

PREVENCE ÚČASTI DĚTÍ NA DOPRAVNÍCH NEHODÁCH V ZRCADLE ROZSAHU A FOREM DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ A MLÁDEŽE VE VYBRANÝCH ZEMÍCH EU

Mojmír STOJAN

Souhrn:

Dopravní nehody a podíl dětí a školní mládeže na jejich následcích je tragickým fenoménem rozvinuté dopravy současnosti. Jejich původ spočívá většinou v selhání některého z prvků dopravního systému, který tvoří jeho účastníci a dopravní prostředí, v němž se mobilita realizuje. Častým důvodem je zejména nedostatečná připravenost jednotlivých aktérů na vzájemnou bezpečnou interakci. Výchova a výcvik žádoucích znalostí, intelektuálních i motorických dovedností a správných návyků chování je předmětem systémů dopravní výchovy. V mnoha evropských zemích je tento systém velmi dobře koncipován a organizačně zabezpečen. Cílem studie je poukázat na rozdíly vybraných zahraničních systémů a artikulovat při jejich kritickém vyhodnocení podněty pro optimalizaci situace v ČR.

Klíčová slova: *dopravní nehoda, prevence mortality a morbiditity dětí a mládeže, kompetence k vedení dopravní výchovy, program, osnovy, formy, obsah a cíl dopravní výchovy*

Současný stav řešené problematiky

Dopravní nehody jsou průvodním jevem poruchy či selhání některého z prvků dopravního systému, který tvoří jeho účastníci a dopravní prostředí, v němž se mobilita realizuje (především dopravní klima jako systém účastnických vztahů a vzájemného chování, systém komunikací s respektem k dopravní psychologii a technické, organizační a legislativní podmínky dopravy). Tento problém lze racionálně analyzovat, a proto je taky možné podniknout protiopatření. Každá z dopravních nehod je z tohoto hlediska zbytečná a je (nebo lépe řečeno bylo) možno jí předejít. Podle většiny mezinárodních statistických šetření jsou v evropských zemích dopravní nehody hned na prvním místě příčinou smrtelných úrazů dětí a dospívající mládeže. Tragická je každá dopravní nehoda, při níž lidé trpí nebo umírají. Ale jsou-li to děti nebo nedospělá mládež, kteří mají celý život před sebou, je situace o to tragičtější a burcující: Cožpak nelze s tímto stavem něco dělat? Jistěže lze. A jedním z účinných nástrojů prevence je komplexní systém dopravní výchovy.

Systematická výchova, jejímž cílem je jednotlivým dopravním prvkům, signálům, informacím a konečně i složitějším situacím rozumět a adekvátně (tedy správně) na ně reagovat, na ni navazující a s ní koordinovaný praktický výcvik chování a v neposlední řadě výrazná mediální i nemediální publicita, odpovídající společenské závažnosti problematiky, to jsou nástroje, které mohou hodně pomoci, aby se děti staly bezpečnými, aktivními a samostatnými partnery v dopravě. Řidičům a

ostatním dospělým mohou pak pomoci učinit ze silnic a ostatních komunikací i pro děti bezpečnější místo k pohybu.

Významnou roli hrají v systému prevence dopravních nehod s účastí dětí hned od nejtětlejšího věku jejich rodiče. Mohou a měli by svým dětem vštěpovat bezpečné chování v dopravě svým příkladem, dodržováním dopravních předpisů a celkově správným dopravním chováním. Malé děti se učí především pozorováním a napodobováním chování dospělých. Je proto důležité, aby rodiče co nejvíce děti doprovázeli, cíleně a systematicky u nich pěstovali dopravní dovednosti a dodávali jim zdravou míru sebedůvěry.

Druhou významnou institucí pro dopravní výchovu dětí v tomto věku jsou předškolní zařízení, kde se může dostat dětem komplementárního poučení k bezpečnému pohybu při sportovních aktivitách s míčem, pěšky, i na dětských jízdních prostředcích (koloběžky, trojkolky, ...), a to na kvalifikované pedagogické úrovni.

U dětí mladšího školního věku (6 – 9 roků) dominuje ve většině případů v dopravní výchově institucionální školní forma s přednostmi přesnějšiho hierarchického řádu a obsahového programu, v němž se všeobecně osvědčuje behavioristický přístup s těžištěm v rozvoji praktických dovedností prostřednictvím výcviku v modelovém i přirozeném prostředí, inscenováním malých dramatických rolí, herními aktivitami ve třídě, v tělocvičně a na školním hřišti, využíváním softwarových dopravních simulací v počítačových učebnách atd. Děti se nejvhodněji učí správnému chování v dopravě metodami spočívajícími v otázkách zaměřených na rozvoj strategického myšlení, při němž řeší modelové nebo animované problémy, hledají správná rozhodnutí a zaujímají důvodná stanoviska. Významné místo v dopravní výchově v tomto věku má praktický cyklistický výcvik, zahrnující aktivity na dopravním hřišti i v reálných situacích provozu na silnici, samozřejmě pod dozorem zkušené dospělé osoby. Rodiče nebo prarodiče obvykle při těchto školních aktivitách pomáhají technicky i organizačně a podílejí se na programech „Bezpečná cesta do školy“, „Zdravá škola“ apod.

