



Česká školní
inspekce

Dopravní výchova na základních školách ve školním roce 2018/2019

Tematická zpráva

Praha, listopad 2019

20¹⁸/₁₉

Obsah

1 Úvod.....	3
1.1 Dopravní výchova a rámcové vzdělávací programy pro základní školy	3
1.2 Zdroje informací – typy šetření a jejich základní charakteristika	4
2 Shrnutí hlavních zjištění.....	6
3 Dopravní výchova – průběh a podmínky vzdělávání.....	8
3.1 Organizace a formy realizace dopravní výchovy	8
3.1.1 Využití dopravního hřiště v dopravní výchově.....	9
3.1.2 Projektové aktivity a dopravní výchova	10
3.1.3 Cykloturistické akce a dopravní výchova	12
3.1.4 Realizace dopravní výchovy formou cyklistických soutěží a zájmové kroužky ...	13
3.1.5 Spolupráce s externími partnery při realizaci dopravní výchovy	13
3.1.6 Shrnutí.....	15
3.2 Materiální a personální podmínky realizace dopravní výchovy.....	16
3.2.1 Materiální podmínky realizace dopravní výchovy	16
3.2.2 Personální podmínky realizace dopravní výchovy	17
3.3 Témata dopravní výchovy	19
3.4 Další aspekty realizace dopravní výchovy	21
3.4.1 Hodnocení žáků a dopravní výchova	21
3.4.2 Rodina a dopravní výchova žáků	21
3.4.3 Školní družina a dopravní výchova.....	22
3.4.4 Žák v roli cyklisty	22
3.4.5 Doprava a bezpečnost v okolí školy	24
4 Hodnocení znalostí a dovedností žáků ve vybraných tématech dopravní výchovy.....	26
4.1 Znalosti a dovednosti žáků ve vybraných tématech dopravní výchovy	26
4.2 Faktory úspěšnosti žáků v testu dopravněbezpečnostních témat.....	28
4.3 Otázky testu dopravněbezpečnostních témat.....	31
5 Realizace dopravní výchovy – spokojenost a náměty ke zlepšení.....	34
6 Závěry a doporučení	37
6.1 Závěry	37
6.2 Doporučení	39
Seznam zkratk	41
Příloha č. 1 – Doplnující charakteristiky šetření	42

1 Úvod

Hodnocení forem, rozsahu, kvality a výsledků vzdělávání v tématech souvisejících s dopravní výchovou na základních školách a víceletých gymnáziích (dále i „základní školy“) bylo jedním z důležitých specifických úkolů České školní inspekce (dále i „ČŠI“) pro školní rok 2018/2019. Důležitost tohoto cíle je mimo jiné dána jeho postavením mezi prioritami Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, přičemž speciální pozornost je mu věnována také na úrovni vládních (např. Výbor pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu při Radě vlády pro bezpečnost silničního provozu) a relevantních nevládních organizací. Záměrem České školní inspekce je prostřednictvím této tematické zprávy představit hlavní zjištění plynoucí z realizovaného hodnocení v tématech souvisejících s dopravní výchovou v základních školách ve školním roce 2018/2019 a na tomto základě formulovat doporučení na úrovni školy a jejího zřizovatele, stejně jako na úrovni vzdělávacího systému (doporučení pro Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy – dále i „MŠMT“). Pozornost je věnována také kvalitativní změně oproti zjištěním tematického šetření České školní inspekce v oblasti dopravněbezpečnostních témat,¹ které bylo realizováno ve školním roce 2015/2016. Na přípravě, realizaci i vyhodnocování zjištění se významně podíleli také odborní pracovníci Ministerstva dopravy ČR – samostatného oddělení BESIP (dále i „BESIP“).

1.1 Dopravní výchova a rámcové vzdělávací programy pro základní školy

Rámcové vzdělávací programy (dále i „RVP“) pro základní vzdělávání a pro gymnázia a na ně navazující školní vzdělávací programy (dále i „ŠVP“) představují základní rámec pro rozpracování témat souvisejících s dopravní výchovou na základních školách. Tato témata jsou na 1. stupni základní školy zařazena především v rámci vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět*, v níž se očekávané znalosti a dovednosti žáků mimo jiné týkají oblastí:

- bezpečného chování v silničním provozu (např. předcházení rizikovým situacím v dopravě a dopravních prostředcích, bezpečnostní prvky, dopravní značky),
- první pomoci (např. první pomoc při drobných poraněních, přivolání pomoci při ohrožení zdraví člověka, čísla tísňového volání).

Na 2. stupni základní školy jsou témata související s dopravní výchovou začleněna především ve vzdělávací oblasti *Člověk a zdraví*, ve vzdělávacím oboru *Výchova ke zdraví*, v němž se očekávané znalosti a dovednosti žáků mimo jiné týkají učiva – dodržování pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví (např. bezpečnost v dopravě, rizika silniční a železniční dopravy, vztahy mezi účastníky silničního provozu včetně zvládnutí agresivity, postup v případě dopravní nehody) a základy první pomoci.

Témata spojená s bezpečností v dopravě mají v RVP pro 1. i 2. stupeň základní školy své zakotvení také ve vzdělávacím oboru *Tělesná výchova* (vzdělávací oblast *Člověk a zdraví*), a to např. ve vazbě na učivo turistika a pobyt v přírodě (např. uplatňování pravidel bezpečnosti silničního provozu v roli chodce a cyklisty, chování v dopravních prostředcích při přesunu). Vedle toho mohou být témata související s dopravní výchovou vyučována i v dalších vzdělávacích oborech (např. *Výchova k občanství* na 2. stupni základní školy ve vazbě na vhodné způsoby chování a komunikace v různých životních situacích nebo na právní aspekty dané problematiky) a takto je potřeba pohlížet na dopravní výchovu průřezově napříč vzdělávacími oblastmi a obory. Pro zjednodušení a lepší srozumitelnost je v dalším textu využíván pojem „předmět“ jako obecně vžitá alternativa k pojmu „vzdělávací obor“.

¹ ČŠI (2016). *Vzdělávání v bezpečnostních tématech*. Praha: Česká školní inspekce.

1.2 Zdroje informací – typy šetření a jejich základní charakteristika

Zjištění prezentovaná v této tematické zprávě jsou založena na informacích z několika dílčích šetření. Takto jsou využity informace o formách, rozsahu, kvalitě a výsledcích vzdělávání v tématech souvisejících s dopravní výchovou, které byly pro výběrové soubory základních škol shromážděny jednak během tematické inspekční činnosti² a jednak z výběrového zjišťování znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou. Specificky tak jde o informace z následujících dílčích šetření:

- První dílčí šetření se zaměřilo na hodnocení vybraných aspektů organizace a realizace dopravní výchovy na základních školách navštívených během tematické inspekční činnosti (např. organizace dopravní výchovy ve škole, formy a rozsah realizace dopravní výchovy, materiální a personální podmínky realizace dopravní výchovy a další).
- Druhé dílčí šetření rozšířilo informace o organizaci a realizaci dopravní výchovy o pohled ředitelů základních škol navštívených během tematické inspekční činnosti. Součástí tohoto šetření byly také otázky týkající se spokojenosti ředitelů s vybranými aspekty realizace dopravní výchovy (např. nabídka výukových materiálů a pomůcek, nabídka vzdělávacích akcí, náměty pro zkvalitnění realizace dopravní výchovy a další).
- Třetí dílčí šetření poskytlo informace o výsledcích vzdělávání ve vybraných tématech souvisejících s dopravní výchovou.³ Výsledky byly hodnoceny pro výběrový soubor žáků 6. ročníku základních škol a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií (dále jen „6. ročník“) a 9. ročníku základních škol a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií (dále jen „9. ročník“), a to testovou formou realizovanou prostřednictvím inspekčního systému elektronického testování InspIS SET. Podoba šetření přitom umožnila hodnotit znalosti a dovednosti žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou vzhledem k dalším charakteristikám žáků a jejich škol (např. pohlaví a studovaný obor žáka, chování žáka jako cyklisty a další).
- Konečně čtvrté dílčí šetření – elektronické dotazování žáků a učitelů škol – bylo realizováno v návaznosti na výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou. Dotazování učitelů⁴ se zaměřilo na jejich postoje týkající se nejvýznamnějších témat souvisejících s dopravní výchovou, vhodných forem realizace dopravní výchovy, hlavních námětů pro zlepšení realizace dopravní výchovy či typických způsobů prohlubování odbornosti učitelů v tématech souvisejících s dopravní výchovou. Dotazování žáků se pak především věnovalo otázkám, jak často, kde a s kým žáci jezdí na kole, odkud především čerpají informace o tématech souvisejících s dopravní výchovou a jak hodnotí své znalosti a dovednosti ve vybraných tématech souvisejících s dopravní výchovou.

Tabulka č. 1 uvádí počty škol, ředitelů, učitelů a žáků jednotlivých typů šetření, které vstupují do hodnocení. Další informace k výběrovému zjišťování znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou poskytuje příloha č. 1.

² Tematická inspekční činnost ČŠI se, na rozdíl od komplexní inspekční činnosti, zaměřuje přímo na vymezený předmět zájmu, v případě této tematické zprávy tedy na témata související s dopravní výchovou.

³ Libovolný test může vždy postihnout pouze vybrané cíle vzdělávání; výsledky testu proto vždy vypovídají jen o těch cílech a aspektech, které byly v testu zahrnuty, a nelze je v žádném případě zobecňovat na celou zastřešující oblast.

⁴ Dotazování byli především učitelé, kteří se při výuce svých předmětů věnují výuce dopravněbezpečnostních témat.

Tabulka č. 1 Základní charakteristiky dílčích typů šetření

Tematická inspekční činnost	Počet škol		
Celkem	401		
Výběrové zjišťování	Počet škol	Počet žáků	Počet učitelů
6. ročník	149	5 902	791
9. ročník	153	4 537	

Pozn.: Elektronické dotazování žáků zahrnuje odpovědi celkem 5 764 žáků 6. ročníku a 4 446 žáků 9. ročníku.

2 Shrnutí hlavních zjištění

V testech znalostí a dovedností z dopravněbezpečnostních témat dosáhla průměrná úspěšnost žáků 6. ročníku 49 % a žáků 9. ročníku 61 %. Vzhledem k tomu, že očekávaná průměrná úspěšnost byla expertně stanovena na 60 %, výsledek žáků 6. ročníku se ukázal být neuspokojivým, navíc téměř třetina těchto žáků vyřešila méně než dvě pětiny úloh (testové otázky se soustředily zejména na každodenní dopravněbezpečnostní situace a rizika). Z analýzy získaných dat vyplynulo, že žáci, kteří byli v daném testu úspěšnější, jezdí často na kole a hlavním zdrojem informací o bezpečném chování v silničním provozu jsou pro ně škola nebo jejich rodina. Školy s lepšími výsledky v testu zařazovaly témata související s dopravní výchovou rovnoměrně mezi 1. a 2. stupeň, více využívaly projektové aktivity a pravidelně hodnotily průběh i účinnost výuky témat souvisejících s dopravní výchovou.

Dopravní výchova, respektive témata z dopravněbezpečnostní oblasti, byla v základních školách častěji součástí výuky na 1. stupni, méně často na 2. stupni (zde nejčastěji součástí výuky žáků 6. ročníku). Mezi oslovenými učiteli však převažoval názor, že dopravní výchova by měla být mezi 1. i 2. stupněm základní školy uskutečňována nejlépe rovnoměrně. Nejčastější formou výuky bylo zařazování těchto témat do obsahů různých předmětů. Ani v tomto případě ale nepovažovala většina učitelů danou praxi za nejlepší. Naopak za nevhodnější formy realizace dopravní výchovy učitelé nejčastěji označili návštěvy žáků na dopravních hřištích nebo projektově orientované přístupy, přičemž významnou roli v této souvislosti přiřadili spolupráci s externími subjekty. Zájmový kroužek dopravní výchovy byl organizován jen na malém množství základních škol, a to častěji na 1. stupni.

Ze základních škol, které zvolily mimo jiných forem i formu praktického nácviku dopravněbezpečnostních dovedností žáků, jich většina využila dopravní hřiště, a to především na 1. stupni a nejčastěji ve 4. a 5. ročníku (v minulém školním roce mohly školy v celé České republice využívat 216 dětských dopravních hřišť, přičemž na 162 z nich byla výuka uskutečňována podle Tematického plánu dopravní výchovy). Za hlavní důvody absence této formy výuky učitelé označili jednak příliš velkou vzdálenost nejbližšího dopravního hřiště, jednak organizační náročnost při zajišťování jeho návštěvy. Žáci během své školní docházky navštívili dopravní hřiště většinou jen jednou nebo dvakrát.

Formu projektové výuky dopravní výchovy (především projektové dny, případně vícedenní projekty) se rozhodla využít více než polovina základních škol, zejména na 1. stupni. Ředitelé škol, které dopravní výchovu formou projektových aktivit nerealizovaly, za nejčastější důvody této absence označili málo času ve výuce, organizační potíže nebo obavy z bezpečnostních rizik.

Cykloturistické akce využila více než třetina základních škol. Tyto akce častěji proběhly jako jednodenní. Na rozdíl od jiných forem realizovaly cykloturistické akce častěji základní školy na 2. stupni. Ředitelé škol, které dopravní výchovu formou cykloturistických akcí neorganizují, za výrazně převažující důvod tohoto svého rozhodnutí uvedli obavy z bezpečnostních rizik, jež jsou s těmito akcemi spojena. Dopravní výchova v dané podobě má však své značné opodstatnění, protože jen minimum žáků uvedlo, že na kole nejezdí vůbec či skoro vůbec, a pro ty, kteří na kole jezdí, je nejčastějším místem pohybu na kole silnice v obci i mimo ni.

V naprosté většině základních škol docházelo při realizaci dopravní výchovy ke spolupráci s externími partnery, přičemž ve většině případů převládala plná spokojenost s nastaveným rozsahem i formou dané spolupráce. Nejvíce škol využívalo spolupráci formou besed či přednášek, a to přímo ve vlastních prostorách. Kvalita externí spolupráce byla významně vyšší na školách, u nichž byly rozsah a forma realizace dopravní výchovy vyhodnoceny jako zcela uspokojivé.

Téměř všechny základní školy měly k dispozici alespoň některý z elementárních typů výukových materiálů. Nejčastěji šlo o pracovní listy a výuková videa, méně často byly využívány pracovní sešity či učebnice. Přestože pouze část materiálů byla certifikována doložkou Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, jen minimum škol je označilo za neodpovídající rozsahu pojetí dopravní výchovy v rámcovém vzdělávacím programu – nejčastěji proto, že v nich chyběla některá požadovaná témata dopravní výchovy. Mnoho ředitelů škol však vyjádřilo nespokojenost s celkovou nabídkou výukových materiálů a pomůcek pro danou vzdělávací oblast, přičemž k hlavním důvodům patřila jejich nevhodnost a vysoké ceny. V případě uvedení vysoké ceny jako hlavní překážky zůstává otázkou, jak moc jsou ředitelé škol informováni o široké nabídce pomůcek, které k realizaci výuky témat souvisejících s dopravní výchovou zpracoval a zdarma poskytuje BESIP.

Nejčastěji výuku dopravní výchovy zajišťovali učitelé s aprobací pro 1. stupeň, výchovu k občanství či jiný obdobný předmět a pro tělesnou výchovu. Koordinátor pro dopravní výchovu ve výuce byl ředitelem stanoven ve většině škol, přičemž zpravidla šlo o pověřeného učitele.

I když převážná většina učitelů uvedla, že si nějakým způsobem průběžně rozšiřují svou odbornost (především samostudiem) v tématech souvisejících s dopravní výchovou, jen málo z nich takto činí prostřednictvím odborného školení nebo kurzu. V posledních dvou letech pak ředitelé škol nejčastěji uvedli účast učitelů své školy na školeních či kurzech, které pořádal BESIP, Policie České republiky a Národní institut pro další vzdělávání.

Rezervy v zařazování témat souvisejících s dopravní výchovou do školních vzdělávacích programů byly identifikovány na více než třetině škol, ojediněle pak byly identifikovány také velmi závažné nedostatky, kdy byla v rámcovém vzdělávacím programu vymezená témata zařazena do školních vzdělávacích programů hodnocených základních škol okrajově nebo vůbec ne.

Ještě závažnějším je zjištění, že efekt dopravní výchovy byl pravidelně vyhodnocován jen v necelé polovině základních škol. Nejčastější formou hodnocení byla klasifikace v rámci předmětů, v nichž se daná témata objevovala.

Školy, u nichž Česká školní inspekce rozsah a formu realizace dopravní výchovy vyhodnotila jako zcela uspokojivou, častěji využívaly dopravní hřiště, projektové aktivity, cykloturistické akce i cyklistické soutěže nebo vyšší počet výukových pomůcek a materiálů. Častěji na nich také působil koordinátor realizace dopravní výchovy, častěji byl pozorován soulad rámcového a školního vzdělávacího programu, průběh i účinnost výuky dopravní výchovy na úrovni školy byly častěji předmětem pravidelného hodnocení. Žáci těchto škol též dosáhli vyšší úspěšnosti v testu dopravněbezpečnostních témat.

