

pečnostních 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 aprobační 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.