Ve vyšších ročnících základní školy přichází v úvahu možnost vytěžit pro dopravní výchovu každé vhodné učivo, počínaje fyzikou, matematikou, biologií a tělesnou výchovou, jejichž využití pro dopravně-analogické příklady se doslova nabízí, ale příležitost k diskusím o dopravě vůbec, o historii dopravy, o bezpečnosti chodců v dopravě, o chování řidičů na silnicích a třeba o kultuře cestování v hromadných dopravních prostředcích poskytují též předměty typu česká literatura, zeměpis, občanská výchova a mnohé další. Pochopení zákonů fyziky vozidel, teorie dynamiky, zvláště vztahů mezi rychlostí, reakční dobou řidiče, reakcí mechanických částí vozidla a brzdou dráhou a další technické a přírodní zákonitosti osvojované v rámci učiva jsou významným poznatkovým vkladem při budování základů kompetentního dopravního chování. V 11-12 letech se probouzejí v dětech výrazněji pocity partnerství, které mají v dopravě a při přípravě mladé generace na pozitivní dopravní klima velký význam. Kreativní pedagog toho jistě neopomene využít.

Výchova k bezpečnosti na silnicích je celoživotní učební proces. Výchovná opatření během školní docházky musí být adekvátní vývojové úrovni dítěte, počínaje chodeckými a cyklistickými obratnostmi, ale se stále rostoucím podílem dovedností a schopností vyšší úrovně tak, aby rostla jejich kompetence jako chodců, cyklistů a posléze potenciálních či reálných řidičů. V rámci této výchovy mohou být ve vyšších ročnících realizovány již i kurzy pro řidiče malých motocyklů.

Zásadní význam pro kompetentní a kvalifikované vedení institucionální dopravní výchovy pro děti a mládež školního věku mají pedagogové základní školy. Pro jejich přípravu je nezbytné zajistit dostatečné podmínky již během studia na pedagogických fakultách, nejlépe speciálním předmětem společného základu, navazujícím na pedagogické a psychologické disciplíny. Další nepovinné

profilující předměty by mohly umožňovat prohloubení znalostí k vedení dopravní výchovy v dílčím směru, počínaje didaktickými a metodickými dovednostmi, přes tvorbu pomůcek, výukových prezentací a programů k dopravní výchově žáků, až po kurzy předlékařské první pomoci nebo techniku bezpečnostních systémů dopravních prostředků. Završením takové pedagogické specializace by byla možnost volby diplomové práce z problematiky dopravní výchovy na základní škole, resp. práce rigorózní. Specialisté pedagogové s touto genealogií by na svých školách potom byli garanty dopravní výchovy a školiteli dalších kolegů v regionu své školy.

Cíl výzkumné studie

Cílem této části výzkumné studie k projektu MSM0021622421 „Škola a zdraví pro 21. století“ je zmapovat podmínky, formy a metody dopravní výchovy na školách pro děti a mládež školního věku v zemích EU, včetně přípravy pedagogů pro vedení dopravní výchovy, které mohou být podle příznivých ukazatelů morbidity a mortality dětí a mládeže v těchto zemích pro nás příkladem při organizaci institucionálních dopravně-výchovných systémů a při přípravě kvalifikovaných a kompetentních pedagogů.

Předpoklady výzkumu:

- potřeba organizované institucionální dopravní výchovy dětí a mládeže školního věku je nesporná
- ke kompetentnímu vedení dopravní výchovy na školách je nutná speciální příprava pedagogů, nejlépe během studia na pedagogických fakultách
- dopravní chování je formou chování, které je naučitelné, a proto by mělo být součástí školního vzdělávání a výchovy od nejútlejšího věku, nejpozději od zahájení školní docházky (ve všech oblastech života je výchova cestou vypěstování žádoucích norem chování individua, přičemž kontinuita cvičení je důležitým faktorem).
- výchovný proces může být realizován správně a účinně především v kompetentním personálním a organizačním rámci (kvalifikovaný pedagog a školní organizační struktura jsou zárukou kompetentnosti a dosahu na celou populaci od 5 nebo 6 let až do 15, resp. 18 let při žádoucí kontinuitě a soustavnosti)

Charakteristika výzkumného souboru a metoda výzkumu

Výběr zemí pro zpracování studie byl podřízen dvěma základním kritériím:

- zkoumaná země musí být na srovnatelné úrovni rozvoje dopravy jako ČR;
- ze zkoumané země musí být k dispozici úplný soubor informací, potřebných pro vyhodnocení.

Soubor informací z každé země byl strukturován podle stanovených prvků vyhodnocování.