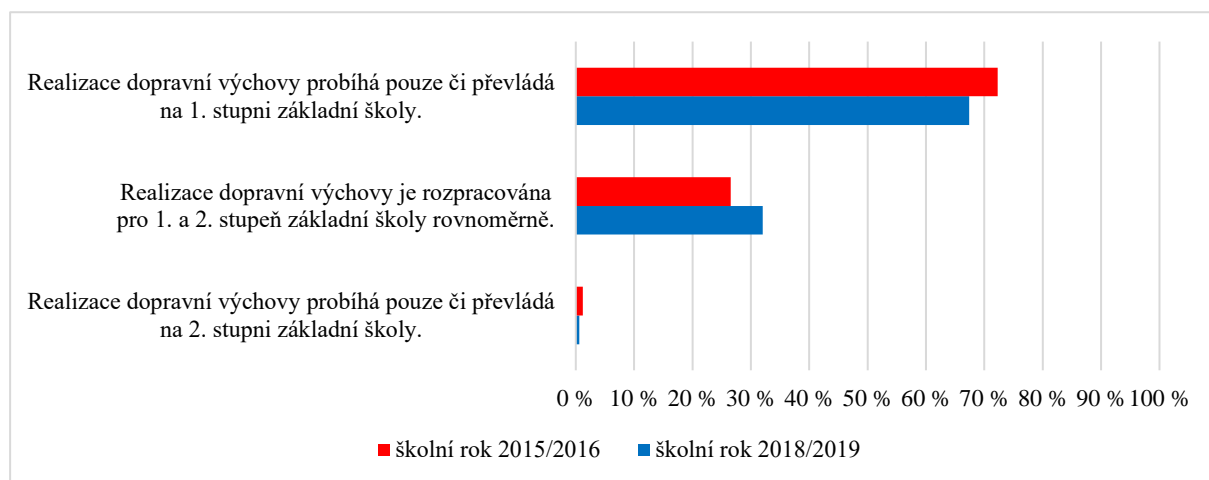
3 Dopravní výchova – průběh a podmínky vzdělávání

Tato část tematické zprávy představuje hlavní zjištění, která se týkají hodnocení průběhu a podmínek realizace dopravní výchovy na základních školách. Využity jsou především informace z tematické inspekční činnosti, přičemž zjištění jsou diskutována v kontextu srovnání s poznatky týkajícími se vzdělávání k bezpečnosti v dopravě, které byly prezentovány jako jedna z částí tematické zprávy ke vzdělávání v bezpečnostních tématech ze školního roku 2015/2016.⁵

3.1 Organizace a formy realizace dopravní výchovy

Podle zjištění prezentovaných v tematické zprávě ze školního roku 2015/2016 byla dopravní výchova realizována převážně na 1. stupni základních škol, a to i v případě škol plně organizovaných. Realizace témat souvisejících s dopravní výchovou, která by byla rovnoměrně rozpracována pro 1. i 2. stupeň základní školy, byla zaznamenána jen u necelé třetiny plně organizovaných škol. Tyto poznatky zůstaly zachovány také v hodnocení organizace dopravní výchovy na základních školách ve školním roce 2018/2019. Graf č. 1, který zachycuje srovnání stejného výběrového souboru škol pro oba školní roky, naznačuje pouze mírné zvýšení podílu škol, které dopravní výchovu realizují na 1. i 2. stupni základní školy. V tomto kontextu stojí přitom za pozornost výrazně převažující názor učitelů, že dopravní výchova by měla být realizována nejlépe rovným dílem na 1. a 2. stupni základní školy.⁶

Graf č. 1 Rozpracování témat souvisejících s dopravní výchovou v ŠVP plně organizovaných základních škol (podíl škol s danou charakteristikou hodnoceného jevu, tematická inspekční činnost⁷)



Pozn.: Hodnocení pro školní rok 2015/2016 zahrnuje stejné školy jako hodnocení pro školní rok 2018/2019.

Z hlediska ročníků byla dopravní výchova ve školním roce 2018/2019 realizována napříč ročníky. Na 1. stupni základní školy přitom byla témata související s dopravní výchovou o něco častěji zařazována ve 3. a 4. ročníku, na 2. stupni základní školy pak byla taková témata nejčastěji součástí výuky žáků 6. ročníku, ve vyšších ročnících bylo zařazení témat souvisejících s dopravní výchovou do výuky o něco méně časté.⁸

⁵ ČŠI (2016). *Vzdělávání v bezpečnostních tématech*. Praha: Česká školní inspekce.

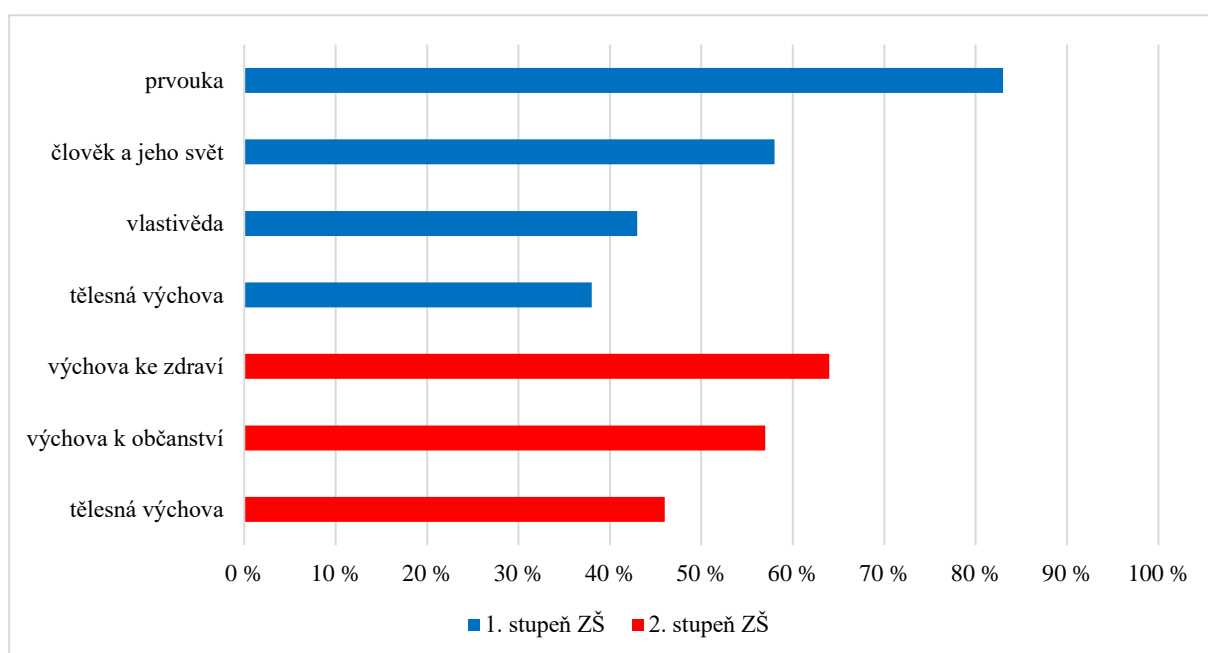
⁶ Dvě třetiny učitelů dotazovaných v rámci výběrového zjišťování znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou uvedly, že dopravní výchova by měla být realizována rovným dílem na 1. a 2. stupni základní školy, zatímco pouze třetina učitelů dává přednost převažující výuce na 1. stupni základní školy.

⁷ Analogická zjištění poskytlo i hodnocení odpovědí ředitelů školy v dotaznících.

⁸ Hodnocení odpovědí ředitelů škol v dotaznících.

V rámci ŠVP byla dopravní výchova ve školním roce 2018/2019 podle očekávání organizována nejčastěji formou zařazení souvisejících témat do obsahu výuky různých předmětů (99 % škol realizujících dopravní výchovu na 1. stupni a 93 % škol realizujících dopravní výchovu na 2. stupni základní školy),⁹ naopak realizace dopravní výchovy v podobě samostatného předmětu byla jen ojedinělá. Na 1. stupni základních škol byla témata související s dopravní výchovou nejčastěji součástí výuky předmětů vzdělávací oblasti *Člověk a jeho svět*, na 2. stupni základních škol se pak jednalo o předměty *Výchova ke zdraví* a *Výchova k občanství* (viz graf č. 2). V dalších předmětech bylo zařazení témat souvisejících s dopravní výchovou uvedeno méně často. V širším vnímání problematiky dopravní výchovy projevujícím se jejím zařazením do různých předmětů tak existují možné příležitosti do budoucna.

Graf č. 2 Předměty, v nichž jsou témata související s dopravní výchovou nejčastěji zařazována – stupeň základní školy (podíl dané charakteristiky hodnoceného jevu z počtu odpovědí ředitelů škol realizujících dopravní výchovu jejím zařazením do obsahu výuky různých předmětů, tematická inspekční činnost)



Vedle zařazení relevantních témat v oblasti dopravněbezpečnostních problematik do výuky uváděných předmětů jsou na základních školách využívány také další formy realizace dopravní výchovy popsané v následujících samostatných podkapitolách.

3.1.1 Využití dopravního hřiště v dopravní výchově

Využití dopravního hřiště¹⁰ může významně napomoci k rozvoji praktických dovedností žáků základních škol v oblasti témat dopravněbezpečnostní problematiky. V tomto ohledu lze za jednoznačně pozitivní považovat skutečnost, že více než čtyři pětiny základních škol využily ve školním roce 2018/2019 dopravní hřiště pro praktický nácvik dopravněbezpečnostních

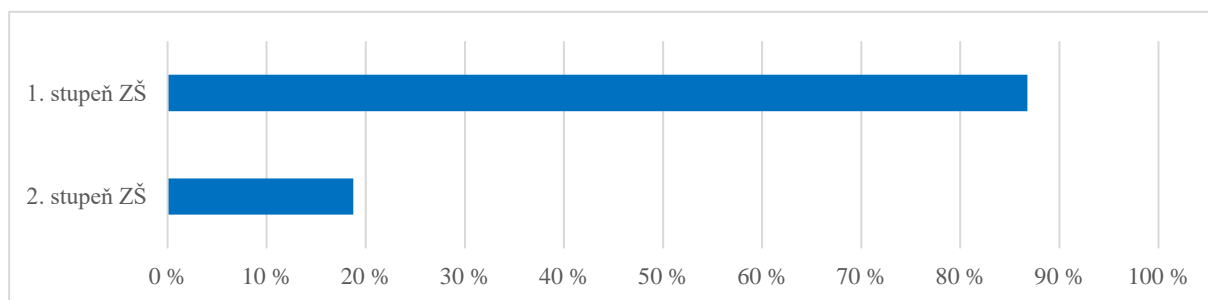
⁹ V celém textu nejsou do základu pro stanovení podílu jevů na 1. stupni základní školy započtena víceletá gymnázia a analogicky nejsou do základu pro stanovení podílu jevů na 2. stupni základní školy započteny prvostupňové základní školy. Odpovědi ředitelů přinesly podobná zjištění, když na 1. stupni byla dopravní výchova realizována v případě 98 % základních škol a na 2. stupni v případě 87 % škol.

¹⁰ V současné době mohou školy k výuce dopravní výchovy využít v rámci celé České republiky celkem 216 dětských dopravních hřišť, přičemž na 162 z nich je výuka realizována podle tzv. Tematického plánu dopravní výchovy. Ten zahrnuje osvojení základních úkonů a nácvik dovedností pro začínající cyklisty.

dovedností žáků¹¹, i když ve srovnání se šetřením ze školního roku 2015/2016 se podíl těchto škol bohužel prakticky nezměnil, ačkoli prostor pro nárůst podílu zde existuje. Pokud školy dopravní hřiště k nácviku dopravněbezpečnostních dovedností žáků nevyužily, pak za nejčastější překážky byly označeny jednak vzdálenost nejbližšího dopravního hřiště, jednak organizační náročnost při zajišťování návštěvy žáků na dopravním hřišti.

Dopravní hřiště bylo ve školním roce 2018/2019 využíváno především žáky 1. stupně základní školy, návštěvy dopravního hřiště žáky 2. stupně základní školy byly méně časté (viz graf č. 3). Z hlediska ročníků organizoval nejvyšší podíl škol návštěvy svých žáků na dopravním hřišti ve 4. a 5. ročníku. Pokud žáci dopravní hřiště během své školní docházky navštíví, pak se typicky jedná o jednu či nejvýše dvě návštěvy – taková četnost návštěv dopravního hřiště žáky byla charakteristická pro tři pětiny škol, které dopravní hřiště pro realizaci dopravní výchovy využívaly. Na necelých třech čtvrtinách těchto škol měl pedagogický doprovod účast na praktickém nácviku dovedností žáků na dopravním hřišti zahrnut ve své přímé pedagogické činnosti, na více než čtvrtině škol však nikoli, což může být významným faktorem zhoršujícím vztah učitelů k této formě realizace dopravní výchovy.

Graf č. 3 Realizace dopravní výchovy návštěvami dopravního hřiště – stupeň základní školy (podíl škol z počtu škol s daným stupněm, tematická inspekční činnost¹²)



3.1.2 Projektové aktivity a dopravní výchova

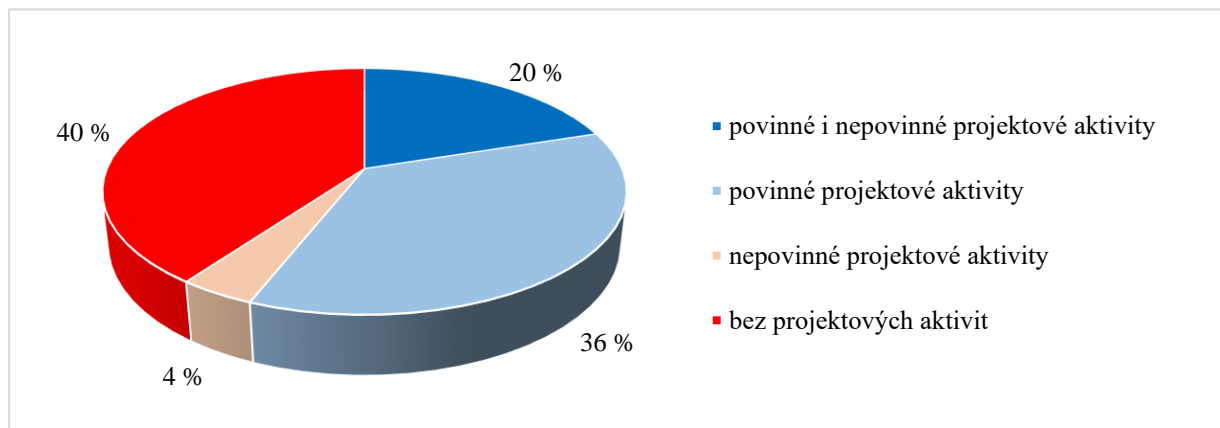
Vedle zařazení témat souvisejících s dopravní výchovou do výuky různých předmětů je možné dopravní výchovu realizovat také projektově ve formě projektových dní či vícedenních projektů¹³. Ve školním roce 2018/2019 byla touto formou témata související s dopravní výchovou rozpracována na více než polovině základních škol (viz graf č. 4), přičemž podíl těchto škol zůstal obdobný jako ve školním roce 2015/2016. Z hlediska svého charakteru šlo vesměs o projektové dny, vícedenní projekty byly realizovány na 5 % základních škol.

¹¹ Hodnocení odpovědí žáků přináší podobná zjištění – pětina žáků 6. a 9. ročníku uvedla, že dopravní hřiště za účelem nácviku dovedností, jak se chovat v silničním provozu, dosud nenavštívili.

¹² Podobně odpovědi ředitelů škol ukázaly, že dopravní hřiště bylo využito pro praktický nácvik dopravněbezpečnostních dovedností žáků především ve výuce na 1. stupni základní školy (99 % škol využívajících dopravní hřiště za tímto účelem), méně často pak v rámci pobytů žáků 1. stupně základní školy ve školní družině (13 % škol), ve výuce žáků 2. stupně základní školy (13 % škol) a v rámci práce žáků v zájmovém útvaru (2 % škol).

¹³ Příklady projektových aktivit, kterými jsou na základních školách rozpracována témata související s dopravní výchovou, nabývají různých podob. Takto byl na jedné ze škol organizován dvoudenní branný kurz, který částečně probíhal jako adaptační kurz na začátku školního roku, a to pro 1. a 2. stupeň základní školy zvlášť. V rámci kurzu byli žáci rozděleni do skupin a v nich absolvovali výuku v blocích se zaměřením na témata – první pomoc, orientace v terénu, dopravní výchova a preventivní témata. Řada škol realizovala projektové dny také formou cyklistických soutěží, cyklistických jízd zručnosti, besedami, plněním zadaných teoretických i praktických úkolů či jinak. Častá je spolupráce s externími partnery, a to například v rámci organizovaného dne s integrovaným záchranným systémem, dne zdraví apod.

Graf č. 4 Realizace dopravní výchovy formou pro žáky povinných a nepovinných projektových aktivit (podíl škol s danou charakteristikou hodnoceného jevu, tematická inspekční činnost)



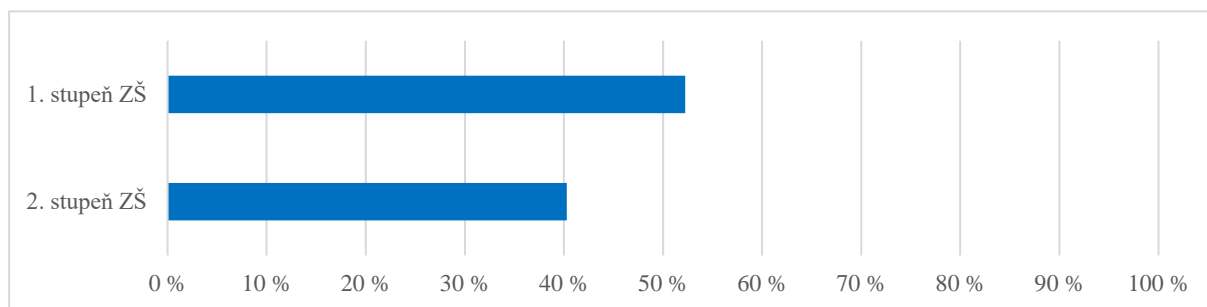
Pokud školy dopravní výchovu formou projektových aktivit nerealizovaly, pak za nejčastější důvody označili ředitelé těchto škol:

- omezený časový prostor ve výuce ve vazbě na další vzdělávací cíle (52 % ředitelů škol nerealizujících dopravní výchovu formou projektových aktivit),
- organizační potíže při zajištění projektových aktivit (40 % ředitelů škol nerealizujících dopravní výchovu formou projektových aktivit),
- obavy z bezpečnostních rizik plynoucích z projektových aktivit v reálném provozu (30 % ředitelů škol nerealizujících dopravní výchovu formou projektových aktivit).

Pouze desetina ředitelů uvedla důvody spojené s finanční náročností projektových aktivit, s nedostatkem metodických podkladů či s nedostatečnými možnostmi pedagogického zajištění těchto aktivit.

Projektově koncipované formy realizace dopravní výchovy byly do výuky zařazovány na 1. stupni základní školy o něco častěji než na 2. stupni (viz graf č. 5). Rozložení projektových aktivit zaměřených na témata související s dopravní výchovou vzhledem k jednotlivým ročníkům bylo rovnoměrné. Pokud se žáci během své školní docházky takto zaměřených projektových aktivit účastnili, pak šlo nejčastěji o nejvýše dvě účasti na projektových aktivitách (52 % základních škol realizujících dopravní výchovu formou projektových aktivit), pozitivní ale je, že významný počet základních škol realizoval dopravní výchovu formou projektů i častěji. Jakkoli platí, že projektové aktivity jsou bezesporu jednou z nejučinnějších forem při výuce dopravněbezpečnostních problematik, neměla by tato názorná a zážitková forma hrát v procesu výuky dominantní, nebo dokonce jedinou roli.

