

ŠKOLA A ZDRAVÍ 21

Aktuální otázky dopravní výchovy

Mojmír Stojan et al.

MU90 Anniversary
1919–2009 of Masaryk University



Brno 2009

ŠKOLA A ZDRAVÍ PRO 21. STOLETÍ

Publikace byla vydána v rámci výzkumného záměru
MSM00216224721 „Škola a zdraví 21“

Vědecká redakční rada

ve spolupráci s Pedagogickou fakultou Masarykovy univerzity v rámci výzkumného záměru
„Škola zdraví pro 21. století“.

Prof. PhDr. Blahoslav Kraus, CSc.

Pedagogická fakulta, Univerzita Hradec Králové, CZ

Prof. RNDr. Vratislav Kapička, DrSc.

Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita, Brno, CZ

Prof. PhDr. Josef Maňák, CSc.

Pedagogická fakulta, Masarykova univerzita, Brno, CZ

Prof. PhDr. Vladimír Smékal, CSc.

Fakulta sociálních studií, Masarykova univerzita, Brno, CZ

Prof. PhDr. Eva Sollárová, CSc.

Fakulta sociálních vied a zdravotníctva, Univerzita Konštantína Filozofa, Nitra, SK

Prof. PhDr. Ing. Josef Šmajš, CSc.

Filozofická fakulta, Masarykova univerzita, Brno, CZ

Prof. PhDr. Hana Válková, CSc.

Fakulta tělesné kultury, Univerzita Palackého, Olomouc, CZ

Prof. MUDr. Jan Žaloudík, CSc.

Lékařská fakulta, Masarykova univerzita, Brno, CZ

recenzenti: Ing. Václav Špička, vedoucí oddělení bezpečnosti silničního provozu
Autoklub ČR, Praha
Ing. Jaroslav Heinrich, dopravní expert
HBH, Brno

© Masarykova univerzita, 2009

© Mojmír Stojan et al., 2009

ISBN 978-80-210-5125-6

ISBN 978-80-7392-123-1

Mojmír STOJAN

Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 35

Mojmír STOJAN – Pavel PECINA

Téma „Děti a silniční provoz“ ve vzdělávání pedagogů 1. stupně ZŠ.....23

Vladimír PECHÁNEK

Dopravní výchova ve studiu učitelství na pedagogické fakultě Masarykovy univerzity32

Karel OURODA

Některé aktuální problémy rozvoje dopravní výchovy žáků středních odborných škol a učilišť39

Jitka HEINRICHOVÁ

Dopravní výchova – aktivní prevence53

Petr CHVÍLÍČEK

Další vzdělávání pracovníků v dopravní výchově65

Eva ŠEDÁ

Výuka dopravní psychologie v rámci studia pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu69

Iva PROVALILOVÁ

Vývoj dopravní výchovy74

Pavla RATHÚSKÁ

Dopravní výchova v předmětu Matematika na 1. stupni ZŠ79

Lenka ŠTOURAČOVÁ

Začlenění dopravní výchovy do učebních osnov vybraných učebních oborů na SOU89

Radomír PIVONKA

Dopravní pedagogika na základních a středních školách94

Martin FLEKAL

Dopravní soutěž mladých cyklistů v Jihomoravském kraji97

ABSTRAKTA / ABSTRACT108

Seznam literatury121

Seznam autorů.....123

Jmenný rejstřík.....125

Věcný rejstřík.....127

Škola a zdraví pro 21. století

Workshop: Problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009

Abstrakt:

Součástí řešení výzkumného záměru Škola a zdraví pro 21. století je mimo jiná témata také souvislost mezi zdravím dětí a mládeže a jejich životem v dopravně frekventované společnosti. Děti a mládež školního věku patří k nejohroženějším účastníkům dopravy, ať už jako chodci, nebo uživatelé jakýchkoliv nemotorových vozidel či sportovních prostředků. V převážné míře nemají ani dispozice, ani reálné vědomosti, jak se v dopravních situacích správně chovat a jak na vyhrocené situace bleskově adekvátně reagovat.

Cílená a kompetentní dopravní výchova by mohla a měla v tomto směru výrazně pomoci, ať už vedená v systému výchovy ve škole, ve volnočasových aktivitách, nebo v rámci výchovy rodinné.