Pro hodnocení v první etapě byly vybrány parametry organizačního a didaktického charakteru:

- statistická data o dopravní nehodovosti s účastí věkových skupin 3-6 let, 6-11 let, 11-15 let, 15-18 let, rok, počet zraněných, počet usmrcených;
- existence DV na školách, povinná účast dětí na DV, datum implementace DV do učebního plánu;
- kdo provádí DV ve školách;
- nabídka výcviku DV učitelům;
- existence školních osnov pro DV, autor, datum implementace;

- existence směrnic nebo instrukcí pro dopravní výchovu, autor, datum implementace;
- způsob organizace DV: závaznost:
 - povinná,
 - nepovinná,
- typ přístupu:
 - DV jako samostatný předmět,
 - DV integrovaná do ostatních předmětů,
- typ výcviku:
 - teoretický,
 - praktický:
 - simulace skutečnosti,
 - dopravní hřiště,
 - reálný provoz,
- minimální rozsah hodin předepsaný osnovami;
- odhad procentního podílu škol, kde DV funguje dobře;
- odhad přiměřenosti přístupu k DV;
- četnost používání metod/typů přístupu k DV;
- četnost témat na něž se DV zaměřuje;

Do druhé etapy hodnocení byly zařazeny parametry materiálního a evaluačního charakteru:

- četnost využívání druhů didaktických materiálů;
- hlavní autoři koncepcí didaktických materiálů;
- hlavní sponzoři didaktických materiálů;
- didaktické materiály, poskytované učitelům DV zdarma/za úhradu;
- hlavní problémy DV na školách;
- intervaly periodických hodnocení a obnovování osnov DV;
- stanovisko k periodickému hodnocení a obnovování osnov DV;
- těžiště problematiky periodického hodnocení a obnovování osnov DV;
- použitelnost osnov DV v jiných zemích:
 - důvod použití osnov v jiných zemích;
 - hlavní důvod zamítnutí použití osnov v jiných zemích.

Základními použitými výzkumnými metodami jsou metoda komparativní analýzy a metoda statistického vyhodnocení.

Výsledky výzkumu

Do výzkumného šetření byly zařazeny údaje poskytnuté z těchto zemí:

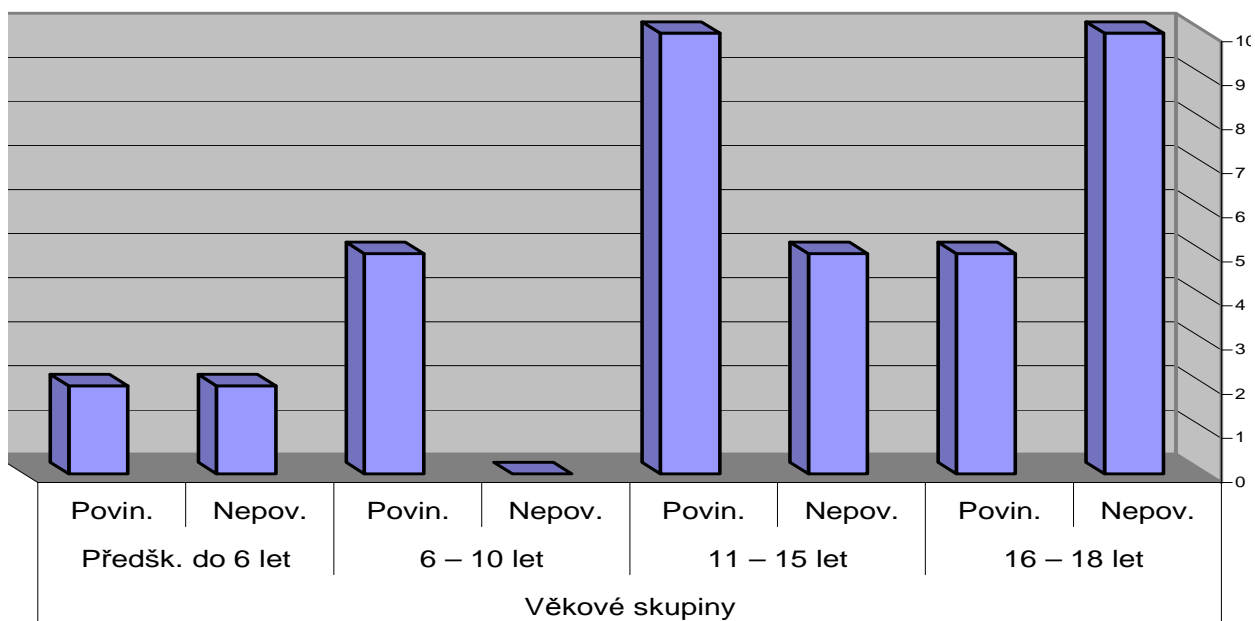
Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Itálie, Německo (část Bavorsko), Nizozemí, Rakousko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Velká Británie

Vyhodnocení poskytnutých údajů bylo provedeno po jejich distribuci do těchto tematických okruhů:

1. Obligatorní nebo fakultativní forma realizace dopravní výchovy na školách ve vybraných zemích podle věkových skupin: do 6 let, 6-10 let, 11-15 let, mládež 16-18 let

Zabývat se DV v předškolním věku považují za účelné z 12 sledovaných zemí pouze 2, tj. (16,6 %). Pro věkovou skupinu dětí 6 – 10 let jsou to 4 země (33 %), všechny povinnou formou. Pro věkovou skupinu 11 – 15 let je to již 9 zemí (75 %) povinnou formou a 3 (25 %) jako nepovinnou. Pro mládež

věkové skupiny 16 – 18 let má dopravní výchovu povinnou 5 zemí (33 %) a 7 zemí (58,3 %) jako nepovinnou.



Popsanou situaci vystihuje sloupcový graf, ilustrující, jak v kritickém období 6 – 15 let zřetelně převažuje povinná dopravní výchova nad nepovinnými formami. V této věkové kategorii je také systém nejpropracovanější. V předškolním věku je nepatrně větší podíl formy nepovinné, stejně jako v nejstarší kategorii mládeže ve věku 16 – 18 let, kde je rozdíl mezi nepovinnou a povinnou formou v neprospěch povinné markantní.

2. Subjekty realizující dopravní výchovu na školách

Pro věkovou skupinu 11-15 let jsou hlavními subjekty DV učitelé v 9 zemích (75 %), ve 2 zemích (16,6 %) jsou to policejní instruktoři a v 1 zemi (8,3 %) to jsou experti silniční bezpečnosti. Významným podílem se na realizaci dopravní výchovy zúčastňují regionální dopravní autority ve Francii a autokluby v Itálii. Částečně vypomáhají s vybranými tématy dopravní výchovy také pojišťovny ve Francii a koordinátoři dopravní výchovy ve Španělsku.

Pro věkovou skupinu 16-18 let jsou hlavními subjekty dopravní výchovy v 8 zemích učitelé (66,6 %), po jedné zemi (6,7 %) policejní instruktoři, experti silniční bezpečnosti a místní autority. Významnějším podílem se na vedení dopravní výchovy zúčastňují ještě autokluby (Itálie). Částečně se podílejí na realizaci dopravní výchovy také pojišťovny (Francie), koordinátoři (Španělsko) a mladiství těžce či trvale postižení účastníci dopravních nehod (Dánsko).

3. Příprava učitelů ke kompetentnímu vedení DV na školách

Učitelé žáků věkové skupiny 11-15 let získávají specifickou přípravu pro kompetentní vedení dopravní výchovy v rámci základního pedagogického studia v 7 zemích (58,3 %). O jejím rozsahu se zmiňují pouze Belgie a Itálie (1 týden).

Dodatečný či postgraduální výcvik učitelů této věkové skupiny žáků je k dispozici v 5 zemích (41,6 %). Účast učitelů je však dobrovolná (Nizozemí) a rozsah velmi sporý (Dánsko). Trvání těchto kurzů je

různé a sahá od 2 hodin (Dánsko) až po 16 hodin (Nizozemí). Provozovateli těchto kurzů jsou ponejvíce regionální organizace silniční bezpečnosti (Dánsko, Nizozemí), nebo autokluby (Itálie).

Učitelé žáků věkové skupiny 16-18 let získávají specifickou přípravu pro vedení dopravní výchovy v rámci svého pedagogického studia ve 4 zemích (33,3 %). O její délce se zmiňují pouze Rakousko a Itálie (1 týden).

Dodatečný výcvik učitelů této věkové skupiny žáků je nabízen ve 4 zemích (33,3 %). Účast učitelů je dobrovolná (Nizozemí), trvání těchto kurzů je různé: od 2 hodin (Dánsko) až po 20 hodin (Nizozemí). Provozovateli těchto kurzů jsou ponejvíce organizace silniční bezpečnosti (Dánsko, Nizozemí).

4. Realizace dopravní výchovy na školách z hlediska existence vyučovacích osnov

Oficiální osnovy dopravní výchovy pro předškolní věk ve vybraných zemích neexistují, neoficiální osnovy existují pouze ve dvou zemích (16,6 %). Pro věkovou skupinu 6-10 let jsou oficiální osnovy dopravní výchovy k dispozici ve 4 zemích (33,3 %), pro věkovou skupinu 11-15 let jsou oficiální osnovy dopravní výchovy již v 9 zemích (75 %) a neoficiální ve 3 zemích (25 %). Pro věkovou skupinu 16-18 let jsou oficiální osnovy DV v 5 (41,6 %) a neoficiální v 7 zemích (58,3 %).