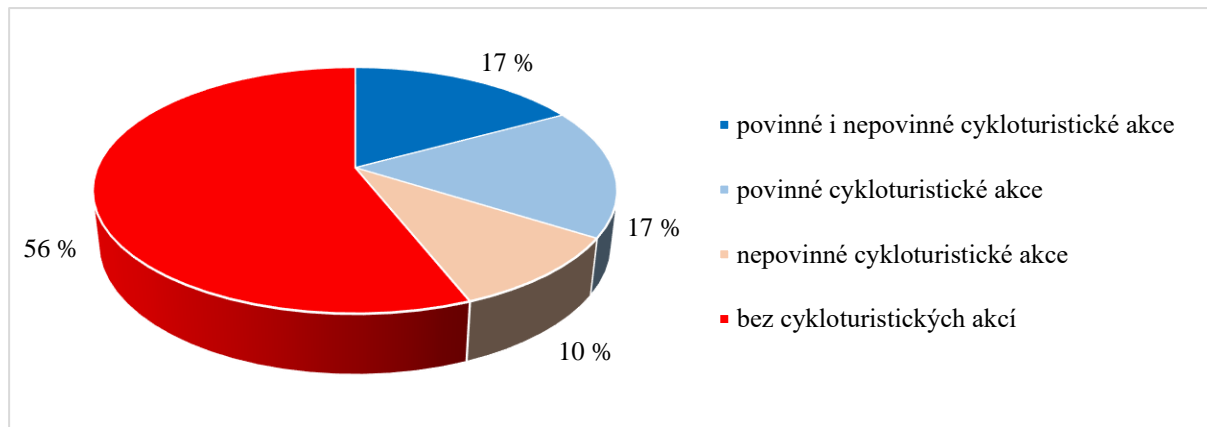
Graf č. 5 Realizace dopravní výchovy projektovými aktivitami v rámci výuky – stupeň základní školy (podíl škol z počtu škol s daným stupněm, tematická inspekční činnost¹⁴)



3.1.3 Cykloturistické akce a dopravní výchova

Další možností, jak žáky seznamovat s dopravněbezpečnostní tematikou, jsou cykloturistické akce (např. cykloturistické kurzy, cyklistické výlety či vyjížděky a další). Tuto formu realizace dopravní výchovy využilo ve školním roce 2018/2019 více než 40 % základních škol (viz graf č. 6), přičemž z hlediska svého charakteru byly školní cykloturistické akce častěji jednodenní (28 % základních škol), vícedenní cykloturistické akce byly realizovány na 12 % základních škol. Za výrazně převažující důvod, proč školy nerealizují dopravní výchovu formou cykloturistických akcí, označili ředitelé škol obavy z bezpečnostních rizik, která jsou s těmito akcemi spojena.

Graf č. 6 Realizace dopravní výchovy formou pro žáky povinných a nepovinných cykloturistických akcí (podíl škol s danou charakteristikou hodnoceného jevu, tematická inspekční činnost)

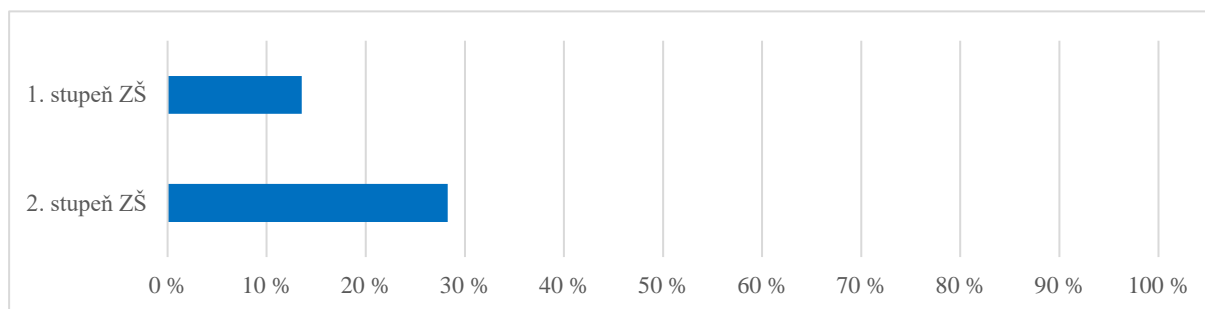


Realizace dopravní výchovy formou cykloturistických akcí jako součásti vlastní výuky byla častější na 2. stupni základní školy (viz graf č. 7).¹⁵ Pokud se žáci během své školní docházky účastní v rámci dopravní výchovy cykloturistických akcí, pak jde nejčastěji o jednu či dvě účasti (72 % základních škol realizujících dopravní výchovu formou cykloturistických akcí), vyšší počet účastí žáků je méně častý.

¹⁴ Podobně odpovědi ředitelů škol ukázaly, že realizace dopravní výchovy formou projektových aktivit byla především součástí výuky na 1. stupni základní školy (93 % škol realizujících dopravní výchovu touto formou), méně často pak v rámci pobytů žáků 1. stupně základní školy ve školní družině (2 % škol), ve výuce žáků 2. stupně základní školy (67 % škol) a v rámci práce žáků v zájmovém útvaru (2 % škol).

¹⁵ Odpovědi ředitelů škol dále ukázaly, že dopravní výchova formou cykloturistických akcí byla na 1. stupni základní školy realizována také ve školní družině (7 % škol) a na 2. stupni základní školy v rámci práce žáků v zájmovém útvaru (17 % škol).

Graf č. 7 Realizace dopravní výchovy cykloturistickými akcemi v rámci výuky – stupeň základní školy (podíl škol z počtu škol s daným stupněm, tematická inspekční činnost)



3.1.4 Realizace dopravní výchovy formou cyklistických soutěží a zájmové kroužky

Mezi další formy realizace dopravní výchovy patří také cyklistické soutěže a zájmové kroužky. Hodnocení zapojení základních škol do cyklistických soutěží, stejně jako organizace kroužků dopravní výchovy, ve školním roce 2018/2019 přineslo obdobná zjištění jako hodnocení ve školním roce 2015/2016. Do *Dopravní soutěže mladých cyklistů*, kterou organizuje BESIP ve spolupráci s dalšími partnery, se zapojilo 42 % sledovaných základních škol,¹⁶ přičemž dalších 13 % škol pořádalo jinou, vlastní cyklistickou soutěž. Určitou nevýhodou prvního typu dopravní soutěže je ta skutečnost, že se do ní v případě 61 % základních škol zapojila méně než desetina žáků. Podíl žáků účastnících se vlastní cyklistické soutěže školy bývá vyšší, přirozeně se však objevují jiné nevýhody, spojené např. s vyšší organizační náročností takové soutěže. Zájmový kroužek dopravní výchovy byl organizován jen na 7 % základních škol, a to častěji na 1. stupni základní školy.

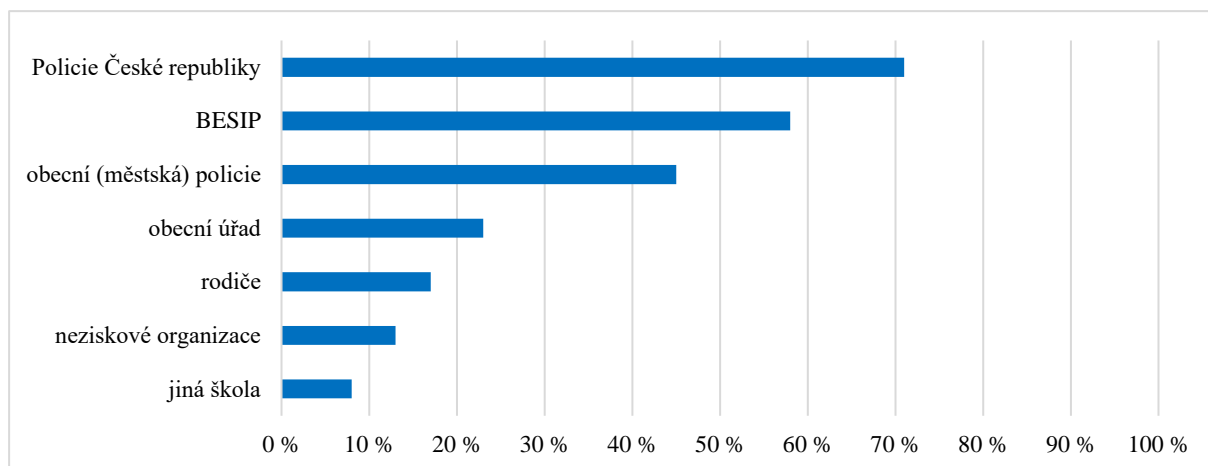
3.1.5 Spolupráce s externími partnery při realizaci dopravní výchovy

Spolupráce škol s externími partnery je další významnou příležitostí pro rozpracování témat souvisejících s dopravní výchovou, přičemž tato příležitost je základními školami poměrně běžně využívána. Takto pouze v 5 % základních škol (častěji v případě nižšího stupně víceletých gymnázií) nebyla ve školním roce 2018/2019 zaznamenána spolupráce s externím partnerem při realizaci dopravní výchovy (viz graf č. 8 pro přehled nejčastějších externích partnerů základních škol při realizaci dopravní výchovy¹⁷). Důležité a pozitivní je rovněž zjištění, že na třech čtvrtinách základních škol panovala plná spokojenost s dostatečností rozsahu a formy spolupráce s externími subjekty při realizaci dopravní výchovy, i tak ale stále existuje potenciál pro zvyšování kvality této formy spolupráce na zbývajících čtvrtině základních škol.

¹⁶ Hlavní důvody neúčasti škol v této soutěži jsou spojeny především s problémy časového a organizačního zajištění takové účasti.

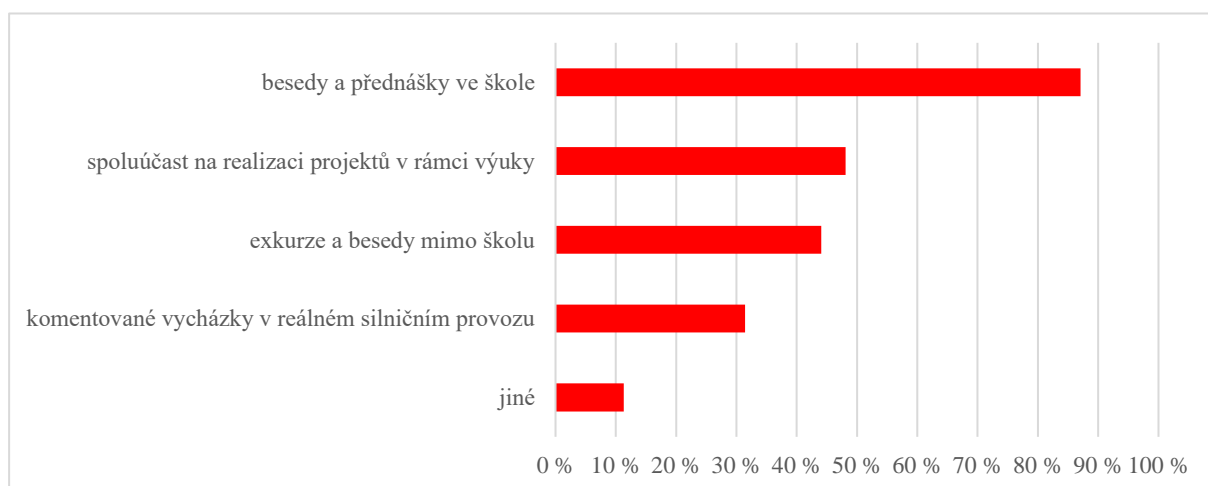
¹⁷ Uvedme, že školami zmiňované příklady neziskových organizací například zahrnují Český červený kříž, sbory dobrovolných hasičů, Asociace Záchraný kruh, z.s.

Graf č. 8 Nejčastěji uvádění externí partneři základních škol při realizaci dopravní výchovy (podíl dané charakteristiky hodnoceného jevu z počtu odpovědí ředitelů škol spolupracujících s externími partnery při realizaci dopravní výchovy, tematická inspekční činnost)



Spolupráce školy s externími partnery při realizaci dopravní výchovy má různé podoby (viz graf č. 9). Nejvyšší podíl škol dával v tomto ohledu přednost spolupráci s externími partnery přímo ve škole, a to formou besed či přednášek, celkově jsou ale formy spolupráce s externími partnery poměrně různorodé. Uvedme, že v rámci celé České republiky působí, kromě celostátního garanta pro oblast dopravní výchovy (BESIP), řada dalších subjektů nabízejících služby ve formě různých výukových programů, projektů apod. V tomto směru je ovšem vhodné nabízené produkty a služby (erudici realizátorů, obsah a formu výuky, personální zajištění apod.) důkladně ověřovat u uznávaných autorit pro oblast dopravní výchovy. Za pozornost v tomto ohledu stojí, že kvalitu externích partnerů pro realizaci dopravní výchovy si ředitelé škol nejčastěji ověřovali dotazy na zkušenosti ostatních škol, a dále pak, že zjištění pro školní rok 2018/2019 jsou analogická ke zjištěním pro školní rok 2015/2016.

Graf č. 9 Formy spolupráce základních škol s externími partnery při realizaci dopravní výchovy (podíl dané charakteristiky hodnoceného jevu z celkového počtu škol spolupracujících s externími partnery, tematická inspekční činnost¹⁸)

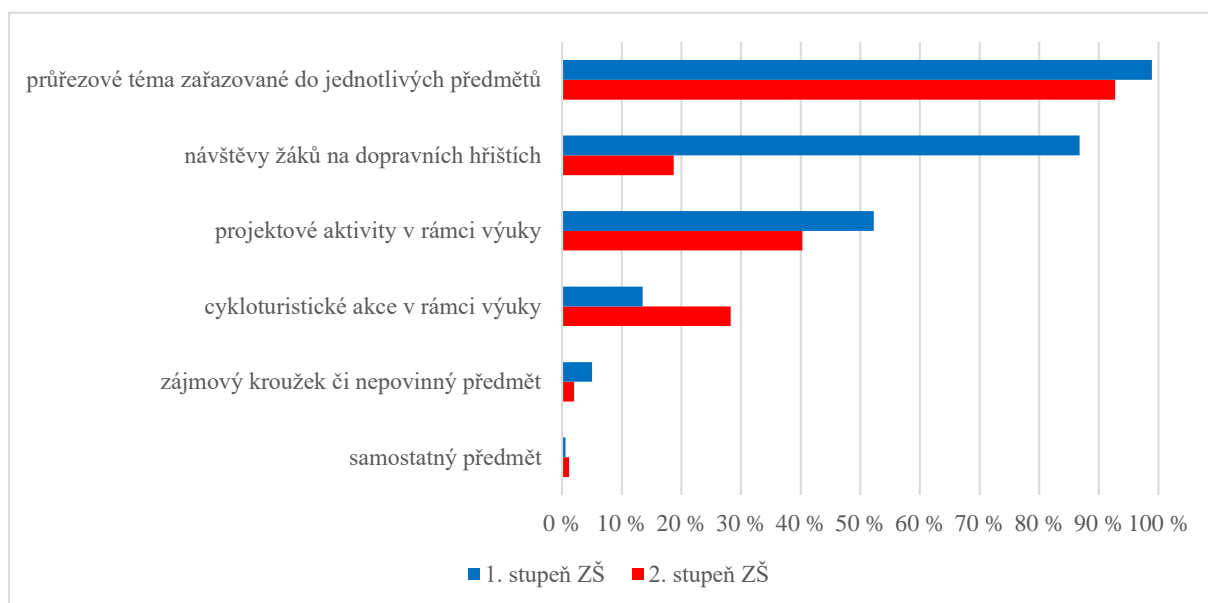


¹⁸ Analogická zjištění poskytlo i hodnocení odpovědí ředitelů v dotaznících.

3.1.6 Shrnutí

Graf č. 10 shrnuje zastoupení jednotlivých forem realizace dopravní výchovy na základních školách ve školním roce 2018/2019. Převládající realizace dopravní výchovy formou zařazení souvisejících témat do výuky jednotlivých předmětů je na 1. stupni základních škol často doplňována návštěvami žáků na dopravním hřišti a v případě poloviny škol rovněž projektovými aktivitami. Na 2. stupni základních škol jsou i s ohledem na věk žáků návštěvy dopravního hřiště méně časté, naopak častěji se žáci 2. stupně účastní cykloturistických akcí. Při realizaci dopravní výchovy základní školy spolupracují s externími partnery, přičemž o něco vyšší spokojenost s rozsahem a formou spolupráce lze pozorovat u těch škol, jejichž žáci častěji navštěvují dopravní hřiště a účastní se cyklistických soutěží.

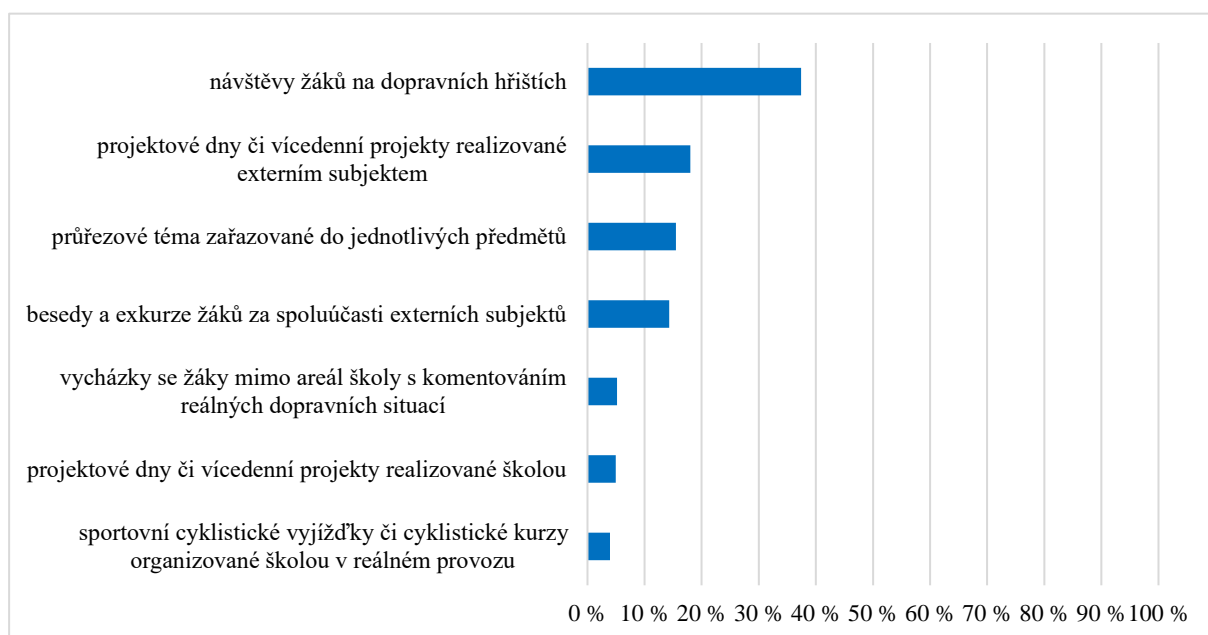
Graf č. 10 Forma realizace dopravní výchovy (podíl škol s danou charakteristikou hodnoceného jevu, tematická inspekční činnost)



Pozn.: Hodnocení cykloturistických akcí vychází z odpovědí ředitelů škol v dotaznících.

Ačkoli je zařazení témat souvisejících s dopravní výchovou do výuky jednotlivých předmětů očekávaně nejčastější formou realizace dopravní výchovy na základních školách, nepovažuje ji většina učitelů za formu nejlepší, ale upřednostňuje praktičtější orientované přístupy. Za nejlepší formy realizace dopravní výchovy učitelé nejčastěji označili návštěvy žáků na dopravních hřištích a projektově orientované přístupy, přičemž významnou roli v tomto ohledu přiřadili spolupráci s externími subjekty (viz graf č. 11). Zároveň se ukazuje, že návštěvy žáků na dopravních hřištích považovali častěji za nejlepší formu realizace dopravní výchovy ti učitelé, kteří dávali přednost její realizaci na 1. stupni základní školy. V kontextu uvedených zjištění se objevují příležitosti pro hledání optimální podoby organizace a mixu způsobů rozpracování témat souvisejících s dopravní výchovou na školách.

