

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 srovnávající 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.