

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.