Graf č. 11 Nejlepší forma realizace dopravní výchovy pohledem učitelů (podíl učitelů uvádějících danou odpověď, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



3.2 Materiální a personální podmínky realizace dopravní výchovy

Na kvalitu realizace dopravní výchovy mají přirozeně vliv také materiální a personální podmínky základních škol.

3.2.1 Materiální podmínky realizace dopravní výchovy

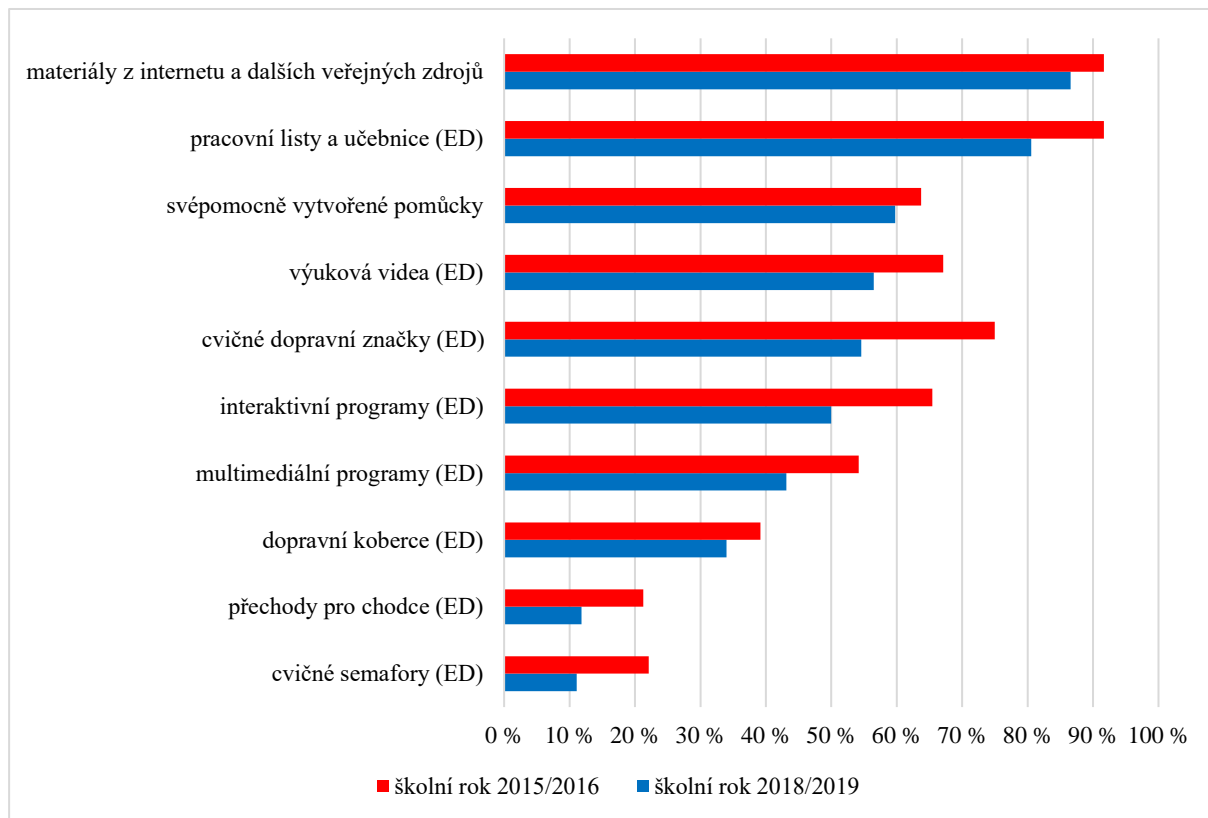
Pro realizaci dopravní výchovy ve školním roce 2018/2019 měly téměř všechny základní školy k dispozici alespoň některý ze základních typů výukových materiálů. Nejčastěji se v tomto ohledu jednalo o pracovní listy (82 % škol) a výuková videa (74 % škol), méně často byly využívány pracovní sešity (27 % škol) či učebnice (26 % škol), které by témata související s dopravní výchovou dále rozvíjely. I když pouze třetina těchto výukových materiálů pro realizaci dopravní výchovy byla certifikována doložkou MŠMT, pouze 3 % škol hodnotila tyto materiály jako neodpovídající rozsahu pojetí dopravní výchovy v RVP. Hlavní nedostatek byl přitom spojen s chybějícími výukovými materiály pro některá vybraná témata dopravní výchovy.

Graf č. 12 poskytuje doplňující zjištění týkající se využití výukových pomůcek a materiálů pro vzdělávání žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou ve školních letech 2015/2016 a 2018/2019. Při realizaci dopravní výchovy byly často využívány jak externě¹⁹, tak interně utvářené výukové materiály a pomůcky, přičemž však podíl základních škol využívajících tyto materiály a pomůcky pro vzdělávání žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou byl ve školním roce 2018/2019 o něco nižší než ve školním roce 2015/2016 (viz graf č. 12). V tomto kontextu je důležité zjištění, že spokojenost s nabídkou výukových materiálů a pomůcek, které rozpracovávají témata související s dopravní výchovou, vyjádřilo 60 % ředitelů základních škol, přičemž nespokojenost zbývajících 40 % ředitelů škol nejčastěji

¹⁹ Informace o existenci a kvalitě dostupných materiálů a pomůcek čerpaly základní školy nejčastěji z internetových zdrojů – například internetové stránky BESIP či metodického portálu k RVP (87 % škol), méně často od regionálních koordinátorů BESIP (44 % škol) a ze zkušeností a doporučení jiných škol (38 % škol).

pramenila z malého počtu vhodných nabízených výukových materiálů a pomůcek a z jejich vysoké ceny²⁰.

Graf č. 12 Využití výukových materiálů a pomůcek pro vzdělávání žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou (podíl souhlasných odpovědí ředitelů škol, tematická inspekční činnost)



Pozn.: ED – externí dodavatel; hodnocení pro školní rok 2015/2016 zahrnuje stejné školy jako hodnocení pro školní rok 2018/2019.

3.2.2 Personální podmínky realizace dopravní výchovy

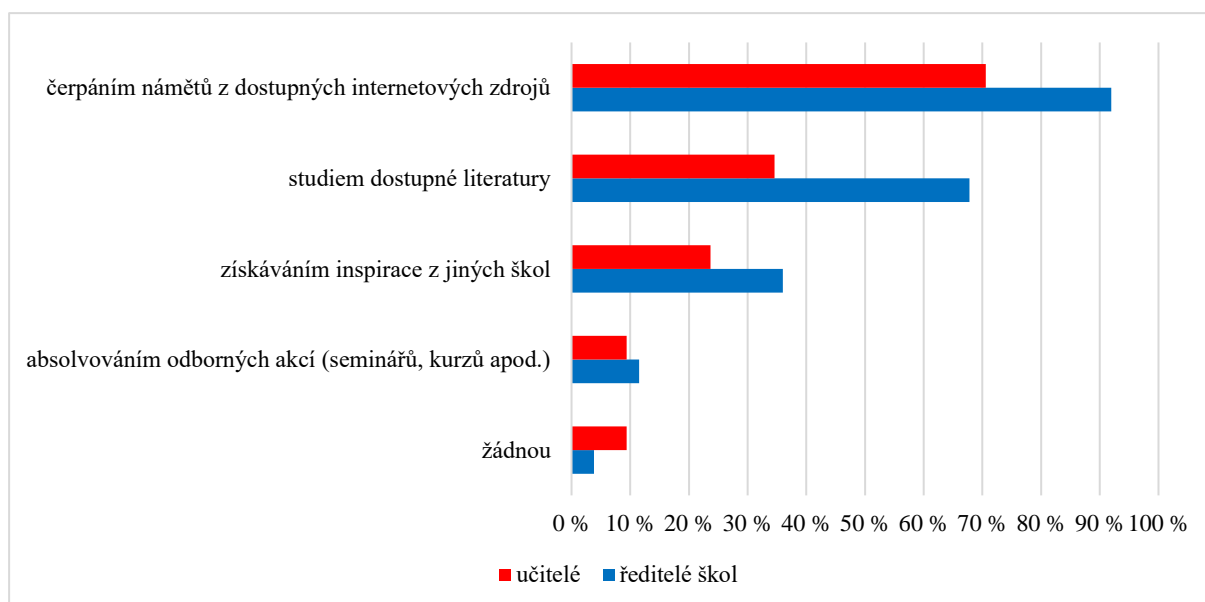
Personální podmínky škol mají pro podobu realizace dopravní výchovy zásadní význam. Primární poznatek hodnocení v tomto ohledu ukazuje, že na realizaci dopravní výchovy se ve školním roce 2018/2019 nejčastěji podíleli učitelé s aprobační na 1. stupeň základní školy (90 % škol), výchovu k občanství či jiný obdobný předmět (51 % škol) a na tělesnou výchovu (47 % škol). Tento poznatek přirozeně koresponduje s organizací dopravní výchovy jednak vzhledem k 1. a 2. stupni základní školy, jednak vzhledem k předmětovému zařazení témat souvisejících s dopravní výchovou (viz rovněž kapitola 3.1), a je také v souladu se zjištěními prezentovanými v tematické zprávě ze školního roku 2015/2016. Za pozornost stojí fakt, že na čtvrtině škol se na realizaci dopravní výchovy podílel také externí odborník s pedagogickým vzděláním (10 % škol) či bez pedagogického vzdělání (19 % škol); o něco častěji působil externí odborník na těch školách, které realizovaly dopravní výchovu formou projektových aktivit a cykloturistických akcí.

Pozitivně lze hodnotit velmi vysoký podíl učitelů, kteří uvedli, že si nějakým způsobem rozšiřují svou odbornost v tématech souvisejících s dopravní výchovou. V odpovědích učitelů

²⁰ Na tomto místě je vhodné připomenout, že BESIP v posledních pěti letech pro žáky a učitele základních škol připravil velké množství výukových materiálů, přičemž téměř všechny tyto pomůcky jsou školám poskytovány zdarma a ve většině případů jsou i zdarma do jednotlivých škol fyzicky doručovány.

ovšem výrazně převažovaly formy samostudia, ať již internetových zdrojů, nebo z dostupné literatury. Jen desetina učitelů uvedla rozšiřování své odbornosti v tématech souvisejících s dopravní výchovou prostřednictvím absolvování odborných akcí (viz graf č. 13). Ačkoliv účast na odborném vzdělávání označila za způsob rozšiřování odbornosti svých učitelů v dopravněbezpečnostních tématech jen desetina ředitelů základních škol, podíl ředitelů, kteří uvedli, že jejich učitelé absolvovali v posledních dvou letech takto zaměřené školení či kurz, byl výrazně vyšší (40 % ředitelů škol). Z hlediska organizátora (či alespoň spolupořadatele) se učitelé nejvyššího podílu škol účastnili školení či kurzů organizovaných prostřednictvím BESIP (24 % škol), Policie České republiky (8 % škol) a Národního institutu pro další vzdělávání (dále i „NIDV“; 4 %), což je v souladu se zjištěními prezentovanými v tematické zprávě ze školního roku 2015/2016, s tím, že o něco vyšší je účast učitelů základních škol na školeních a kurzech BESIP a o něco nižší účast učitelů základních škol na školeních a kurzech NIDV.

Graf č. 13 Způsob rozšiřování odbornosti učitelů v tématech souvisejících s dopravní výchovou (podíl souhlasných odpovědí ředitelů a učitelů škol, tematická inspekční činnost, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)

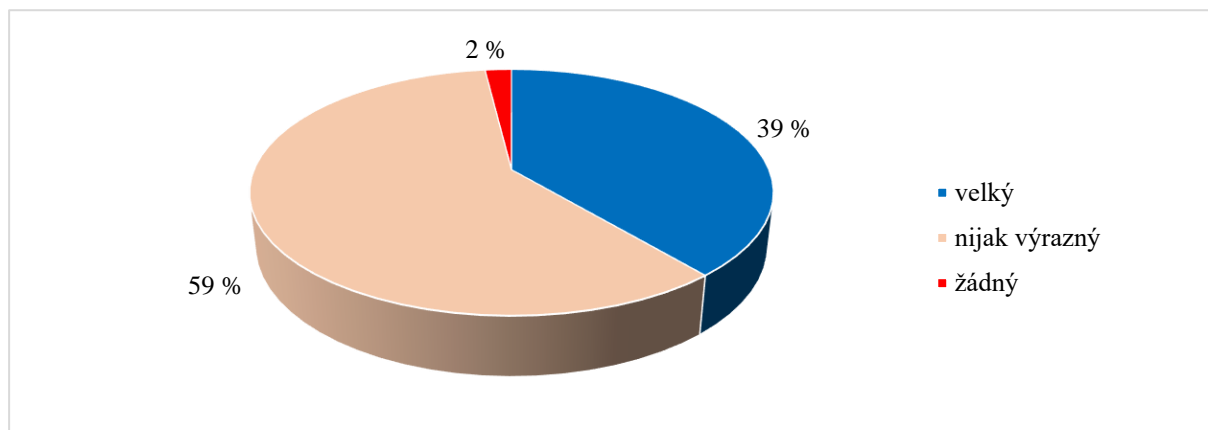


V kontextu různé struktury odpovědí ředitelů základních škol týkajících se účasti učitelů na školeních a kurzech v tématech souvisejících s dopravní výchovou na jedné straně a vazby odborných akcí k rozšiřování odbornosti učitelů v dopravněbezpečnostních tématech na straně druhé se objevuje otázka nižší úrovně přínosnosti těchto školení a kurzů pro kvalitu vzdělávání žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou. Tuto skutečnost potvrzuje hodnocení odpovědí ředitelů základních škol, jejichž učitelé absolvovali v posledních dvou letech školení či kurz se zaměřením na témata související s dopravní výchovou (viz graf č. 14). O významných rezervách týkajících se odborného vzdělávání v tématech souvisejících s dopravní výchovou svědčí i další zjištění:

- Pouze třetina ředitelů základních škol označila z hlediska potřeb své školy nabídku vzdělávacích akcí v tématech souvisejících s dopravní výchovou za uspokojivou, naopak více než polovina ředitelů základních škol spatřovala hlavní nedostatek této nabídky v malém počtu vhodných vzdělávacích akcí. Podobná zjištění poskytly i odpovědi učitelů, kdy necelá polovina z nich (43 % učitelů) vnímala nedostatek počtu vhodných vzdělávacích akcí v tématech souvisejících s dopravní výchovou, spokojenost s existující nabídkou těchto akcí vyjádřila rovněž necelá polovina učitelů (44 % učitelů).

- Z ředitelů základních škol, jejichž učitelé neabsolvovali v posledních dvou letech školení či kurz se zaměřením na témata související s dopravní výchovou, jich nejvyšší podíl (67 % ředitelů škol) označil za hlavní důvod této skutečnosti nedostatečnou nabídku vzdělávacích akcí. Další důvody byly řediteli škol vybírány méně často – organizační důvody (22 % ředitelů škol), nezáměr učitelů (13 % ředitelů škol) a finanční důvody (4 % ředitelů škol).

Graf č. 14 Přínos učitelů absolvovaných školení a kurzů zaměřených na témata dopravní výchovy pro kvalitu vzdělávání žáků v této oblasti (podíl dané charakteristiky hodnoceného jevu z počtu odpovědí ředitelů škol uvádějících účast učitelů školy na těchto školeních a kurzech v posledních dvou letech, tematická inspekční činnost)



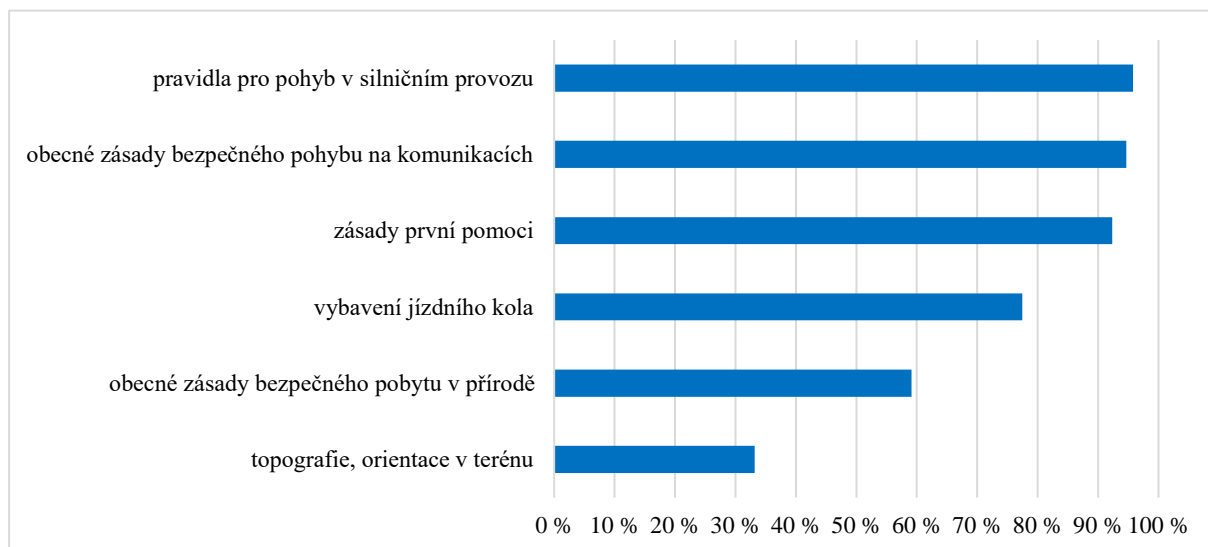
Konečně je nutné uvést, že na 57 % základních škol byla určena osoba koordinující rozpracování témat souvisejících s dopravní výchovou ve výuce, přičemž ve čtyřech pětinach případů šlo o pověřeného učitele a ve zbývajících jedné pětině případů o člena vedení školy.

3.3 Témata dopravní výchovy

Témata související s dopravní výchovou jsou na základních školách vymezena příslušným RVP. Posouzení zařazení těchto témat do ŠVP hodnocených základních škol ve školním roce 2018/2019 ukázalo na existenci rezerv v případě více než třetiny z nich. Velmi závažné nedostatky, kdy jsou v RVP vymezená témata související s dopravní výchovou zařazena do ŠVP hodnocených základních škol menšinově či vůbec ne, byla zaznamenána v případě 6 % škol. Větší nedostatky se přitom týkaly ŠVP víceletých gymnázií.