Co by měli pedagogové a rodiče při přípravě na svoji profesionální nebo rodičovskou roli zvládnout, aby vedení dopravní výchovy bylo komplexní, kvalifikované a efektivní? Těmito otázkami se fragmentálně zabývají dále uvedené konferenční příspěvky.

Mojmír Stojan

Klíčová slova:

dopravní výchova; systémy přípravy pro vedení dopravní výchovy; mimoškolní aktivity s využitím dopravní výchovy

School and Health for the 21st Century

Workshop: The issue of road safety education in elementary and secondary schools in the solving stage 2009

Abstract:

A part of the solution of the research intention School and health for the 21st century talks about many subject matters, among them also the connection between the health of children and their life in a traffic frequented society. Children and young people of school age are one of the most vulnerable participants in traffic, whether as pedestrians or users of any non-motorized vehicles or sports vehicles. Most of them have neither the dispositions nor real knowledge of how to properly behave in traffic situations and how to adequately react in dangerous situations.

Targeted and competent traffic education could and should help distinctively in this respect, either as a part of the educational system in schools, in leisure-time activities or in family education.

What should teachers and parents be able to handle in preparation for their professional or parental role, so that the management of road safety education is complex, skilled and effective? These questions are talked about in the other reports.

Mojmír Stojan

Keywords:

road safety education; training systems for conducting traffic education; extracurricular activities with the use of transport education

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

Část 3: Analýza kategorií mediálních pramenů pro dopravní výchovu

Mojmír STOJAN

Cíl výzkumné studie

Cílem celé této dílčí výzkumné studie k projektu „Škola a zdraví pro 21. století“ je zmapovat ve čtyřech etapách výzkumného šetření systémy, cíle, obsahy, podmínky, formy, metody, prostředky a subjekty dopravní výchovy dětí a mládeže školního věku vesměs v zemích EU, včetně přípravy pedagogů pro vedení dopravní výchovy.

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

Do výzkumného šetření byly podle těchto podmínek zařazeny údaje získané z Belgie, Dánska, Finska, Francie, Itálie, Německa (část Bavorsko), Nizozemí, Rakouska, Španělska, Švédska, Švýcarska a Velké Británie.

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

Výsledky této části studie jsou publikovány v příspěvku:

Stojan, M. *Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 1*. In Škola a zdraví 21. Monografický sborník výzkumného záměru MSM0021622421. Brno: Masarykova univerzita 2006.

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.

Obdobně také výsledky druhé části studie jsou publikovány v příspěvku:

Stojan, M. *Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 2*. In Škola a zdraví 21. Monografický sborník výzkumného záměru MSM0021622421. Brno: Masarykova univerzita 2007.

Třetí etapa šetření

Současná etapa řeší kategorizaci a vyhodnocení materiálů o dopravní výchově a pro dopravní výchovu, od teoretických studií a statistických přehledů až po interaktivní výukové programy, které jsou dostupné výchovným subjektům ve formě elektronických médií, především na internetových sítích a linkách. Zadání třetí etapy vymezuje výzkumné hypotézy:

- Významnou oporou dopravní výchovy dětí a mládeže jsou všestranně a různorodě koncipované mediální prameny pro její teoretický i praktický výcvik.
- S jejich holistickým přehledem se lze nejlépe setkat v informační síti internetu s pomocí zadání klíčových slov do některého z vhodných vyhledávačů.
- Snadnější a rychlejší orientaci v práci s těmito informacemi na internetu umožní racionální systém třídění pramenů a jejich kategorizace.

Internetové linky k dopravní výchově dětí a mládeže školního věku

Kromě syntetické studie z r.2006, věnované úplnému kurikulu problematiky dopravní výchovy dětí a mládeže ve 12 evropských zemích, obsahuje její třetí část kategorizaci a obsahově-didaktické vyhodnocení internetových pramenů, materiálů, návodů, programů a námětů instrumentária dopravní výchovy, z nichž je možno čerpat jak nové podněty a inspirace, v případě pedagogů – teoretiků, kteří rozvíjejí nestandardní a progresivní teorie dopravní výchovy, tak i v případě terénních pedagogů přímo použitelné nebo s úpravou aplikovatelné programy.

