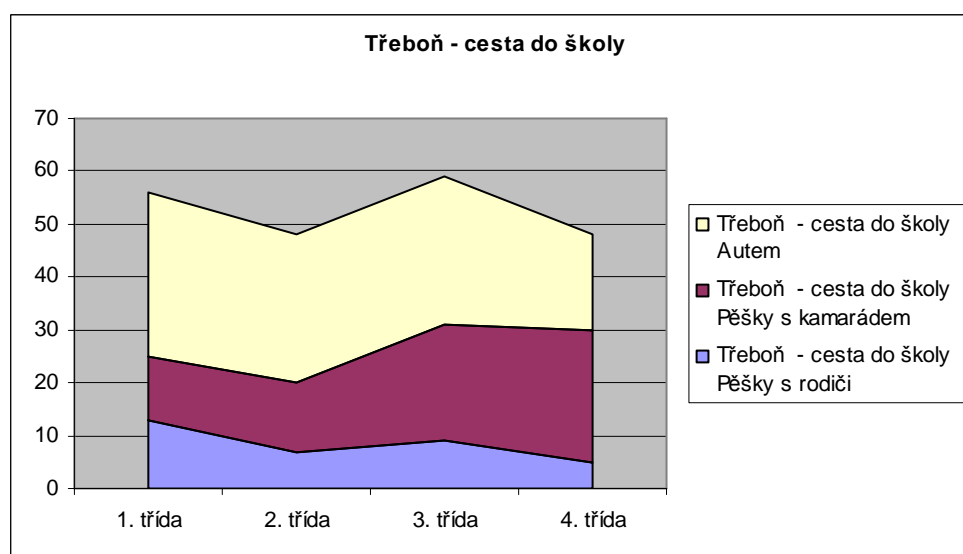
		Žákyně	Žáci
Celkový počet		26	24
Otázka č. 2	Rozhlédnout se před přecházením vozovky	16	15
	Přecházet na přechodu	18	16
	Chodit po chodníku	13	15
	Chodit vpravo po chodníku	12	14
	Chodit po silnici vlevo	6	8
Otázka č. 8	Kruhový objezd	2	0
	Hlavní silnice	11	8
	křižovatka	12	15
	Železniční přejezd	7	6
	Přechody pro chodce	3	3
	U školy	4	8
	Tunel (viadukt)	1	2
	U nádraží	0	3

Příloha č. V. Výsledky dotazníkového šetření podle tématických celků

Tab. č. 13: Třeboň - Cesta do školy

Celkový počet	Pěšky s rodiči	Pěšky s kamarádem	Autem
1. třída	13	12	31
2. třída	7	13	28
3. třída	9	22	28
4. třída	5	25	18

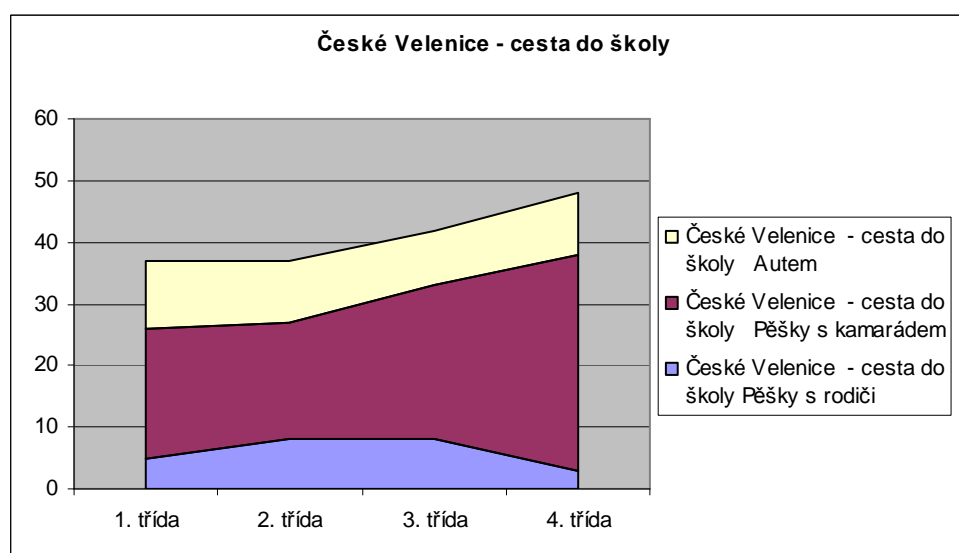
Graf č. 1: Třeboň - Cesta do školy



Tab. č. 14: České Velenice - Cesta do školy

Celkový počet	Pěšky s rodiči	Pěšky s kamarádem	Autem
1. třída	5	21	11
2. třída	8	19	10
3. třída	8	25	9
4. třída	3	35	10