5. Termín zařazení dopravní výchovy do výchovně vzdělávacího systému

Čís.	Země	Osnovy zavedeny v roce			
		Pro v.s. do 6 let	v.s. 6-10 let	v.s. 11-15 let	v.s. 16-18 let
1.	Belgie			1985	1985
2.	Dánsko			1994	1994
3.	Finsko			1994	
4.	Francie			1957	1957
5.	Itálie			1994	1994
6.	Německo (Bavorsko)			1972/1974	1972/1974
7.	Nizozemí			1959/1964 ^{c)}	1982 ^{d)}
8.	Rakousko		1985 ^{a)}		1979 ^{b)}
9.	Španělsko			1991-1994	
10.	Švédsko			1991	
11.	Švýcarsko				
12.	Velká Británie				

Vytvoření osnov dopravní výchovy a zavedení DV do výchovně-vzdělávacího systému je velmi různorodé a liší se jak v období přijetí osnov, tak v jejich určení pro různé věkové skupiny. Situaci vystihuje tabulka a k ní příslušná legenda: ^{a)} pro v.s. 10-11 let, ^{b)} pro v.s. 15-16 let, ^{c)} pro v.s. 10-12 let, ^{d)} pro v.s. 12-18 let, osnova revidována 1992.

6. Typy forem výuky a výcviku dopravní výchovy a míra integrace učiva dopravní výchovy s jinými vyučovacími předměty

Dopravní výchova pro žáky věkové skupiny 11-15 let tvoří ve 4 zemích (33,3 %) souboru samostatný předmět. Kromě toho je v těchto zemích dílčí učivo dopravní výchovy ještě integrováno

s vhodným učivem dalších předmětů. Ve všech 12 zemích (100 %) je integrována dopravní výchova s jinými vyučovacími předměty.

Obsah je ve všech případech hlavně teoretický, realizovaný ve třídách. Praktický výcvik bývá doplněn řešením simulovaných situací, jak uvádí 8 zemí (66,6 %), a výcvikem v reálném provozu – rovněž 8 zemí (66,6 %).

Pro věkovou skupinu 16-18 let je dopravní výchova v 9 zemích (75 %) integrována s jinými vyučovacími předměty. V Rakousku má charakter samostatného nepovinného předmětu, určeného pro mládež 15-16 let. V Nizozemí a ve Španělsku je dopravní výchova realizována v rámci speciálního výcviku v řízení mopedu.

V 9 z vybraných zemí (75 %) má dopravní výchova hlavně teoretický charakter a je prováděna ve třídách. Výcvik bývá doplněn řešením simulovaných situací, což uvádí 7 zemí (58,3 %), a výcvikem v reálných situacích – 6 zemí (50 %).

7. Minimální stanovený časový rozsah výuky a výcviku dopravní výchovy

V zemích EU s nejrozvinutější dopravou (Francie, Německo, Rakousko a Nizozemí) dochází odborná veřejnost k všeobecnému přesvědčení, že dopravní výchova musí již od dětství zaujímat ve výchovném systému pevné místo. K údivu však vede zjištění, že řada zemí nestanovuje v učebním plánu ani minimum vyučovacích hodin ročně a nechává na libovůli jednotlivých škol, jakou kapacitou se budou problematice dopravní výchovy věnovat.

8. Metody a formy vedení dopravní výchovy

Výukové metody opírající se o prezentování teoretických informací jsou pro žáky věkové skupiny 11-15 let používány v 11 z 12 vybraných zemí a v 7 z nich (58, %) jsou používány dokonce nejčastěji.

Z dalších vyučovacích metod jsou významněji zastoupeny: Skupinová práce (s výjimkou valonské části Belgie, Dánska, Finska a Švýcarska), dramatizace (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska, Itálie a Švýcarska), diskuse (s výjimkou Dánska, Finska, Německa a Švýcarska) a výcvik v reálném provozu (s výjimkou Belgie, Francie, Finska a Itálie).

V 6 zemích (50 %) je uváděna jako častěji užívaná metoda simulace (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska, Švédska, Švýcarska a Velké Británie), stejně tak metoda pedagogické hry (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska, Nizozemí, Švédska a Švýcarska) a v 8 zemích výcvik „venku“ (s výjimkou Francie, Finska, Německa a Švýcarska).

Ve třech zemích (25 %) je pro vedení dopravní výchovy využíváno také specifických seminářů, dramatických forem, literárních čtení a kvízů.

Vyučovací metody s těžištěm v prezentaci teoretických informací jsou používány také pro věkovou skupinu žáků 16-18 let, jak uvádí 11 z celkem 12 zemí (91,6 %) a dokonce je nejčastěji používanou v 9 z nich (75 %). Mezi dalšími uváděnými metodami figuruje skupinová práce (s výjimkou valonské části Belgie, Dánska, Finska, Itálie a Švýcarska), dramatizace (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska, Itálie a Švýcarska), diskuse (s výjimkou Finska, Německa a Švýcarska), výcvik „venku“ (s výjimkou Francie, Finska, Německa a Švýcarska) a výcvik v reálném provozu (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska a Itálie). V 6 zemích je jako častěji používanou metodou v dopravní výchově uváděna simulace (50 %) (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska, Švédska, Švýcarska a Velké Británie), a

v 5 zemích (41,6 %) se osvědčují pedagogické hry (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska, Itálie, Nizozemí, Švédska a Švýcarska).