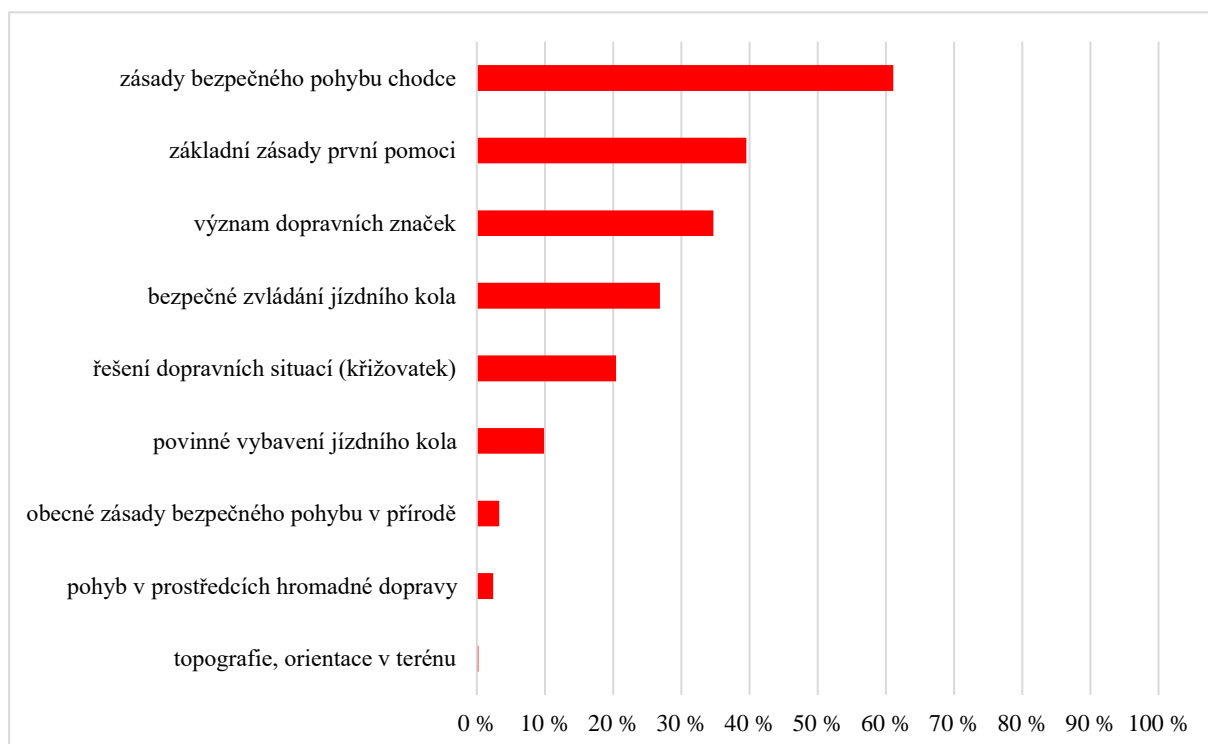
Graf č. 15 ukazuje, že témata související s dopravní výchovou, kterým se základní školy nejvíce věnují, zahrnují především pravidla bezpečného pohybu v silničním provozu a na komunikacích a také zásady první pomoci. Naopak nižší význam přisoudili ředitelé základních škol tématům spojeným s orientací v terénu a s pohybem v přírodě. Právě zde lze předpokládat nedostatky v souladu témat RVP a ŠVP na 2. stupni základních škol.

Graf č. 15 Témata související s dopravní výchovou, kterým se základní školy nejvíce věnují (podíl souhlasných odpovědí ředitelů škol, tematická inspekční činnost)



Témata, kterým se základní školy ve své výuce věnovaly nejvíce, jsou zároveň těmi tématy dopravněbezpečnostní problematiky, které učitelé základních škol považovali za nejdůležitější (viz graf č. 16). Orientaci v terénu a pohyb v přírodě byly naopak učitelé označeny za nejdůležitější témata nejméně často.

Graf č. 16 Nejdůležitější témata související s dopravní výchovou, kterým se základní školy nejvíce věnují, pohledem učitelů (podíl souhlasných odpovědí učitelů škol, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



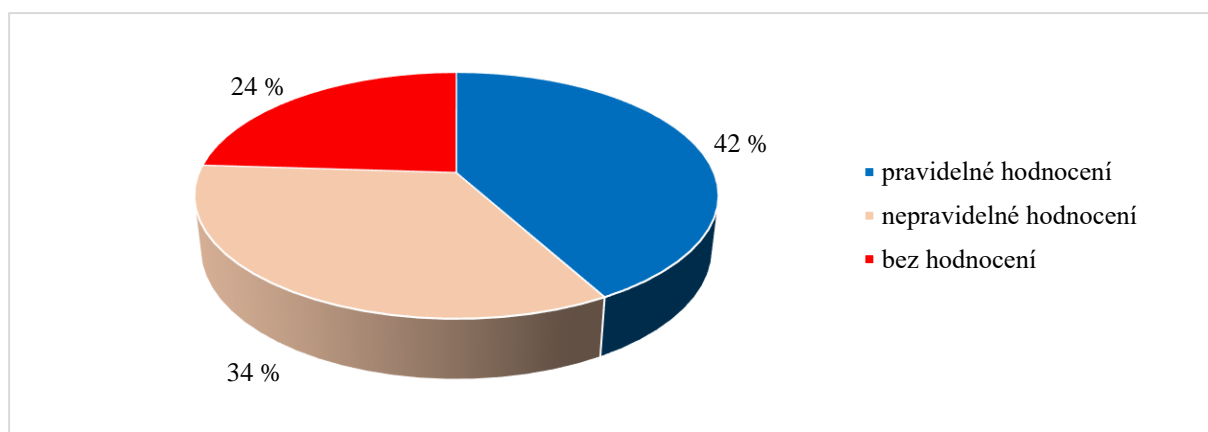
3.4 Další aspekty realizace dopravní výchovy

Okruh dílčích aspektů relevantních pro realizaci dopravní výchovy je přirozeně velmi široký, hodnocení některých dalších aspektů dopravní výchovy je diskutováno v následujících podkapitolách.

3.4.1 Hodnocení žáků a dopravní výchova

Hodnocení žáků je nedílnou součástí kvalitní výuky v kontextu jeho příspěvku k poznání vzdělávacích nedostatků a potřeb žáků. Z toho pohledu je alarmující, že ve školním roce 2018/2019 byly průběh a účinnost dopravní výchovy na úrovni školy nějakou formou vyhodnocovány pravidelně jen v necelé polovině základních škol a vůbec ne v případě čtvrtiny základních škol (viz graf č. 17, méně často byly průběh a účinnost dopravní výchovy hodnoceny u víceletých gymnázií). Převažující formou hodnocení žáků v dopravní výchově bylo zohlednění výkonů žáků v klasifikaci předmětů (dvě třetiny základních škol), vystavení určité formy certifikátu (např. dětský „řidičský průkaz“), které může být pro žáky motivační, bylo využito necelou polovinou základních škol, a to zejména na 1. stupni.

Graf č. 17 Hodnocení průběhu a účinnosti realizace dopravní výchovy na úrovni školy (podíl škol s danou charakteristikou hodnoceného jevu, tematická inspekční činnost)



3.4.2 Rodina a dopravní výchova žáků

Dopravní výchova žáků není výhradním úkolem školy, ale zásadní roli v tomto směru hraje také rodina. Toto potvrzují také názory učitelů základních škol, kdy 60 % z nich uvedlo, že potřebnými znalostmi a dovednostmi pro bezpečný pohyb v silničním provozu by žáka měla rovným dílem vybavit škola a rodina, a dalších 38 % učitelů přisoudilo klíčovou roli rodině. Vyšší váhu škole tak přisoudila jen 2 % učitelů.²¹ Na podobný význam školy a rodiny v dopravní výchově ukazují také odpovědi žáků na otázku, jaké jsou jejich hlavní zdroje informací o tom, jak se chovat v silničním provozu, kdy:

- polovina žáků 6. a 9. ročníku přisoudila největší význam rodičům,
- 40 % žáků 6. a 9. ročníku přisoudilo největší význam škole.

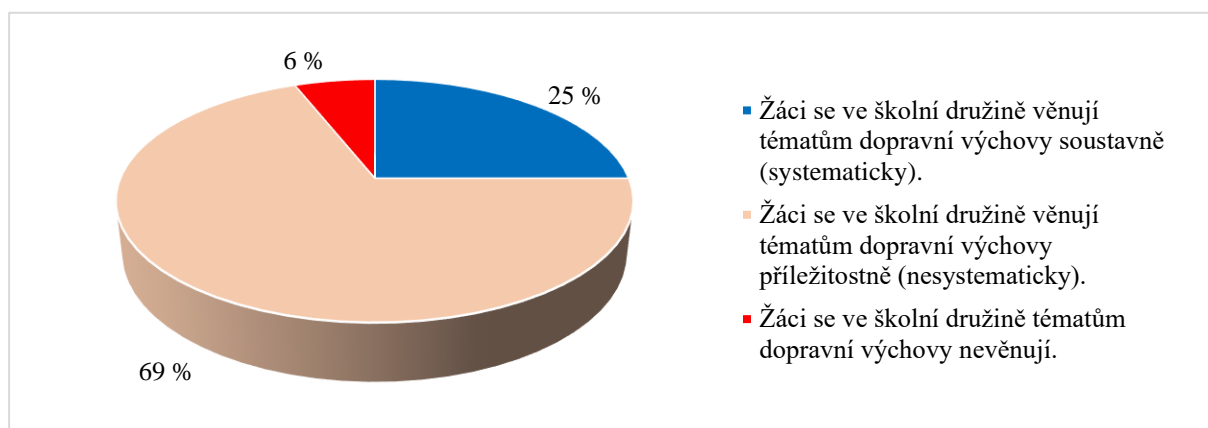
Ukazuje se také, že rodiče jsou hlavním zdrojem informací o chování v silničním provozu především pro ty žáky, kteří jezdí na kole častěji a pro něž jsou rodiče při jízdě na kole nejčastějším doprovodem. I tato skutečnost dokládá význam rodiny v prohlubování znalostí a dovedností žáků v dopravněbezpečnostních tématech.

²¹ V případě žáků ze sociálně málo podnětného prostředí ale škola může být významným prostředkem eliminace znevýhodnění žáka i v oblasti dopravní výchovy. U takových žáků by role školy měla být dominantní.

3.4.3 Školní družina a dopravní výchova

K realizaci dopravní výchovy žáků může významně přispět také školní družina. V tomto ohledu je pozitivní, že ve školním roce 2018/2019 se žáci ve své školní družině věnovali tématům souvisejícím s dopravní výchovou téměř na všech základních školách,²² nicméně dopravní výchova měla v případě většiny těchto škol jen příležitostný, nikoli systematický charakter (viz graf č. 18). Využívány přitom byly různé formy realizace dopravní výchovy, nejčastěji pak praktický výcvik během vycházek mimo areál školy (90 % škol) a prostřednictvím úkolů v pracovních listech, omalovánkách a dalších materiálech (66 % škol)²³. Činnost školní družiny (a šířeji i celého zájmového vzdělávání) tak skrývá významný potenciál v posilování znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou.

Graf č. 18 **Témata související s dopravní výchovou v rámci pobytu žáků ve školní družině (podíl souhlasných odpovědí ředitelů škol, tematická inspekční činnost)**



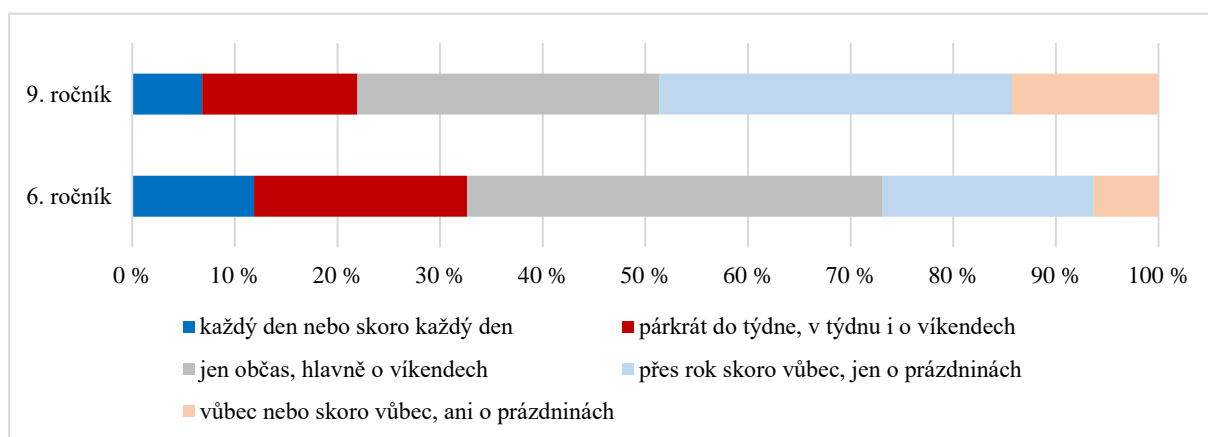
3.4.4 Žák v roli cyklisty

Dopravní výchova nabývá na významu, pokud je žák sám účastníkem silničního provozu či jiných dopravních situací v roli cyklisty. Graf č. 19 ukazuje, že jen 5 % žáků 6. ročníku a 14 % žáků 9. ročníku uvedlo, že nejedí na kole vůbec či skoro vůbec. Za nejčastější místo, kde jezdí na kole, pak žáci 6. i 9. ročníku označili nejen polní a lesní cesty (přibližně 40 % žáků obou ročníků), ale také běžné silnice v obci i mimo obec (přibližně 40 % žáků obou ročníků). Z těchto důvodů jsou znalosti a dovednosti žáků týkající se bezpečného chování cyklistů mimořádně důležité. Odpověď, že téměř každý den nebo alespoň párkrát do týdne jezdí na kole, uvedli častěji chlapci bez ohledu na ročník studia, dále pak žáci 6. ročníku nestudující víceletá gymnázia.

²² Do hodnocení nejsou zahrnuty základní školy bez školní družiny (např. víceletá gymnázia).

²³ Od roku 2018 mohou školní družiny, školní kluby, střediska volného času a ostatně i celá široká veřejnost využívat také nabídku odpoledního provozu na 30 vybraných dětských dopravních hřištích. Prakticky orientované aktivity jsou realizovány pod dohledem erudovaných lektorů.

Graf č. 19 Četnost jízdy na kole uváděná žáky (podíl žáků uvádějících danou odpověď, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



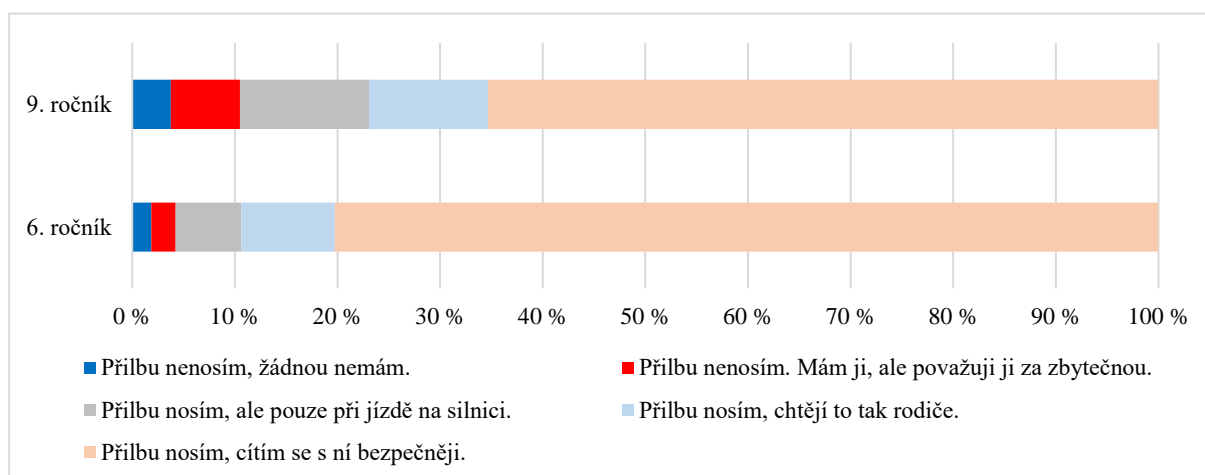
Žáci 6. ročníku, kteří uvedli, že jezdí na kole, nejčastěji jezdí v doprovodu rodičů či prarodičů (42 % žáků) a kamarádů (35 % žáků). Žáci 9. ročníku nejčastěji jezdí na kole s kamarády (43 % žáků) a častěji než žáci 6. ročníku také sami (21 % žáků), podíl žáků 9. ročníku uvádějících rodiče či prarodiče jako svůj nejčastější doprovod při jízdě na kole byl oproti žákům 6. ročníku výrazně nižší (27 % žáků).

Žáci 6. i 9. ročníku, kteří na kole jezdí velmi často, tak typicky činí v doprovodu kamarádů – nebo v případě žáků 9. ročníku také sami bez doprovodu (s kamarády či sami jezdili na kole častěji chlapci). Jízda žáků na kole v doprovodu rodičů či prarodičů byla více charakteristická pro víkendy či období prázdnin a častěji tak činili žáci studující gymnázium a žáci škol s o něco lepšími socioekonomickými charakteristikami území, v němž se nacházejí. Celkově je tak pro častější jízdu žáků na kole zásadní jejich sociální interakce se spolužáky nebo aktivita rodiny.

Důležitým prvkem bezpečného chování cyklistů je ochranná přilba. Pozitivní je zjištění, že velká většina žáků 6. i 9. ročníku kladně odpověděla na otázku, zda nosí ochrannou přilbu při jízdě na kole. Přesto existuje početná skupina žáků, kteří ochrannou přilbu při jízdě na kole nenosí nebo ji využívají pouze při jízdě na silnici (viz graf č. 20). Zároveň je nepříznivé zjištění, že starší žáci se k využití ochranné přilby při své jízdě na kole vyjádřili odmítavě častěji než žáci mladší. Tato skutečnost naznačuje hrozbu, že s vyšším věkem se může prohlubovat přezíravý postoj žáků k využití ochranných cyklistických pomůcek.²⁴ Za negativní je pak potřeba považovat zjištění, že se pětina žáků 6. a 9. ročníku, kteří na kole nejčastěji jezdí v doprovodu rodičů, setkává se situací, kdy jejich rodiče nenosí ochrannou přilbu, a dávají tak svým dětem nevhodný příklad k následování.

²⁴ Za pozornost stojí, že odmítavý postoj k nošení přilby je méně vlastní žákům gymnázií a že významnější rozdíly nebyly zaznamenány vzhledem k pohlaví žáků i k jejich typickému chování při jízdě na kole, tj. jak často, kde a s kým nejčastěji jezdí na kole.