Graf č. 2: České Velenice - Cesta do školy



Tab. č. 15: Třeboň - pravidla pro chodce

Celkový počet	Chůze na pravé straně chodníku	Chůze vlevo na silnici	Přechod pro chodce
1. třída	95 %	0 %	98 %
2. třída	78 %	25 %	0 %
3. třída	20 %	12 %	70 %
4. třída	20 %	24 %	75 %

Tab. č. 16: Třeboň - pravidla pro chodce

Celkový počet	Chůze na pravé straně chodníku	Chůze vlevo na silnici	Přechod pro chodce
1. třída	90 %	0 %	98 %
2. třída	50 %	24 %	0 %
3. třída	16 %	12 %	44 %
4. třída	52 %	28 %	68 %

Tab. č. 17: Třeboň - snížená viditelnost

Celkový počet	Chodec na silnici	Viditelnost barev v noci
1. třída	67 %	11 %
2. třída	50 %	9 %

Tab. č. 18: České Velenice- snížená viditelnost

Celkový počet	Chodec na silnici	Viditelnost barev v noci
1. třída	92 %	14 %
2. třída	50 %	2 %

Tab. č. 19: Třeboň - určování viditelnosti 5 barev za snížené viditelnosti

	pořadí viditelnosti	
Celkový počet	3 barvy správně	2 barvy správně
3. třída	27 %	28 %
4. třída	59 %	34 %

Tab. č. 20: Č.Velenice - určování viditelnosti 5 barev za snížené viditelnosti

	pořadí viditelnosti	
Celkový počet	3 barvy správně	2 barvy správně
3. třída	28 %	59 %
4. třída	44 %	54 %

Tab. č. 21: Železniční přejezdy - Třeboň, české Velenice

	Třeboň	České Velenice
Celkový počet	Správné chování	Správné chování
2. třída	85 %	91 %
3. třída	91 %	85 %
4. třída	80 %	94 %

Tab. č. 22: Dopravní značka - Dej přednost v jízdě

Dej přednost v jízdě		
Správná znalost	Třeboň	České Velenice
1. třída	96 %	100 %
2. třída	80 %	58 %

Tab. č. 23: Dopravní značky - 2. třída

	Stezka pro cyklisty	Hlavní silnice
Správná znalost		
Třeboň	91 %	80 %
České Velenice	38 %	44 %

Tab. č. 24: Dopravní značky - Třeboň

	Zákaz vjezdu všech vozidel v jednom směru	Křižovatka	Jednosměrný provoz	Křižovatka s vedlejší silnicí
Správná znalost				
3. třída	38 %	20 %	32 %	53 %
4. třída	59 %	63 %	26 %	46 %

Tab. č. 25: Dopravní značky - České Velenice

	Zákaz vjezdu všech vozidel v jednom směru	Křižovatka	Jednosměrný provoz	Křižovatka s vedlejší silnicí
Správná znalost				
3. třída	55 %	14 %	24 %	53 %
4. třída	54 %	46 %	44 %	44 %

Tab. č. 26: Používání autosedačky podle lokality a ročníků

	Třeboň	České Velenice
Celkový počet	Správné chování	Správné chování
1. třída	95%	100%
2. třída	89%	58%
3. třída	67%	85%
4. třída	71%	70%

Tab. č. 27: Stanovení doby zastavení podle druhu vozidla

	Třeboň	České Velenice
Správná odpověď	Správné chování	Správné chování
1. třída (2 vozidla)	85%	89%
2. třída (2 vozidla)	94%	82%
3. třída (3 vozidla)	46%	37%
4. třída (3 vozidla)	57%	57%

Tab. č. 28: Křižovatky - pravidlo přednosti zprava

	Třeboň	České Velenice
Správná odpověď	Správné chování	Správné chování
3. třída	34%	53%
4. třída	73%	44%

Tab. č. 29: Křižovatky - pravidlo při odbočování doleva

	Třeboň	České Velenice
Správná odpověď	Správné chování	Správné chování
3. třída	56%	55%
4. třída	65%	50%

Tab. č. 30: Křižovatky - pravidlo přednosti vozidel na hlavní silnici

	Třeboň	České Velenice
Správná odpověď	Správné chování	Správné chování
3. třída	49%	40%
4. třída	85%	76%