Ve 3 zemích (25 %) je pro DV využíváno ještě i specifických seminářů, dramatizace, čtení a kvízů, pozorování dopravního provozu, modelování situací, besed s postiženými účastníky dopravních nehod s těžkými následky a seznámení s fyzikálními vlastnostmi a technickými systémy vozidel v chráněném (školním) areálu.

9. Obsah a cíle dopravní výchovy na základních a středních školách

Za nejvýznamnější nebo velmi významný cíl této věkové skupiny žáků (11-14 let) se v 7 zemích (58,3 %) považuje cyklistický výcvik, v 5 zemích (41,6 %) znalost a správné pochopení významu dopravních pravidel a značek. Rozeznání nebezpečných situací a správná reakce na ně (chování v reálných situacích) je tématem číslo jedna ve 4 hodnocených zemích (33,3 %).

Poměrně podceňován je trénink akustických, vizuálních a motorických schopností žáků a schopnost poskytovat předlékařskou první pomoc zraněným, které dominují v cílech dopravní výchovy této věkové skupiny pouze v 1, resp. ve 2 hodnocených zemích (8,3 %, resp. 16,6 %).

Pro žáky věkové skupiny 16-18 let se považuje za nejvýznamnější nebo téměř nejvýznamnější cíl dopravní výchovy nácvik komunikativního chování stejně jako předvídavosti, schopnosti rozhodování a defenzivního chování v 5 zemích (41,6 %), pěstování a nácvik správného chování v nebezpečných situacích ve 4 zemích (33,3 %), výcvik v řízení malého motocyklu nebo motocyklu, dopravní interakce, psychologické aspekty, nebezpečí alkoholu a drog, stejně jako cyklistický výcvik rovněž ve 4 zemích (33,3 %), a partnerské chování chodců v dopravě ve 3 zemích (25 %).

Diskuse výsledků a inspirativních zahraničních podnětů.

Dopravní nehody s těžkým zraněním nebo usmrcením dítěte ve věku pod 15 let patří k nejtragičtějším. Od zprávy OECD o bezpečnosti dětí v dopravě publikované v roce 1983 je odhadován počet dětí, které našly smrt při dopravních nehodách, až na 100 000. Tato skutečnost je do budoucna, zejména s předpokládaným dalším rozvojem dopravy, nepřijatelná. Jednou z cest k řešení tohoto problému je dopravní výchova. Zejména po roce 1990 se rozvinula široká mezinárodní iniciativa s efektem snižování jak absolutního počtu dopravních nehod, tak jejich následků, včetně následků s účastí dětí. Tragickým osudům by bylo možno se vyhnout, kdyby země EU s rozvinutou silniční dopravou zavedly poznaná, dosažitelná a osvědčená opatření, která se v tomto směru nejpokročilejších zemích již účinně projevila. Toto konstatování se týká také ČR.

Jakými podněty bychom se na základě provedeného šetření měli inspirovat?

- Dopravní výchova, kvalifikovaně a dlouhodobě realizovaná na základních a středních školách, by se měla stát jedním z principů výchovně-vzdělávacího úsilí škol a základem zřetelné redukce úrazů dětí a mládeže v dopravě. Za prevenci dopravních nehod je z tohoto hlediska zodpovědné MŠMT, které by mělo vytvořit ekonomické, materiální, personální a organizační podmínky pro přípravu učitelů, finanční zázemí na náklady spojené s výukou a výcvikem v dopravní výchově na školách, didaktické a speciální technické pomůcky a další podpůrný materiál.

Výchova a vzdělávání formou vyučování v základních (resp. mateřských a základních) školách je všeobecně považováno za samozřejmou kulturní, sociální a psychohygienickou potřebu. Školní vzdělávací proces je strukturovaný osnovami, jejichž významnou součástí by měla být také dopravní výchova a stát se tak součástí obecného vzdělání. Vždyť organicky navazuje a mnohde se přímo integruje s učivem osvojovaným v ostatních předmětech. Netřeba v této souvislosti zvláště rozvíjet fakt, že po stránce pedagogických principů se s potřebnou soustavností a systémovostí může realizovat pouze v rámci globální školní výchovy.

Škola jako institut hraje na úrovni základního a středního vzdělávání pro DV základní roli. Děti a mládež v této věkové skupině procházejí obdobím (nejen z hlediska účasti v dopravě) mimořádně rizikovým, kdy je odmítání autorit, touha po nezávislosti a prosazení se, vede k bagatelizování jakýchkoli pravidel, včetně dopravních, jejich záměrnému ignorování a falešnému hrdinství riskovat.