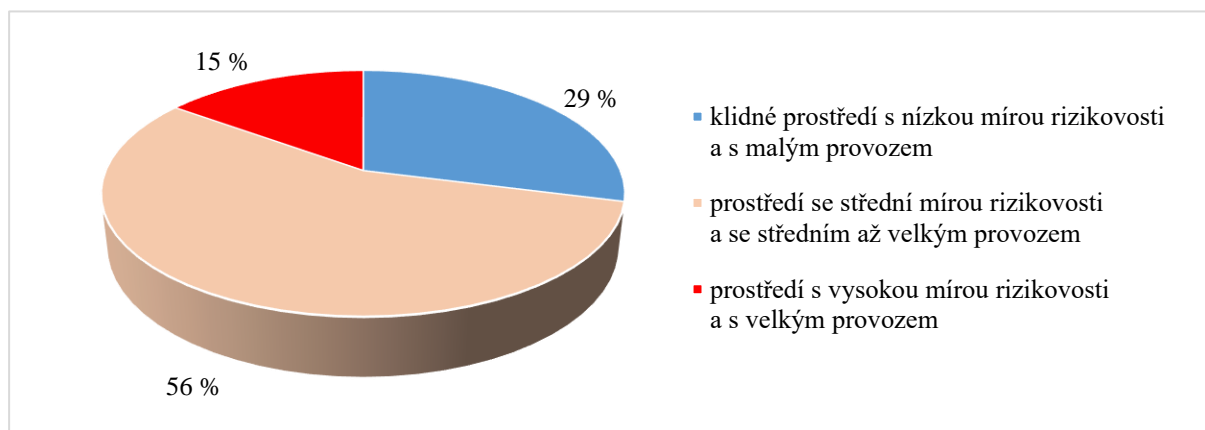
Graf č. 20 Využití ochranné přilby při jízdě na kole (podíl žáků jezdcích na kole uvádějících danou odpověď, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



3.4.5 Doprava a bezpečnost v okolí školy

Z hlediska dopravy může být pro žáky nebezpečným místem také okolí školy, a to v kontextu jejich vyšší koncentrace na tomto místě především v době příchodu a odchodu ze školy. Existenci potenciálních hrozeb potvrzují také odpovědi ředitelů škol, z nichž jen necelá třetina charakterizovala okolí své školy jako klidné prostředí s nízkou mírou rizikovitosti a s malým dopravním provozem a naopak 15 % ředitelů označilo okolí své školy za prostředí s vysokou mírou rizikovitosti v sousedství frekventovaných komunikací a s velkým dopravním provozem (viz graf č. 21). V případě desetiny škol zároveň došlo v posledních třech letech k nehodě žáka během jeho cesty do nebo ze školy, přičemž častěji se jednalo právě o školy, jejichž okolí jejich ředitelé charakterizovali jako prostředí s vysokou mírou rizikovitosti.

Graf č. 21 Charakteristika okolí školy z hlediska dopravního provozu (podíl souhlasných odpovědí ředitelů škol, tematická inspekční činnost)



Při své cestě do nebo ze školy užívají žáci různé dopravní prostředky, v případě necelé čtvrtiny škol uvedli jejich ředitelé, že naprostá většina žáků chodí do školy pěšky, a stejný podíl ředitelů takto označil městskou hromadnou dopravu. V případě desetiny škol se naprostá většina žáků dopravovala do či ze školy automobilem rodičů. Z hlediska bezpečnosti žáků je také důležité, že v případě dvou třetin škol se většina žáků alespoň občas dopravuje do a ze školy na koloběžce a v případě třetiny škol pak na kole. Různorodost způsobů dopravy žáků při své cestě do a ze školy dále zvyšuje potřebu jejich dobré orientace v tématech dopravněbezpečnostní problematiky.

V kontextu uvedených skutečností uvedlo 43 % ředitelů škol, že na přechody pro chodce v okolí jejich školy dohlíží v exponovaných hodinách policisté, přičemž v 61 % případů iniciovalo tento dohled vedení policie či samosprávy, v 35 % případů přišel takový podnět z vedení školy a ve 3 % případů od rodičů žáků. Důležitým je také zjištění, že 28 % ředitelů škol by uvítalo zavedení dohledu na přechody pro chodce v okolí jejich školy ze strany policie. Podle očekávání má zájem o takovou možnost úzký vztah k hodnocení rizikovosti okolí školy. Konečně uveďme, že žáci jsou běžně upozorňováni na dopravně riziková místa v okolí školy, a to jak na začátku školního roku při poučení o bezpečnosti, tak v rámci realizace dopravněvýchovných témat během výuky.

4 Hodnocení znalostí a dovedností žáků ve vybraných tématech dopravní výchovy

Hodnocení znalostí a dovedností žáků ve vybraných tématech souvisejících s dopravní výchovou vychází z jejich odpovědí na otázky zadané v rámci testu výběrového zjišťování výsledků. Svým obsahem se tyto otázky zaměřily na následující dílčí témata dopravněbezpečnostní problematiky, která reflektují zcela běžné situace a potenciálně i zcela běžné hrozby:

- bezpečné chování chodce,
- bezpečné chování cyklisty,
- řešení dopravních situací v podobě křižovatek,
- poskytování první pomoci.

Ačkoli zadaný test hodnotí jen dílčí segment znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou a navíc je třeba vnímat i další omezení testovacího nástroje daná vlivem situačních faktorů, poskytuje hodnocení úspěšnosti žáků přínosné informace pro další diskusi této problematiky.

4.1 Znalosti a dovednosti žáků ve vybraných tématech dopravní výchovy

Jak již bylo uvedeno v úvodu, znalosti a dovednosti žáků 6. a 9. ročníku v tématech, která souvisejí s dopravní výchovou, byly hodnoceny s využitím testů zadaných prostřednictvím inspekčního systému elektronického testování InspIS SET. Vedle základní verze testů byla připravena také jejich přizpůsobená verze pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami (dále i „SVP“), kdy přizpůsobení spočívalo v řešení nižšího počtu otázek ve shodném čase. Takto základní verze testu pro žáky 6. ročníku obsahovala celkem 53 otázek, přizpůsobená verze testu pro žáky se SVP měla o pět otázek méně. Korespondující hodnoty pro žáky 9. ročníku byly 65 otázek základní verze testu a 53 otázek přizpůsobené verze testu. O tom, zda konkrétní žák se SVP bude řešit základní, či přizpůsobenou verzi testu, rozhodovala sama škola. Počty žáků,²⁵ kteří řešili jednotlivé verze testu, jsou uvedeny v tabulce č. 2. Pro celkové hodnocení byly výsledky žáků základní verze testu a přizpůsobené verze testu propojeny na stejnou škálu.²⁶

Tabulka č. 2 Počty žáků řešících jednotlivé verze testů

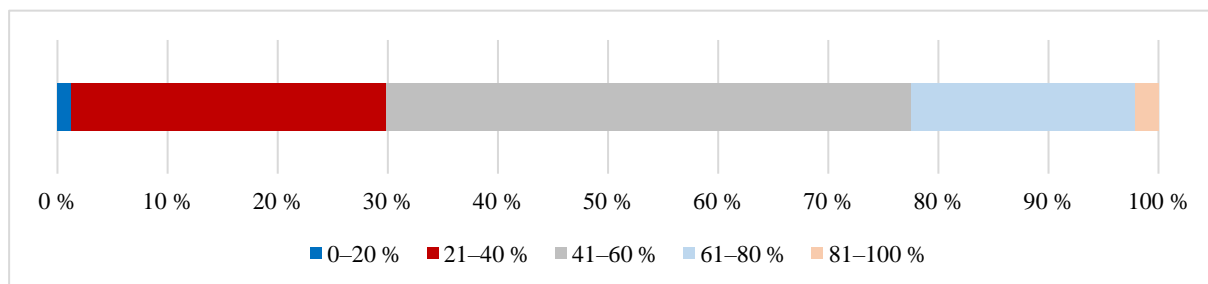
	Základní verze	Upravená verze pro žáky se SVP
Počet žáků 6. ročníku	5 454	448
Počet žáků 9. ročníku	4 296	241

Průměrná úspěšnost žáků 6. ročníku v testu dopravněbezpečnostních témat byla 49 %, což je výsledek statisticky významně horší než expertně stanovená očekávaná průměrná úspěšnost (60 %). Nedobrym zjištěním je fakt, že téměř třetina žáků dosáhla v testu nízké úspěšnosti, když správně vyřešila méně než dvě pětiny úloh (viz graf č. 22). Úspěšnost žáků se SVP v testu dopravněbezpečnostních témat byla nižší (42 %), přičemž přizpůsobení testu umožnilo dosáhnout žákům se SVP řešícím tuto verzi testu o 2,8 p. b. lepšího výsledku ve srovnání s žáky se SVP, kteří řešili základní verzi testu.

²⁵ Z hodnocení byly vyřazeny výsledky se zvláštními charakteristikami (např. extrémně krátká doba řešení testu, vysoký podíl nezodpovězených otázek).

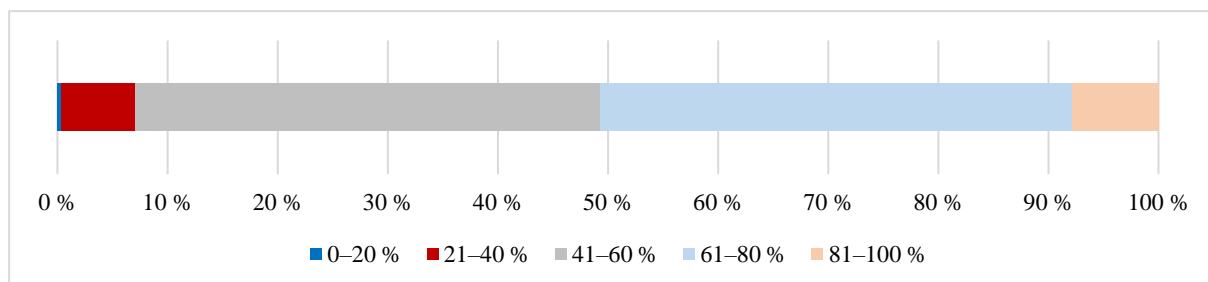
²⁶ Za tímto účelem byl aplikován postup založený na neekvivalentních skupinách žáků s kotvícími položkami společnými pro oba testy a využít *equate package*, blíže viz ALBANO, A. D. (2016). *equate: an R package for observed-score linking and equating*. *Journal of Statistical Software*, 74(8), 1–36.

Graf č. 22 Úspěšnost žáků 6. ročníku v testu dopravněbezpečnostních témat (podíl žáků s danou kategorií úspěšnosti, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



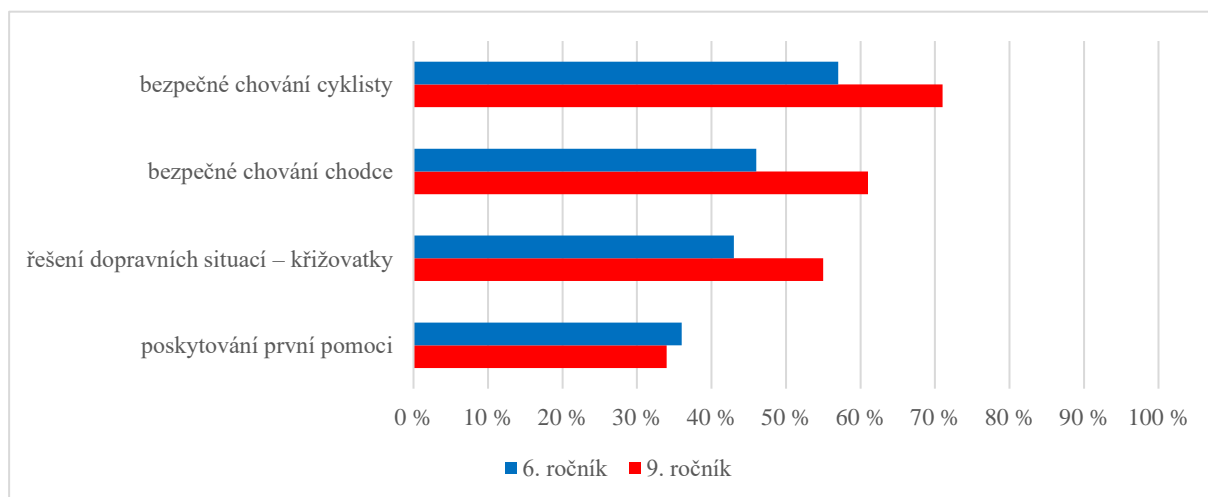
Průměrná úspěšnost v testu dopravněbezpečnostních témat byla v případě žáků 9. ročníku vyšší a dosáhla 61 %, tj. očekávané hodnoty přijatelného výsledku. Nízké úspěšnosti v testu, tj. méně než dvou pětín správně vyřešených úloh, však stále dosáhla téměř desetina žáků (viz graf č. 23). Žáci se SVP dosáhli v testu dopravněbezpečnostních témat 55% úspěšnost, přičemž žáci řešící přizpůsobenou verzi testu dosáhli o 0,3 p. b. lepšího výsledku než žáci se SVP řešící základní verzi testu.

Graf č. 23 Úspěšnost žáků 9. ročníku v testu dopravněbezpečnostních témat (podíl žáků s danou kategorií úspěšnosti, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



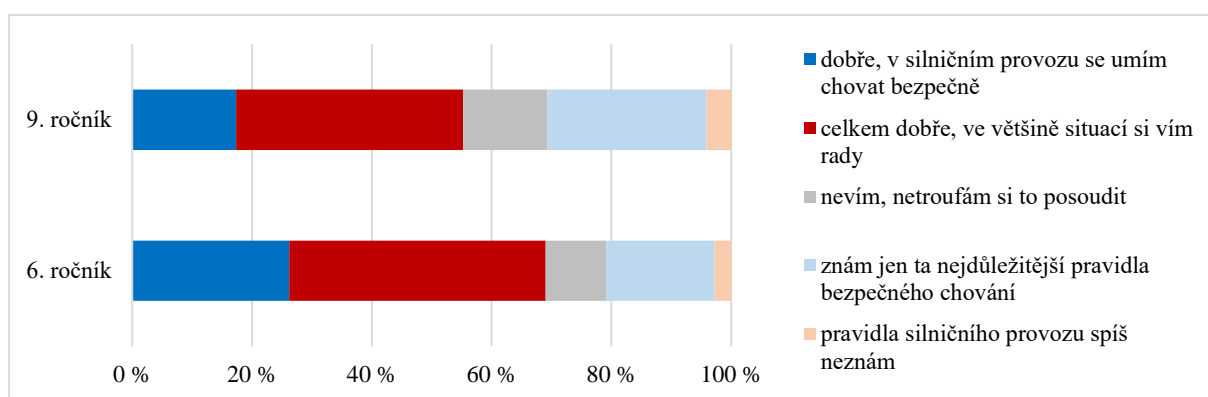
Testy dopravněbezpečnostních témat pro žáky 6. ročníku a 9. ročníku měly celkem 52 společných otázek, což umožňuje přímé srovnání výsledků obou výběrových souborů žáků. Podle očekávání dosáhli v řešení těchto 52 společných otázek testu vyšší průměrné úspěšnosti žáci 9. ročníku, a to o necelých 10 p. b. Vzhledem k dosaženým průměrným úspěšnostem však lze oprávněně spatřovat rezervy v osvojení ověřovaných témat dopravněbezpečnostní problematiky, tj. témat vztahujících se k pravidlům silničního provozu a poskytování první pomoci, u obou skupin žáků (viz graf č. 24 a podrobněji také kapitola 4.3).

Graf č. 24 Průměrná úspěšnost žáků v testu dopravněbezpečnostních témat

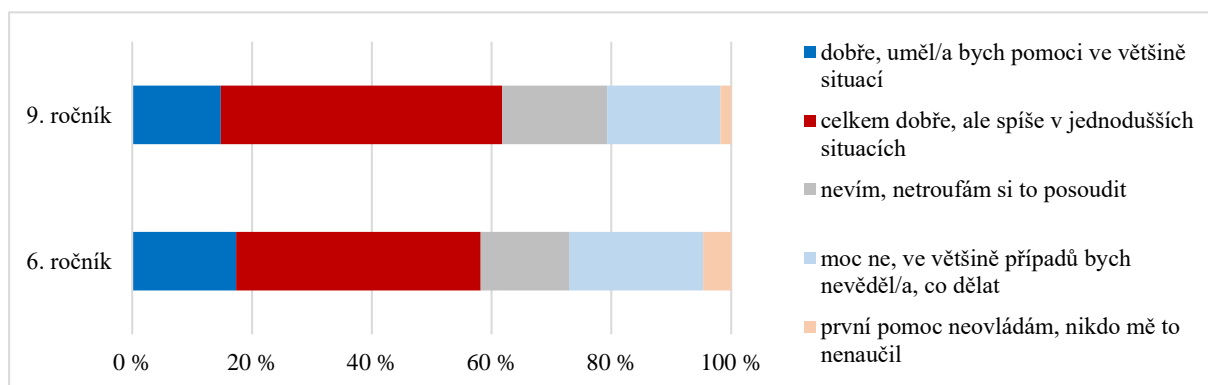


Grafy č. 25 a č. 26 dokládají skutečnost, že existuje početná skupina žáků, kteří nevnímají dobře své znalosti a dovednosti ve dvou důležitých tématech souvisejících s dopravní výchovou (bezpečné chování chodce a cyklisty, první pomoc). Srovnání sebehodnocení žáků s jimi dosaženými výsledky v dílčích tématech dopravněbezpečnostní problematiky (viz graf č. 24) zároveň nastiňuje možnost výskytu situací, kdy se žák domnívá, že dané téma problematiky dobře ovládá, nicméně jeho výsledky tomu plně neodpovídají. Výskyt takové situace se jeví jako pravděpodobnější u tématu první pomoci a také v případě žáků 6. ročníku, kteří nehodnotili své znalosti a dovednosti v obou uvedených tématech hůře než žáci 9. ročníku. Toto zjištění může souviset s nižší pozorností, která je tématům dopravněbezpečnostní problematiky věnována ve vyšších ročnících 2. stupně základní školy. Hůře své znalosti a dovednosti v obou hodnocených tématech hodnotili ti žáci, kteří na kole nejezdí vůbec či skoro vůbec. Chlapci 9. ročníku pak vnímali své znalosti a dovednosti týkající se zvládnutí pravidel silničního provozu lépe než dívky stejného ročníku.