Celkové množství odkazů na problematiku dopravní výchovy mládeže, či výchovy k její bezpečné mobilitě, vyžaduje jejich utřídění podle kritérií, jež se jeví jako účelná. Jde o informace, které shromažďují, případně vydávají a pro obecné využití dále zprostředkují nejruznější instituce, jednotlivými školami počínaje, přes zájmové organizace a provozovatele specifických portálů, až po vědecké ústavy a vládní úřady.

K největším, nám snadno dosažitelným, zdrojům informací pro dopravní výchovu patří zřejmě různé internetové portály a servery. Jako příklad můžeme jmenovat německé Deutscher Bildungsserver, Deutsche Verkehrswacht, Bundesministerium fuer Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, a mnohé další, rakouské Kuratorium für Verkehrserziehung, Bundesministerium fuer Bildung, Kunst und Kultur, aj., francouzské Direction de la sécurité et de la circulation routieres, Chambre syndicale internationale de l'Automobile et du Motorcycle, britské RoSPA (The Royal Society for the Prevention of Accidents), Companies in the motor and transport industries in Britain, apod., abychom vyjmenovali jen ty nejtypičtější. K pramenům alternativních informací z oblasti zdravotnictví a nehodovosti patří zejména stránky příslušných ministerstev a národních organizací Červeného kříže s ženevskou centrálou WHO (World Health Organization). Nepominutelnými partnery tohoto mediálního prostoru jsou také mnozí přední výrobci vozidel, především BMW, Daimler (Mercedes-Benz), Renault, Volvo, Ford, Volkswagen, Škoda, a další, jejichž produkty se zasloužily o největší rozvoj evropské silniční mobility, a morální zodpovědnost je zavazuje přemýšlet v dimenzích negativních důsledků dopravy také environmentálně a podílet se touto cestou na úsilí o zvýšení bezpečnosti provozu. Konečně nezanedbatelnými editory dopravních, dopravně-osvětových, vzdělávacích a výchovných informací a materiálů jsou zájmové organizace, národní motoristické kluby, pojišťovny a specifická centra, mezi nimiž vydavatelskou kadencí dominují ADAC (Allgemeine Deutsche Automobilclub), TCS (Touring Club

Schweiz), a celá plejáda dalších. Informace místního významu jsou pak shromažďovány a poskytovány městskými správními složkami, místní policií a školami.

Pro snadnější a rychlejší orientaci v práci s informacemi na internetu, týkajícími se dopravní výchovy dětí školního věku, je v následujícím uvedena jedna z možných kategorizací.

Směrodatnými kritérii pro třídění linků se jeví:

- a) forma informačního výstupu,
- b) cílové určení informace,
- c) dotčený druh dopravy,
- d) předpokládaný cíl dopravy,
- e) dotčená věková skupina, jíž se informace týká,
- f) pravděpodobné trendy rozvoje mobility.

Ad a) Prvořadým směrodatným kritériem je forma informačního výstupu.

Z tohoto hlediska je spektrum prezentovaných materiálů velmi široké:

- Informace ve formě prostého textu
- Informace ve formě statických ilustrací (obrázky, fotografie) bez komentáře
- Informace v obrazové formě s vedlejším komentářem
- Informace v textové formě se zobrazením statistickými doklady (grafy, tabulkami,...)
- Obrazový materiál doprovázený akustickým komentářem
- Multimediální forma informace (VHS, CD, DVD – program řízený textem nebo pokyny v audiokomentáři)
- Multimediální forma informace s interaktivní funkcí
- Akce, terénní výcvik

• Linky s informacemi ve formě prostého textu

Tato informace je prezentována písemnou formou bez dalšího vybavení tabulkami, grafy a jiným ilustračním materiálem. Ve zkoumaných pramenech se vyskytoval v 34,8 % studovaných linků, tedy v absolutní většině.

Touto formou jsou obvykle uváděny různé prováděcí vyhlášky k legislativním opatřením ministerstev, podobněji rozvádějícím opatření přímo do regionálních či místních podmínek.

