

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 nepříliš častá jízda na kole zlepšuje žakovu orientaci v pravidlech silničního provozu. Pokud do základního modelu přidáme faktor žakova 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 zřejmě souvisí s nižším počtem testových otázek s tímto zaměřením.