Dopravní výchova na úrovni základních (a středních) škol může být účinnou pouze tehdy, je-li součástí souboru povinného učiva (to neznamená povinného samostatného předmětu). Obligatoční průprava je zárukou, že školy se jí s plnou zodpovědností věnují a že je vedena systematickým a progresivním způsobem, jehož parametry jsou nepostradatelné pro získávání přiměřených znalostí, dovedností a hodnot.

- Učitelé zabývající se dopravní výchovou a výcvikem musí mít možnost nabýt této kompetence již při studiu na pedagogických fakultách.

Z provedeného průzkumu vyplývá, že hlavním nedostatkem pro kvalitní realizaci dopravní výchovy na školách je nedostatečná příprava samotných učitelů během jejich studia a v postgraduálním období. V rámci vysokoškolského studia by pedagog měl mít možnost poznat tuto specifickou problematiku v plném rozsahu relevantních témat. Podle zkušeností a přehledu získaného analýzou poskytnutých informací ze zkoumaných zemí (především z Rakouska) by měla příprava pedagogů trvat minimálně jeden semestr v rozsahu 1 hod. týdně. Získaná kvalifikace by měla umožňovat pedagogům nejenom vést dopravní výchovu ve školním prostředí a výcvik v podmínkách reálného dopravního provozu, ale i vyhodnocovat jejich výsledky a z evaluace vyvozovat obsahové a metodické změny. Samozřejmou součástí jejich pedagogického působení by měla být také účinná osvěta týkající se především rodičů a školní veřejnosti. Rodiče totiž často podceňují svoji roli v dopravní výchově, ale ve skutečnosti působí jako příklad, který děti v reálných situacích již od předškolního věku bezděčně napodobují.

V systému kvalifikace učitelů pro dopravní výchovu by měla být zajištěna možnost jejich pravidelného dalšího zdokonalování, aktualizování odborných znalostí a iniciování jejich zájmu a zaujetí pro práci v tomto specifickém směru. Takový postgraduální pedagogický růst by měl být akceptován v kariérním řádu.

V některých zemích je DV na školách organizována také využíváním policejních instruktorů, což se shoduje se situací u nás. Doporučeníhodným zdokonalením úrovně takové formy dopravní výchovy by však bylo zavedení speciálního pedagogického studia těchto pracovníků policie, vyžadování jejich pedagogické způsobilosti alespoň na bakalářské úrovni a zřízení odboru pro školskou dopravní výchovu přímo v policejní struktuře.

- Dopravní výchova na základních a středních školách by měla mít oficiální a závazný program

Základními školami prochází (s určitou aproximací) celá populace. Většina z jejich absolventů jsou budoucí řidiči, kteří budou mít na bezpečnost provozu na silnicích významný vliv. Z tohoto jednoduchého kalkulu plyne jasná potřeba a povinnost pečovat o upevnování pocitu partnerství v dopravě již od dětského věku a vést k odpovědnosti za její úroveň již na úrovni základní školy a ne až před anebo po vydání řidičského průkazu.

Existence oficiálního programu dopravní výchovy (v převážné většině zkoumaných zemí v podobě osnov) je základem její efektivity. Tento program obsahující celou šíři spektra dopravní problematiky by měl být pečlivě sestaven na pedagogicko-psychologických a sociologických základech, v souladu s příčinami nehod a nástroji minimalizace jejich následků. Program je ve větší části zkoumaných zemí koncipován tak, aby reflektoval úzký vztah mezi cílem a obsahem a definoval výukové strategie a podněty k realizaci.

- Dopravní výchova je vesměs realizovaná ve spektru vyučovacích předmětů, méně často jako vlastní vyučovací předmět.

Integrací učiva dopravní výchovy s obsahem jednotlivých vyučovacích předmětů se její realizace usnadňuje a vzájemnou aplikací se stává vyučovací proces přitažlivějším. Iniciací a motivací žáků použitím příkladů s praktickým vyústěním se také poznatky hlouběji zakořeňují. Pragmatický charakter učiva dopravní výchovy poskytuje v návaznosti na obecnější látku jiných předmětů snadnější metodické skloubení fází racionálního osvojování teoretických znalostí, činnostního tréninku intelektuálních i motorických dovedností a pěstování žádoucích projevů chování. V řadě zkoumaných zemí se však tento způsob v praxi dostatečně nedaří, protože trpí na roztržitost odpovědnosti za dosažení jednotlivých cílů. V těchto případech se lze setkat s upřednostňováním požadavku dopravní výchovy jako samostatného předmětu.

- Program (nebo osnovy) dopravní výchovy by měl/y předepisovat pro každý ročník distribuovaný minimální počet vyučovacích hodin.

Cíle dopravní výchovy jsou v principu orientovány na osvojení dovedností a racionálně podmíněného chování. Zejména dosažení požadovaných stereotypů chování je výsledkem časově náročného opakování a procvičování, a proto žádné jednorázové kurzy a kampaňové formy dopravní výchovy nemohou žádoucím výsledkům vyhovovat. Program souvislého procesu rozloženého v čase, nejlépe po dobu školního roku, závisí na minimálním počtu stanovených vyučovacích hodin, podle průzkumu ne méně než 10 hodin ročně.