Graf č. 25 Zvládnutí pravidel silničního provozu v roli chodce a cyklisty – sebehodnocení žáků (podíl žáků uvádějících danou odpověď, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



Graf č. 26 Zvládnutí první pomoci v případě potřeby pomoci zraněnému člověku či člověku v bezvědomí – sebehodnocení žáků (podíl žáků uvádějících danou odpověď, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



4.2 Faktory úspěšnosti žáků v testu dopravněbezpečnostních témat

Znalosti a dovednosti žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou jsou přirozeně ovlivňovány řadou dílčích faktorů, přičemž vybrané faktory, které jsou definované na úrovni žáka i školy, jsou hodnoceny v této kapitole. Tabulka č. 3 podává přehled faktorů, které jsou

využity v základním modelu hodnocení jejich vztahu ke znalostem a dovednostem žáků ve sledovaných tématech dopravněbezpečnostní problematiky.²⁷

Tabulka č. 3 Hodnocené faktory vztahující se ke znalostem a dovednostem žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou (základní model)

Faktor	Úroveň	Charakteristika
Ročník žáka	žák	Proměnná nabývá dvou hodnot – (1) 6. ročník; a (2) 9. ročník.
Pohlaví žáka	žák	Proměnná nabývá dvou hodnot – (1) chlapec; a (2) dívka.
Status žáka se SVP	žák	Proměnná nabývá dvou hodnot – (1) žák se statusem žáka se SVP; a (2) žák bez statusu žáka se SVP.
Studovaný obor žáka	žák	Proměnná nabývá dvou hodnot v závislosti na typu studovaného oboru žáka – (1) žák studující obor vzdělání s kategorií oboru K (gymnázium); a (2) žák studující obor vzdělání s kategorií oboru C (základní škola).
Četnost jízdy na kole	žák	Proměnná nabývá pěti hodnot na základě odpovědi žáka na otázku, jak často jezdí na kole (blíže graf č. 19).
Četnost návštěv dopravního hřiště	žák	Proměnná nabývá čtyř hodnot na základě odpovědi žáka na otázku, kolikrát doposud se svojí třídou navštívil dopravní hřiště za účelem učení, jak se chovat v silničním provozu.
Hlavní zdroj informací o chování v silničním provozu	žák	Proměnná nabývá čtyř hodnot na základě odpovědi žáka na otázku, od koho získává nejvíce informací o tom, jak se chovat v silničním provozu – (1) škola; (2) rodiče a prarodiče; (3) kamarádi; a (4) vlastní zkušenosti.
Sebehodnocení v oblasti pravidel silničního provozu	žák	Proměnná nabývá pěti hodnot na základě odpovědi žáka na otázku, jak dobře ovládá pravidla silničního provozu, zejména z pohledu chodce a cyklisty (blíže graf č. 25).
Sebehodnocení v oblasti první pomoci	žák	Proměnná nabývá pěti hodnot na základě odpovědi žáka na otázku, jak dobře ovládá první pomoc pro případ, že by musel pomoci zraněnému člověku nebo člověku v bezvědomí (blíže graf č. 26).
Zřizovatel školy	škola	Proměnná nabývá dvou hodnot – (1) veřejný zřizovatel školy; a (2) neveřejný, tj. církevní a soukromý, zřizovatel školy.
Velikost školy	škola	Proměnná odpovídá počtu žáků 2. stupně základní školy.
Socioekonomická charakteristika lokality školy	škola	Proměnná odpovídá indexu socioekonomických charakteristik lokality školy, které zahrnují několik socioekonomických proměnných na úrovni základních sídelních jednotek a na úrovni obce a které se vztahují k různým rokům v závislosti na dostupnosti dat. V tomto kontextu je potřeba vnímat rovněž omezení této proměnné a existenci potřeby dalšího zlepšování indikátorů na bázi robustnější a přesnější datové základny.

²⁷ Odhadován byl hierarchický lineární regresní model se spojitou proměnnou a s využitím lme4 package – blíže BATES, D. et al. (2015). Fitting linear mixed-effects models using lme4. *Journal of Statistical Software*, 67(1), 1–48. Model byl odhadován současně pro žáky 6. a 9. ročníku, a to pro úspěšnost žáků ve společných otázkách testů.

Tabulka č. 4 Významnost vztahu hodnocených faktorů a znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou (základní model)

Faktor	Úspěšnost žáka v testu dopravní výchovy
Ročník žáka (6. ročník)	negativní vztah
Pohlaví žáka (dívka)	bez vztahu
Status žáka se SVP (ano)	negativní vztah
Studovaný obor žáka (gymnázium)	pozitivní vztah
Četnost jízdy na kole	negativní vztah pro žáky nejezdící na kole vůbec či skoro vůbec
Četnost návštěv dopravního hřiště	pozitivní vztah
Hlavní zdroj informací o chování v silničním provozu (škola)	pozitivní vztah ve srovnání s kategoriemi „kamarádi“ a „vlastní zkušenosti“; bez vztahu ve srovnání s kategorií „rodiče a prarodiče“
Sebehodnocení v oblasti pravidel silničního provozu	pozitivní vztah
Sebehodnocení v oblasti první pomoci	bez vztahu
Zřizovatel školy (veřejný)	bez vztahu
Velikost školy	bez vztahu
Socioekonomická charakteristika lokality školy (znevýhodnění)	negativní

Zjištění, která lze formulovat z odhadů hierarchických modelů, jsou přehledně zachycena v tabulce č. 4. Primárně lze pozorovat očekávané poznatky, když významně vyšší úspěšnosti v testu dopravněbezpečnostních témat dosáhli:

- žáci 9. ročníku ve srovnání s žáky 6. ročníku,
- žáci bez statusu žáka se SVP ve srovnání s žáky se SVP,
- žáci studující obor gymnázium ve srovnání s žáky studujícími obor základní škola.

Zároveň nebyly pozorovány významné rozdíly mezi chlapci a dívkami, když dívky 6. ročníku dosáhly mírně vyšší průměrné úspěšnosti a dívky 9. ročníku mírně nižší průměrné úspěšnosti v testu. Tento poznatek koresponduje se zjištěním o horším sebehodnocení dívek 9. ročníku v oblasti zvládnutí pravidel silničního provozu.

Četnost jízdy na kole je spojena především s významně nižší úspěšností v testu dopravněbezpečnostních témat těch žáků, kteří na kole nejezdí vůbec nebo skoro vůbec. Takto lze důvodně předpokládat, že i nepřilíš častá jízda na kole zlepšuje žakovu orientaci v pravidlech silničního provozu. Pokud do základního modelu přidáme faktor žákova místa nejčastější jízdy na kole, pak se ukazuje vyšší úspěšnost v testu dopravní výchovy těch žáků, kteří nejčastěji jezdí na běžných silnicích nebo v terénu po polních a lesních cestách, a naopak nižší úspěšnost těch žáků, kteří nejčastěji jezdí jen v parku či na hřišti. V tomto kontextu roste význam setkávání žáků s reálnými situacemi v silniční dopravě. Pozitivně zde působí také návštěva dopravního hřiště žáky za účelem výuky o bezpečném chování v silničním provozu.

Žáci, pro které je hlavním zdrojem informací o bezpečném chování v silničním provozu škola nebo jejich rodiče a prarodiče, dosáhli v testu dopravněbezpečnostních témat vyšší úspěšnosti než žáci, kteří nejčastěji získávají tyto informace od kamarádů či ze svých vlastních zkušeností. Potvrzuje se tak význam, který pro rozvoj znalosti a dovednosti žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou mají škola i rodina. Pozitivní vztah byl rovněž zaznamenán mezi sebehodnocením žáků v oblasti pravidel silničního provozu a jejich úspěšností v testu dopravněbezpečnostních témat, tj. žáci, kteří své znalosti a dovednosti v této oblasti hodnotili lépe, dosáhli také lepšího výsledku v testu. Podobný vztah nebyl zaznamenán pro sebehodnocení žáků v oblasti první pomoci, což však zjevně souvisí s nižším počtem testových otázek s tímto zaměřením.

Na úrovni školy byl zaznamenán především negativní vztah mezi socioekonomickou charakteristikou lokality, v níž se škola nachází, a úspěšností žáků v testu dopravněbezpečnostních témat. Opakuje se často pozorovaný poznatek o horších vzdělávacích výsledcích žáků z prostředí, které je charakteristické horšími socioekonomickými podmínkami. U dalších faktorů na úrovni škol nebyly zaznamenány významné rozdíly.

Pro hodnocení vztahu dalších faktorů, které úzce souvisejí nejen s podobou organizace a průběhem dopravní výchovy na školách²⁸, ale i se znalostí a dovedností žáků v dopravněbezpečnostních tématech, byl rovněž využit přístup srovnávací charakteristiky škol, jejichž žáci dosáhli v testu dopravněbezpečnostních témat ve školním roce 2018/2019 nejlepších výsledků (dále jen školy s lepšími výsledky) na jedné straně a nejhorších výsledků (dále jen školy s horšími výsledky) na straně druhé. Do obou skupin bylo zařazeno celkem 50 základních škol, přičemž při výběru byly zohledněny faktory základního modelu²⁹ uvedené v tabulce č. 3.

Významné rozdíly mezi skupinami škol s lepšími a horšími výsledky žáků byly identifikovány především ve způsobu organizace dopravní výchovy, kdy školy s lepšími výsledky častěji rozpracovaly témata související s dopravní výchovou rovnoměrně na 1. a 2. stupni. Na školách s lepšími výsledky žáků rovněž byla o něco častěji realizována dopravní výchova prostřednictvím projektových aktivit a také bylo o něco častější pravidelné hodnocení průběhu a účinnosti dopravní výchovy na úrovni školy. V případě dalších sledovaných faktorů nebyly zaznamenány významnější rozdíly mezi oběma skupinami škol.

4.3 Otázky testu dopravněbezpečnostních témat

Test hodnotící znalosti a dovednosti žáků základní školy v dopravněbezpečnostních tématech se zaměřil na čtyři dílčí oblasti – bezpečné chování chodce, bezpečné chování cyklisty, řešení dopravních situací v podobě křižovatek a poskytování první pomoci. Nejvíce otázek testu bylo věnováno tématům bezpečného chování cyklisty (22 otázek testu pro žáky 6. ročníku a 27 otázek testu pro žáky 9. ročníku) a řešení dopravních situací v podobě křižovatek (20 otázek testu pro žáky 6. ročníku a 23 otázek testu pro žáky 9. ročníku). Na zbývající dvě témata připadal nižší počet otázek, na téma bezpečného chování chodce sedm otázek testu pro

²⁸ Konkrétně šlo o faktory: (a) organizace dopravní výchovy na 1. a 2. stupni základní školy; (b) realizace dopravní výchovy projektovými aktivitami; (c) realizace dopravní výchovy cykloturistickými akcemi; (d) realizace dopravní výchovy účastí na cyklistických soutěžích; (e) spokojenost s dostatečností spolupráce s externími subjekty; (f) různorodost (počet) využívaných výukových materiálů; (g) stanovení osoby koordinující dopravní výchovu na škole; (h) existence souladu mezi ŠVP a RVP; a (i) pravidelnost hodnocení průběhu a účinnosti dopravní výchovy na úrovni školy.

²⁹ Takto byly při výběru škol posuzovány průměrné hodnoty rozdílů mezi žáky dosaženou a základním modelem predikovanou hodnotou úspěšnosti v testu dopravněbezpečnostních témat na úrovni školy.

žáky 6. ročníku a deset otázek testu pro žáky 9. ročníku a na téma poskytování první pomoci čtyři otázky testu pro žáky 6. ročníku a pět otázek testu pro žáky 9. ročníku.

Tabulka č. 5 ukazuje průměrnou úspěšnost žáků 6. ročníku a 9. ročníku v řešení otázek dílčích dopravněbezpečnostních témat. Větší problémy žákům činila témata poskytování první pomoci a řešení složitějších dopravních situací v podobě křižovatek, rezervy lze ovšem pozorovat i v dalších dvou tématech. Pozorovaná úspěšnost odpovídá poměrně malému podílu žáků, kteří na nejvyšší úrovni hodnotili své znalosti a dovednosti v tématech zvládnutí pravidel silničního provozu v roli chodce či cyklisty a poskytování první pomoci (viz graf č. 25 a graf č. 26).

Tabulka č. 5 Průměrná úspěšnost žáků v testu dopravněbezpečnostních témat

Téma	Úspěšnost žáků 6. ročníku	Úspěšnost žáků 9. ročníku
Bezpečné chování cyklisty	57 %	71 %
Bezpečné chování chodce	46 %	61 %
Poskytování první pomoci	36 %	34 %
Řešení dopravních situací – křižovatky	43 %	55 %

Nejvyšší úspěšnosti dosáhli žáci v řešení otázek, které ověřovaly jejich schopnost vysvětlit význam opatření pro bezpečnou jízdu na kole. Příklad takové otázky s 86% úspěšností žáků 6. ročníku a 91% úspěšností žáků 9. ročníku:

Vyber správné dokončení věty.

Cyklistické brýle:

- nemají pro bezpečnost jízdy význam a jsou pro jízdu na kole pouze efektní módní doplněk.
- nemají na bezpečnost cyklistovy jízdy žádný vliv, naopak mohou překážet.
- jsou ze zákona povinným cyklistickým doplňkem pro všechny cyklisty s poruchou zraku.
- zvyšují bezpečnost jízdy, protože chrání před oslněním nebo vlétnutím hmyzu do oka.

Příkladem otázky s většími problémy žáků s jejich řešením je následující situace hodnotící bezpečné chování chodců.

Ve kterých třech z následujících situací se chodci chovají správně a bezpečně?



Celkově znepokojující je výčet témat nejméně úspěšných otázek. V 6. ročníku se pět nejméně úspěšných otázek (úspěšnost 16–22 %) týkalo témat *první pomoc při masáži srdce, ve kterých ze znázorněných situací se chodci chovají správně, ve kterých ze znázorněných situací může chodec bezpečně pokračovat naznačeným směrem, ve kterých ze znázorněných situací má cyklista přednost v jízdě, první pomoc při zprůchodnění dýchacích cest*. Podobně v 9. ročníku to byla témata (s úspěšností 10–31 %) *první pomoc při vdechnutí cizího tělesa, první pomoc, při zprůchodnění dýchacích cest, ve kterých ze znázorněných situací se chodci chovají správně, první pomoc, masáž srdce, ve kterých ze znázorněných situací může chodec bezpečně pokračovat naznačeným směrem*. Vzhledem k tomu, že se otázky testu zaměřovaly téměř výhradně na praktické situace, do nichž se žáci mohou v rámci účasti v dopravním provozu dostat, jsou pozorovaná zjištění jednoznačně negativní a mohou opodstatňovat doporučení, aby se realizace dopravní výchovy více orientovala na reálné situace, v nichž by se žáci učili volit správná (bezpečná) řešení.

5 Realizace dopravní výchovy – spokojenost a náměty ke zlepšení

Podoba realizace dopravní výchovy na základních školách se odráží jednak ve spokojenosti klíčových aktérů vzdělávání, jednak v jejich námětech pro zlepšení současného stavu. Primární poznatek hodnocení ukazuje, že na třech čtvrtinách škol navštívených během tematické inspekční činnosti byly rozsah a forma realizace dopravní výchovy považovány za zcela uspokojivé, na čtvrtině škol pak jen částečně či vůbec ne.³⁰ Mezi těmito dvěma skupinami škol existovaly významné rozdíly v řadě charakteristik organizace a realizace dopravní výchovy:

- Na školách, na kterých byly rozsah a forma realizace dopravní výchovy považovány za zcela uspokojivé, byly k realizaci dopravní výchovy častěji využívány dopravní hřiště, projektové aktivity, cykloturistické akce a cyklistické soutěže. Metodická rozmanitost realizace dopravní výchovy tak byla na těchto školách významně vyšší.
- Na školách, na kterých byly rozsah a forma realizace dopravní výchovy považovány za zcela uspokojivé, byla spolupráce s externími subjekty při realizaci dopravní výchovy častěji hodnocena jako zcela dostatečná. Kvalita externí spolupráce tak byla na těchto školách významně vyšší.
- Na školách, na kterých byly rozsah a forma realizace dopravní výchovy považovány za zcela uspokojivé, byl využíván vyšší počet výukových pomůcek a materiálů, častěji na nich působil koordinátor realizace dopravní výchovy, častěji byl pozorován soulad RVP a ŠVP v tématech souvisejících s dopravní výchovou, průběh a účinnost realizace dopravní výchovy na úrovni školy byly častěji předmětem pravidelného hodnocení.

Naopak nevýznamné rozdíly mezi oběma skupinami škol byly zaznamenány v případě organizace dopravní výchovy mezi 1. a 2. stupněm základní školy. Konečně žáci škol, na kterých byly rozsah a forma realizace dopravní výchovy považovány za zcela uspokojivé, dosáhli vyšší úspěšnosti v testu dopravněbezpečnostních témat při zohlednění vlivu faktorů základního modelu³¹.

Tabulka č. 6 Ředitelé základních škol nejvíce vítané náměty pro zkvalitnění realizace dopravní výchovy (podíl souhlasných odpovědí ředitelů škol, tematická inspekční činnost)

Námět zlepšení	Podíl souhlasných odpovědí
Lepší metodická podpora (didaktické návody, metodiky projektů)	48 %
Lepší výukové materiály (učebnice, pracovní listy)	35 %
Lepší dovednosti žáků získané mimo školu	34 %
Lepší pomůcky	25 %
Kvalitnější externí partneři	19 %

Ředitelé základních škol, které byly navštíveny během tematické inspekční činnosti, uvedli také různé náměty pro zkvalitnění realizace dopravní výchovy na svých školách (viz tabulka č. 6). Ve svých odpovědích vyjádřili ředitelé nejčastěji zájem o lepší metodickou podporu a lepší výukové materiály, které by rozpracovávaly témata související s dopravní výchovou³²,

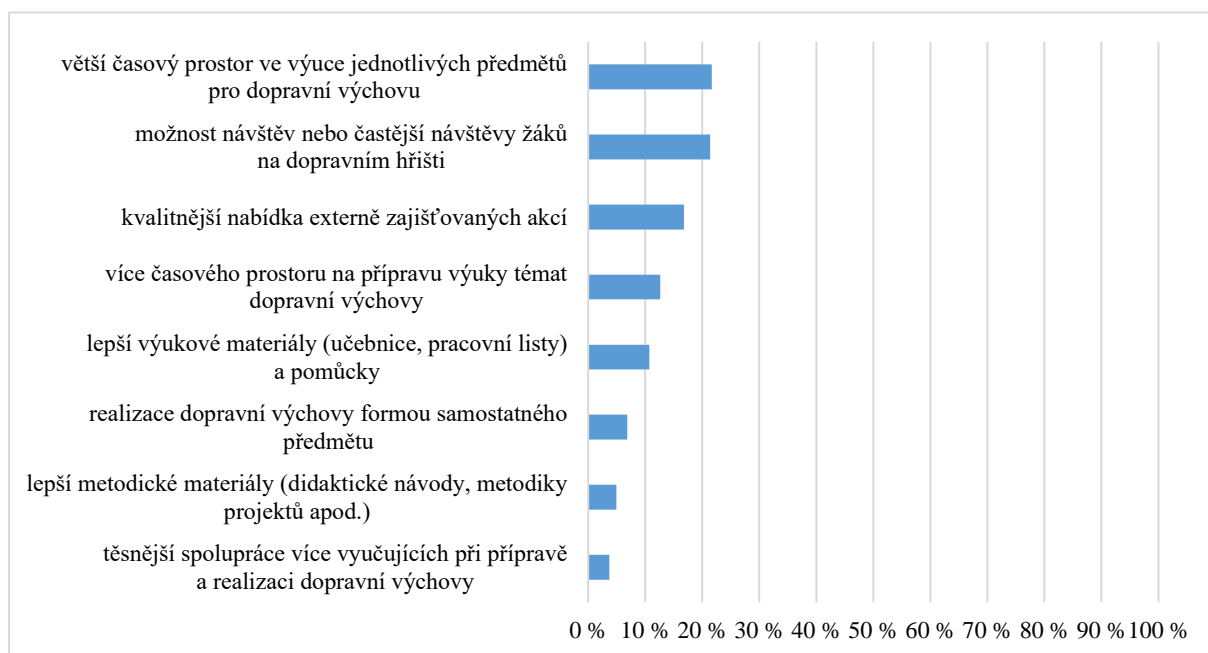
³⁰ Stejně výsledky poskytl hodnocení odpovědí učitelů, kdy tři čtvrtiny učitelů označily rozsah realizace dopravní výchovy za dostatečný, zatímco čtvrtina učitelů za nedostatečný.