Příkladem tohoto druhu může být informace (www.bmukk.gv.at/schulen/unterricht/prinz/verkehrserziehung/xml) rakouského Spolkového ministerstva pro vyučování, umění a kulturu o úkolech na tomto poli, která se člení na:

- Aktuality
- Akce
- Materiály pro dopravní výchovu
- Linky dopravní výchovy na LSR/SSR (Zemská školní rada, Městská školní rada)
- Partneři, které je možno oslovit v záležitostech dopravní výchovy v oblasti školy

Podívejme se blíže na jejich obsah:

■ **Aktuality**

Z aktualit je vybrána např. VCO – cena mobility 2008, pomocí níž se hledají inovativní dopravní projekty.

Druhým ohniskem pozornosti aktualit jsou užitečná dopravně-bezpečnostní opatření, zaváděná plošně. V okamžiku realizace řešerše jde např. o upozornění uživatelům navigačních přístrojů ve vozidlech, že se v souladu s ostatními, touto cestou poskytovanými informacemi, zavádí varování řidičů o zvýšeném nebezpečí kolizí s chodcem v blízkosti škol. Informovaný řidič by měl svoji jízdu v bezprostřední blízkosti školy přizpůsobit takové specifické situaci. Autoři projektu předpokládají, že se uvedeným opatřením řádově zvýší bezpečí žáků, zvláště před zahájením a po skončení vyučování.

■ **Akce**

Ministerstvo vyhláší podporu veřejných dopravně-výchovných akcí, kterých je široká škála.

- **Akce „Zabezpeč se – máš co ztratit!“** podporující používání bezpečnostních pásů
- **Projektová akce dopravní výchovy** na základních školách zaměřená na financování akcí dopravní výchovy
- **Akce „Zviditelní se“**, akcentující význam používání oděvů, čepic, školních brašen, obuvi a doplňků s reflexními materiály
- **Akce „Zebra“** zaměřená na zvýšení ohleduplnosti řidičů na přechodech pro chodce
- **Akce „Cyklistická přilba“** poukazující na význam používání cyklistické přilby
- **Akce „Velcí pomáhají malým“** pro rozvíjení odpovědnosti v souvislosti se zvyšováním věku mládeže

■ **Materiály pro dopravní výchovu**

- **„Carmen, Pablo a Paffi“** je učební materiál Kuratoria pro dopravní bezpečnost a AUVA pro dopravní výchovu a výchovu k mobilitě v rámci povinného výcviku dopravního chování na základní škole.
- **„1x1 dopravní detektiv“** je nový výukový materiál pro učitele nejnižších ročníků škol, využitelný také pro přípravu učitelů na pedagogických akademiích. Publikace obsahuje četné náměty pro věcné vyučování od 1. do 4. ročníku.
- **„Jdeme do školy“** jsou čtyři příběhy o bezpečné cestě do školy, o začátku školního roku, a o nabývání zkušeností nejmenších žáků, jak správně zvolit svoji vlastní cestu. Kniha je určena pro předčítání prvňáčkům.
- **intelligent.AUTO.mobil.** Projekt mobility pro 16 – 18 leté, zaměřený na osobní účast mládeže v dopravním provozu. Obsahuje mimo jiné i náměty pro výuku k sociálnímu chování, výchovu odpovědného chování, např. ve vztahu k alkoholu, a témata z oblasti ekologie.
- Příručka pro moderátory večerů s rodiči na téma dopravní výchovy se dá použít až do 5. ročníku ZŠ. Text je podřízen hledisku, v jaké funkci se rodiče v dopravě vyskytují: zda jako řidiči, nebo dopravní vychovatelé. Materiál obsahuje mj. informace k problematice „cesta do školy“, „jízda na skateboardu a kolečkových bruslích“, „jízda na kole“ a „dítě jako spolejezec“.