Součástí osnov dopravní výchovy v některých zemích (např. v Německu) je výcvik žáků vyšších věkových skupin (15-18 let) k pomocné dopravní službě ve městech s intenzivní dopravou, především na místech zvýšeného ohrožení dětí při docházce do školy (zejména v prvních týdnech po prázdninách), na přechodech, u zastávek hromadné dopravy apod.

- Program dopravní výchovy by měl reflektovat stanovený minimální obsahový standard.

Kromě něho by měl být ovšem zachován jistý prostor pro přizpůsobení osnov specifickým potřebám, vyplývajícím z regionálně různorodých dopravních charakteristik, dopravně-technických podmínek, infrastrukturních vlivů, apod.

- V programech dopravní výchovy by měl být kladen větší důraz na výcvik v reálných podmínkách a na výchovu k defenzivnímu chování v dopravním provozu.

V souladu s všeobecným trendem by i v dopravní výchově měly více figurovat aktivní a kreativní metody k dosažení hlubšího zaujetí žáků. Problémové úkoly, expresivnější a rozmanitější zadání a nejednoznačné situace, řešené v týmech a soutěžích, se projevují na praktičtějších a efektivnějších výsledcích. S tím úzce souvisí především výcvik v reálných dopravních situacích jako strategie, která by měla být privilegována. Při tomto výcviku žáci lépe pronikají k dopravním interakcím, chápou souvislosti mezi příčinami a následky a získávají nutnou dovednost správně reagovat v situacích, do kterých se později dostanou.

Při výcviku by měl být důrazně uplatňován význam defenzivního chování, které je označováno za klíčovou dopravní taktiku, při níž se eliminuje agrese, vylučují náhody a snižuje nebezpečí. S defenzivitou souvisí opatrnost a předvídání. Schopnost předvídat vývoj dopravních situací poskytuje čas se na jeho očekávaný průběh připravit. V tomto tréninku je ideální využití tělesné výchovy, neboť paralely se sportem (sportovním chováním) jsou zde zcela zřetelné. Jde o fenomény jako jsou výkonnostní sebehodnocení, poctivost, ohleduplnost a tolerance.

Závěr:

Provedená komparativní analýza ukázala, že mezi jednotlivými systémy dopravní výchovy realizované na základních a středních školách EU existují značné rozdíly, a to z mnoha hledisek. Systémy, formy i srovnávané cíle a osnovy se liší strukturou i hloubkou - některé jsou spíše formální či obecnější směrnice, jiné jsou rozpracovány do detailů. Ale ve všech případech je patrna celá řada společných priorit, pramenících ze základního principu dopravní výchovy – řešit nehody dětí a mládeže v souvislosti s dopravou jejich účinnou prevencí.

První etapa výzkumu poskytuje po vyhodnocení komparativní analýzou obraz situace v dopravní výchově ve vybraných zemích EU z organizačního a didaktického hlediska. Protože volba zkoumaných zemí byla podřízena kritériu srovnatelnosti s ČR, jsou vytěžené podněty pro situaci v ČR nejen inspirativní, ale i relevantní.

Ve druhé etapě bude využito získaných informací ve stejných vybraných zemích EU k vyhodnocení situace v zabezpečení dopravní výchovy dětí a mládeže školního věku po stránce materiálního vybavení, institucionálního zázemí, systému evaluace k optimalizaci programu a po stránce jeho mezinárodního transferu.

Literatura

HEBENSTREIT, B. *Indirekte Verkehrssinnbildung an weiterführenden Schulen. Ein Verkehrswachts-Kompendium mit Hilfen für Lehrer und Schüler.* München: TÜV-Akademie, 1997.

Keeping Children Safe in Traffic: Executive Summary. Paris: OECD Publishing, 2004.

STOJAN, M. Význam dopravní výchovy na základní škole. In XXIV. Mezinárodní kolokvium o řízení osvojovacího procesu. Brno: Univerzita obrany, 2006. ISBN 80-7231-139-5.

STOJAN, M. Dopravní výchova ve škole 21. století jako součást péče o zdraví a prevence úrazů. In *Škola a zdraví 21(1) - 2. díl.* Brno: Paido 2006. ISBN 80-7315-119-7

Traffic Safety Education at the Secondary School Level in the EU Countries. European Study. Brussels: European Road Safety Federation ERSF, 1996.

World Report on Road Traffic Injury Prevention: Summary. Geneva: World Health Organisation, 2004. ISBN 9241591315

Dedikace

Výzkumný záměr PdF MU: MSM0021622421 Škola a zdraví pro 21. století

Kontakt na autora:

Doc. RNDr. PhDr. Mojmír STOJAN, CSc.

Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity

Poříčí 31

603 00 Brno

Tel. +420 549 496 943

e-mail: stojan@ped.muni.cz