³¹ Tabulka č. 3 poskytuje přehled těchto faktorů.

³² I zde je však třeba poukázat na skutečně rozsáhlou řadu výukových materiálů, které byly pro školy vytvořeny ze strany BESIP a které jsou k dispozici zcela zdarma.

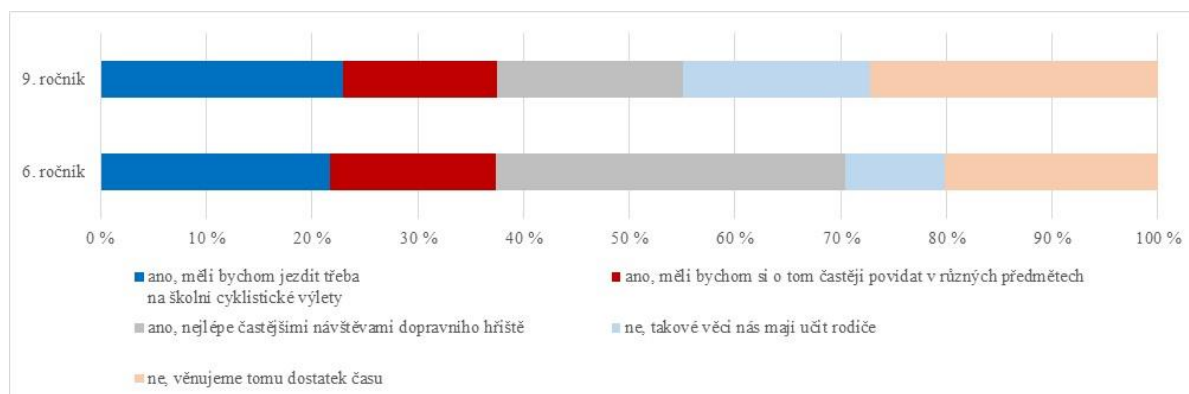
a opětovně také o vyšší angažovanost rodiny a mimoškolního prostředí při zlepšování dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou. V rámci jiných námětů ředitelé škol zdůrazňovali především lepší možnosti návštěv dopravního hřiště a posílení časového prostoru pro témata související s dopravní výchovou ve výuce jednotlivých předmětů, což jsou také dva náměty nejčastěji uváděné učiteli škol (viz graf č. 27). Výčet častých námětů pro zlepšení realizace dopravní výchovy ze strany učitelů je přitom poměrně různorodý. Uvedená zjištění lze doplnit o poznatek, že ředitelé škol, jejichž žáci dosáhli vyšší úspěšnosti v testu dopravněbezpečnostních témat, by častěji přivítali lepší výukové materiály a pomůcky pro realizaci dopravní výchovy, zatímco ředitelé škol, jejichž žáci dosáhli nižší úspěšnosti v testu, častěji uváděli zájem o lepší spolupráci s kvalitnějšími externími partnery.

Graf č. 27 Prioritní náměty učitelů pro zkvalitnění realizace dopravní výchovy (podíl odpovědí učitelů škol uvádějících daný námět, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



Konečně také sami žáci 6. a 9. ročníku vyjádřili zájem o to, aby škola věnovala větší pozornost tématu bezpečného chování v silničním provozu (viz graf č. 28), přičemž v 9. ročníku se tento zájem snižuje s tím, jak se pro žáky mění přínosnost návštěv dopravních hřišť pro realizaci dopravní výchovy. Nižší zájem o posilování významu tématu bezpečného chování v silničním provozu v činnostech školy uvedli spíše ti žáci, kteří jezdí na kole méně často a pro něž tak celé téma nemusí být příliš atraktivní a oblíbené. Žáci, kteří se domnívají, že dopravní výchova je spíše úkolem rodičů, pak dosáhli významně nižší úspěšnosti v testu dopravněbezpečnostních témat, zatímco žáci s vyšší úspěšností v tomto testu buď preferovali školní cyklistické výlety, nebo se domnívali, že je dopravní výchově věnován ve škole dostatek času.

Graf č. 28 Zájem žáků o větší pozornost věnovanou tématu bezpečného chování v silničním provozu ve své škole (podíl žáků uvádějících danou odpověď, výběrové zjišťování znalostí a dovedností žáků)



6 Závěry a doporučení

6.1 Závěry

- Problematika dopravní výchovy na školách představuje důležité téma sledované také v národních strategiích. Důležitost dopravní výchovy rovněž opodstatňuje ta skutečnost, že žáci základních škol jsou běžnými účastníky silničního provozu, ať již v roli chodce, nebo cyklisty, neboť jen velmi malý podíl žáků uvedl, že na kole nejedí vůbec nebo skoro vůbec. Zároveň vysoký podíl žáků, kteří na kole jezdí pravidelněji, tak nejčastěji činí na silnicích. Potřeba dobré orientace žáků v pravidlech bezpečného pohybu v silničním provozu je proto vysoce žádoucí.
- Kritické sebehodnocení znalostí a dovedností žáků v klíčových tématech souvisejících s dopravní výchovou (pravidla silničního provozu v roli chodce a cyklisty, poskytování první pomoci), stejně jako úspěšnost žáků 6. a 9. ročníku v testu dopravněbezpečnostních témat pod úrovní, respektive na úrovni, uspokojivého výsledku testu ukazuje na existenci významných rezerv ve znalostech a dovednostech žáků přinejmenším ve sledovaných tématech.
- Skutečnost, že žáci 6. ročníku nehodnotili své znalosti a dovednosti v tématech souvisejících s dopravní výchovou hůře než žáci 9. ročníku, může být spojena s klesající pozorností, která je dopravněbezpečnostním tématům věnována ve vyšších ročnících 2. stupně základních škol. Dopravní výchova je realizována převážně na 1. stupni základní školy, realizace dopravní výchovy rovnoměrně na 1. i 2. stupni základní školy byla zaznamenána jen u necelé třetiny plně organizovaných škol. V tomto kontextu jsou významná další dvě zjištění: 1) Primárně dvě třetiny učitelů označily za nejvhodnější způsob organizace dopravní výchovy rovnoměrné rozpracování souvisejících témat na 1. a 2. stupni základní školy. 2) Žáci plně organizovaných škol, které mají témata související s dopravní výchovou rozpracována pro 1. i 2. stupeň základní školy, dosáhli lepších výsledků v testu sledovaných dopravněbezpečnostních témat.
- Zařazení relevantních témat souvisejících s dopravní výchovou do obsahu výuky jednotlivých předmětů je převažující formou její realizace na 1. i 2. stupni základní školy. V tomto ohledu převažují předměty v návaznosti na předmětové zařazení témat souvisejících s dopravní výchovou v RVP pro základní vzdělávání a gymnázia (*Člověk a jeho svět, Výchova ke zdraví, Výchova k občanství, Tělesná výchova*), zařazení témat dopravní výchovy do výuky dalších předmětů je méně časté. Tato skutečnost – stejně jako zastoupení probíraných témat souvisejících s dopravní výchovou ve výuce na základních školách – ukazuje na převažující užší pohled na vymezení dopravní výchovy s důrazem kladeným na dopravněbezpečnostní témata (bezpečnost silničního provozu, případně poskytování první pomoci). Významné příležitosti pro realizaci dopravní výchovy tak lze spatřovat jednak v širším zahrnutí témat souvisejících s dopravní výchovou do dalších předmětů, jednak ve zdůraznění komplexnějších tematických aspektů dopravní výchovy (např. témata související s dopravní výchovou v cizím jazyce, prakticky orientované příklady se vztahem k těmto tématům počítané v matematice a fyzice, environmentální a právní aspekty témat souvisejících s dopravní výchovou a další). Uvedeným způsobem lze také uchopit jeden z častých námětů učitelů základních škol pro zlepšení realizace dopravní výchovy – posílení časového prostoru pro témata související s dopravní výchovou ve výuce jednotlivých předmětů.
- Pro realizaci dopravní výchovy na základních školách se nabízí řada dalších forem, k nimž patří také návštěvy dopravního hřiště. Dopravní hřiště pro praktický nácvik dovedností žáků

v tématech dopravněbezpečnostní problematiky využily ve školním roce 2018/2019 čtyři pětiny škol, a to především na 1. stupni základní školy. Hodnocení přitom ukázalo, že žáci, kteří navštívili během své školní docházky dopravní hřiště častěji, dosáhli také vyšší úspěšnosti v testu dopravněbezpečnostních témat. Návštěvy dopravního hřiště za účelem nácviku dovedností žáků v dopravněbezpečnostních tématech označili za nejvhodnější formu realizace dopravní výchovy také učitelé a žáci, s rostoucím věkem žáků však oblība a přínosnost dopravních hřišť klesá.

- K dalším častějším formám realizace dopravní výchovy patří projektové aktivity, které byly ve školním roce 2018/2019 využity v případě necelých 60 % základních škol. Žáci základních škol, které projektové aktivity pro realizaci dopravní výchovy využily, dosáhli v testu dopravněbezpečnostních témat o něco vyšší úspěšnosti a pozitivně se k využití projektových aktivit jako formy realizace dopravní výchovy stavěli také učitelé základních škol. Do některé cyklosoutěže se zapojila více než polovina škol, třetina škol realizovala cykloturistické výlety, které byly kladně vnímány poměrně vysokým podílem žáků základních škol. Jen omezeně základní školy volily realizaci dopravní výchovy formou samostatného předmětu či zájmového kroužku. Obecně pak vyšší pestrost forem realizace zvyšovala spokojenost s realizací dopravní výchovy na základních školách.
- Společným jmenovatelem, proč některé školy realizují dopravní výchovu pouze v omezeném rozsahu, jsou vysoká organizační náročnost a problém zajištění bezpečnosti žáků. I na přípravu učitelů na zvládnání těchto obtíží je proto potřebné zaměřit pozornost při vzdělávání učitelů a přípravě metodických návodů. Žádoucí je rovněž obecně zahrnout realizaci dopravní výchovy do přímé pedagogické činnosti, což ani zdaleka není praxí všech hodnocených škol.
- Pozitivním zjištěním je, že téměř všechny navštívené základní školy spolupracují při realizaci dopravní výchovy s externími partnery, nicméně čtvrtina škol není s kvalitou této spolupráce plně spokojena. Horší kvalita spolupráce s externími subjekty je charakteristická pro základní školy, jejichž žáci dosáhli horších výsledků v testu dopravněbezpečnostních témat. Externí spolupráce je také zdůrazňována v odpovědích učitelů týkajících se nejlepší formy realizace dopravní výchovy.
- Téměř všechny základní školy disponují určitými výukovými materiály a pomůckami, které rozpracovávají témata související s dopravní výchovou, nejčastěji se jedná o pracovní listy a výuková videa. Zároveň však 40 % ředitelů základních škol uvedlo svou nespokojenost s nabídkou vhodných výukových materiálů a pomůcek pro realizaci dopravní výchovy, a to především ve vazbě na omezenost nabídky a vysokou cenu. Za pozornost stojí, že lepší výukové materiály a pomůcky označili za námět pro zlepšení realizace dopravní výchovy především ředitelé těch škol, jejichž žáci dosáhli v testu dopravněbezpečnostních témat lepších výsledků. Mezi časté náměty ředitelů k podpoře realizace dopravní výchovy patřila také lepší metodická podpora v relevantních tématech.
- Velmi vysoký podíl učitelů uvedl, že si určitým způsobem rozšiřuje svou odbornost v tématech souvisejících s dopravní výchovou, typicky se však jednalo o samostudium dostupných zdrojů. Za slabé stránky nabídky odborných školení a kurzů v těchto tématech označil vysoký podíl ředitelů škol jednak malý rozsah nabídky vhodných akcí, jednak nízkou přínosnost těchto akcí pro jejich účastníky.
- Pravidelné hodnocení průběhu a účinnosti dopravní výchovy rozhodně není běžnou praxí základních škol – realizuje je jen necelá polovina z nich. Pravidelné hodnocení průběhu a účinnosti dopravní výchovy je přitom častější v případě základních škol, jejichž žáci dosáhli v testu dopravněbezpečnostních témat vyšší úspěšnosti. U třetiny škol byly

zaznamenány nedostatky v zařazení v RVP vymezených témat, která souvisejí s dopravní výchovou, do ŠVP těchto škol, závažné nedostatky se pak týkaly 6 % škol.

- V případě velmi vysokého podílu škol se žáci věnují tématům souvisejícím s dopravní výchovou také ve školní družině, nicméně ve dvou třetinách z nich jsou aktivity v této oblasti jen příležitostné, nikoli systematické. Témata související s dopravní výchovou tak bývají ve školní družině pokryta nedostatečně, ačkoliv právě zde existují pro realizaci dopravní výchovy velmi dobré příležitosti.
- Pro dopravní výchovu má vedle školy zásadní význam také rodina. Například žáci, kteří nejezdí na kole vůbec či skoro vůbec, dosáhli v testu dopravněbezpečnostních témat významně nižší úspěšnosti. Rodiče mohou v tomto ohledu sehrát pozitivní roli stimulací zájmu svých dětí o cyklovýlety na běžných silnicích či v terénu, na nichž se žáci mohou lépe seznamovat s řešením konkrétních dopravních situací. Zároveň je přitom žádoucí, aby i rodiče dodržovali zásady bezpečného pohybu cyklistů v silničním provozu, což není běžnou praxí pro všechny z nich. V úvahách o znalostech a dovednostech žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou je žádoucí zohlednit také aspekt socioekonomického prostředí žáka.
- Srovnání zjištění prezentovaných v tematické zprávě ze školního roku 2015/2016 a v této tematické zprávě ukazuje na vysokou míru jejich konzistentnosti v čase.

6.2 Doporučení

Doporučení pro školy

- Věnovat vyšší pozornost realizaci dopravní výchovy na 2. stupni základní školy, a to s využitím vhodného mixu forem realizace dopravní výchovy (např. návštěvy dopravního hřiště, projektově orientovaná výuka, cykloturistické výlety a další) a s přihlédnutím k věku žáků.
- Hledat možnosti a koordinovat zařazení témat souvisejících s dopravní výchovou do vyššího počtu předmětů.
- Usilovat o komplexnější uchopení témat souvisejících s dopravní výchovou (např. environmentální aspekty dopravní výchovy, právní aspekty dopravní výchovy apod.) a o časté zařazování úloh vyžadujících řešení reálných dopravněbezpečnostních situací žáky.
- Systematicky a aktivně sledovat a vyhledávat zdroje informací, podkladů a výukových materiálů pro výuku dopravněbezpečnostních problematik, využívat nabídky výukových a metodických materiálů zhotovených odbornými garanty pro tuto oblast vzdělávání (zejména BESIP).
- Podporovat zvyšování odbornosti učitelů v tématech souvisejících s dopravní výchovou, a to včetně oblasti bezpečnosti žáků při realizaci dopravní výchovy.
- V případě nespokojenosti s kvalitou existujících partnerství aktivně hledat vhodné externí partnery pro realizaci dopravní výchovy a rovněž věnovat pozornost spolupráci s rodinou.
- Aktivně a systematicky využívat příležitosti pro zvyšování znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou ve školních družinách.
- Zlepšovat systém formativního a sumativního hodnocení znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou.

- Aktivně přistupovat k projektovým příležitostem v oblasti dopravní výchovy žáků.
- Věnovat pozornost dopravně rizikovým místům v okolí školy.

Doporučení pro zřizovatele škol

- Podporovat utváření podmínek (např. materiální podmínky, rozvoj dopravních hřišť) pro realizaci dopravní výchovy na zřizovaných školách.
- Podporovat síťování vhodných partnerů při realizaci dopravní výchovy (např. obecní policie, spolupráce zřizovaných škol).
- Spolupracovat se zřizovanými školami při zajišťování finančních prostředků pro naplňování cílů školy v oblasti realizace dopravní výchovy žáků.
- Věnovat pozornost dopravně rizikovým místům v okolí zřizovaných škol.

Doporučení pro MŠMT

- S ohledem na její důležitost podporovat zachování významu dopravní výchovy žáků mezi cíli v relevantních strategických dokumentech na národní úrovni.
- Ve spolupráci s dalšími partnery (např. BESIP, Policie České republiky, NIDV, zařízení jednotlivých krajů pro další vzdělávání pedagogických pracovníků a další) dále zvyšovat dostupnost a kvalitu jednak výukových materiálů a pomůcek rozpracovávajících témata související s dopravní výchovou, jednak metodické podpory realizace dopravní výchovy.
- Ve spolupráci s dalšími partnery (např. BESIP, Policie České republiky, NIDV, zařízení jednotlivých krajů pro další vzdělávání pedagogických pracovníků, akademický sektor a další) dále zvyšovat dostupnost a kvalitu nabídky odborných školení a kurzů v tématech souvisejících s dopravní výchovou.
- Ve spolupráci s dalšími partnery (např. BESIP, Policie České republiky a další) podporovat projekty zlepšování informovanosti o tématech souvisejících s dopravní výchovou.

Seznam zkratk

ČŠI	Česká školní inspekce
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
NIDV	Národní institut dalšího vzdělávání
RVP	rámcový vzdělávací program
SVP	speciální vzdělávací potřeby
ŠVP	školní vzdělávací program

Příloha č. 1 – Doplnující charakteristiky šetření

Tabulka č. 7 Počty škol a žáků ve výběrovém souboru pro zjišťování znalostí a dovedností žáků v tématech souvisejících s dopravní výchovou

Struktura podle zřizovatele	Počet škol	Počet žáků
Veřejný	292	10 213
Neveřejný	10	226
Struktura podle krajů	Počet škol	Počet žáků
Jihočeský	22	654
Jihomoravský	34	1 286
Karlovarský	9	312
Královéhradecký	17	520
Liberecký	14	418
Moravskoslezský	37	1 363
Olomoucký	20	566
Pardubický	18	552
Plzeňský	18	548
Praha	27	1 077
Středočeský	40	1 556
Ústecký	16	576
Vysočina	14	416
Zlínský	16	595
Struktura podle pohlaví	Počet škol	Počet žáků
Dívka	-	5 248
Chlapec	-	5 191
Struktura podle oboru vzdělání	Počet škol	Počet žáků
Obory kategorie K	-	902
Obory kategorie C	-	9 537