- **Projektový svazek „Dopravní výchova“**, vydaný Spolkovým ministerstvem pro vyučování, vědu a kulturu, je hodnotným podkladem pro výuku, orientovanou na různé tématické okruhy dopravní výchovy pro 5. –12./13. školní ročník.
- **„Společně – sociální výuka dopravní výchovy“** je přínosným pramenem k rozvoji sociální kompetence v dopravní výchově na druhém stupni. Obsahuje náměty možností, jak koncipovat dopravní výchovu na 2. stupni ZŠ tak, aby přesahovala a integrovala jednotlivé předměty.
- **„Učit se mobilitě – bezpečně a s uvědoměním životního prostředí“** je určeno k výuce bezpečné mobility na úrovni 2. stupně základní školy. Materiál překračuje hranice učiva 5. – 8. ročníku. K dispozici jsou pracovní listy pro 8 předmětů: němčinu, angličtinu, matematiku, zeměpis a hospodářství, fyziku, dějiny a sociální vědu, výtvarnou výchovu a náboženství.
- **„Průkaz školáka“** je dokument, vydávaný všem žákům prvních tříd. Tento průkaz, správně vyplněný a opatřený fotografií, má sloužit k identifikaci dítěte v případě nouze, např. při dopravních nehodách.
- **„Škola stojí přede dveřmi“** je složka materiálu s návody, jak mohou být spolu s dětmi prováděna elementární dopravně-výchovná cvičení, např. přecházení vozovky na různých vybraných místech, obcházení překážek aj.
- **„Mrtvý úhel“** je významné téma dopravní výchovy, zpracované z iniciativy Bezpečné obce. Nabízí prezentaci, v níž se žáci učí rozpoznávat a pochopit nebezpečí tzv. mrtvého úhlu, tj. oblasti, kam řidič velkého vozidla při jeho řízení nevidí, a proto jsou v tomto prostoru ostatní účastníci dopravy enormně ohroženi. Týká se zejména malých chodců a cyklistů.
- **„Dobrovolná zkouška cyklistů“** pro žáky starší 10 let je uvedena na stránce Rakouského červeného kříže a obsahuje všechny potřebné informace o dobrovolné zkoušce cyklistů, o správném výcviku, o základech dopravních předpisů, dopravních značkách, a s tím souvisejících dalších zajímavých linkách.

■ **Linky k dopravní výchově na LSR/SSR (Zemská školní rada, Městská školní rada)**

Tato stránka obsahuje webové adresy institucí ve Spolkových zemích Německa, které se zabývají dopravní výchovou na školách.

■ **Partneři, které je možno oslovit v oblasti dopravní výchovy na školách**

Materiál, informace a rady na toto téma jsou k dispozici u dopravně-výchovných referentů a na zemských školních radách, případně na městské školní radě pro Vídeň nebo přímo na Spolkovém ministerstvu pro vyučování, umění a kulturu, oddělení V/12.

Shrnutí:

Linky s informacemi ve formě textů bývají často použity jako úvodní stránka portálů, vymezujících v širokém spektru parametrů dopravní výchovy dílčí oblast nebo vybranou speciální problematiku. Bez podrobnější argumentace, bez ilustračních obrázků, grafů a tabulek, slouží ke stručné a věcné informaci před charakteristikou uváděnou obvykle na dalších stránkách webu.

Konkrétním příkladem může být úvodní stránka portálu, zaměřeného na problematiku dopravní výchovy školních dětí, využívajících autobusové dopravy.

Název:	Busstop
URL pramene:	http://www.busstop.de/
Popis:	Busstop je internetový portál „Německého vzdělávacího serveru“ (Deutsche Bildungsserver), který sjednocuje pedagogicko-didaktické aspekty výchovy k mobilitě s informacemi na téma „školní docházka s využitím autobusu“. Busstop se radami a informacemi obrací hlavně na zainteresované pedagogy a rodiče. Velmi významné je to, že pedagogové mohou tohoto programu využít k zaregistrování a obdržet touto cestou didaktické pokyny a učební pomůcky i prostředky k výuce.
Pole působnosti:	Základní škola
Mediální kategorie:	Internet
Jazyk:	Němčina
Klíčová slova:	mobilita; školní autobus; MHD; dopravní výchova; bezpečnost dopravy; třídní zájezdy; prostředky k výuce.
Ostatní údaje:	
Kontakt:	Busstop vydává Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, Info@bdo-online.de
Registrace:	massar@dipf.de
Datum:	2006-09-07
Posledně změněno:	2006-09-07

Impressum - © DBS 2009 – dbs@dipf.de - Mediadaten – 02.03.2009

URL: <http://www.bildungsserver.de/db/miesen.html?id=35170>

• Informace ve formě statických ilustrací (obrázky, fotografie) bez komentáře

V udivujícím množství se na studovaných linkách podílejí informace ve formě seriálů fotografií z prostředí dopravy a dopravní výchovy zcela bez grafického či akustického komentáře (tvoří 13,4 % z celkového počtu materiálů). Vytvoření těchto seriálů bylo pravděpodobně zamýšleno jako co nejširší obrazová banka, mnohdy sahající až za hranice školně využitelné dopravní výchovy, ze které by se pro konkrétní pedagogický záměr potřebný sled teprve vytvořil. Pokud jsou autory těchto snímků, obrázků a podobných ilustrací profesionální umělci, fotoreportéři apod., je přístup k nim spojen s registrací a souhlasem autora s jejich dalším použitím.

Příkladem souborů fotografií, jejichž využití je podmíněno finanční úhradou, může být tzv. fotolia (www.fotolia.com/info/AboutUs)

Fotolia je údajně první trh celosvětového rozsahu, na němž jsou obchodovány dobrovolně poskytnuté fotografie a ilustrační dokumenty různého typu, umožňující širokému spektru zájemců podílet se na vytváření banky vložení vlastních fotografií a ilustrací pro cizí potřebu, nebo vložené snímky legálně nakupovat. Fotolia je tedy nejrozsáhlejší bankou fotografií a ilustrací, využitelných v hranicích respektování autorského práva pro jakékoliv medium, web nebo tisk.

Fotolia je každodenně obohacována o tisíce nových fotografií a ilustrací, za něž autoři dostávají honorář odvozený z objemu jejich prodeje, přičemž cenová hladina je stanovena tak, aby zájemce o nákup využitelných materiálů neodrazovala.

Výrazná část těchto linků má tvar fotoreportáží z dopravně-výchovných akcí jednotlivých škol, mimoškolních výchovných zařízení nebo správních institucí, které jsou obvykle přístupné zcela volně, bez podmínek a poplatků (např. linky schulzentrum-harpstedt.de, nebo www.mikado-ffo.de/bilder/gallerien/vk/index.htm).

• Informace v obrazové formě s vedlejším komentářem

Text didaktického zaměření, doprovázený kreslenými obrázky, je formou, kdy je nezbytné informaci, podávanou písemnou formou, zpřístupnit zejména dětem, které ještě neumějí číst, nebo u starších dětí ve vyšších ročnících základní školy zvýšit ilustracemi přitažlivost a názornost, resp. zpřístupnění látky, předkládané k výuce.

Týká se to nejčastěji různých příruček, pracovních sešitů či jiných textových materiálů k dopravní výchově pro nejmenší, kdy jde o upoutání pozornosti a její udržení v průběhu výuky. V případě rešerše pramenů pro tuto studii se tato forma vyskytovala v 32,1 % nalezených a analyzovaných souborů.

Příkladem takového materiálu je program „Mauswiesel“ (Lasička) hessenského vzdělávacího serveru (www.mauswiesel.hessen.de), který nabízí za bohatého doprovodu veselými kreslenými ilustracemi na portálu Kinderforum řadu dopravně-výchovných námětů pro děti.

Jiným velmi výstižným příkladem je cyklistická instruktážní příručka pro žáky 5. – 7. ročníku základní školy, jejíž základ tvoří obrazové vybavení **fotografickými záběry** z reálu. Publikaci s názvem „Jezdí na kole mobilně“ vydal Hamburský vzdělávací server a je dosažitelná na webové lince www.lbs.hh.schule.de/verkehrserz/welcome/htm.

Forma, kdy obrázky či fotografie tvoří dominantní obsah materiálu a doprovodný text je příkladem možného komentáře, je výhodná pro názornou výuku dopravní výchovy tvořivým pedagogem, kterému poskytuje široký prostor pro vlastní interpretaci. V poslední době je materiál zpracovaný tímto způsobem stále oblíbenější.

Ze stejných důvodů mívají tuto podobu obrazové dokumentace s nástinovým komentářem velmi často také různé školní nebo školské dokumenty, např. školní kroniky, časopisy, apod., nežádka vydávané nebo zaznamenávané samými žáky jako přímými účastníky významnějších událostí.

• Informace v textové formě s doplněním statistickými doklady (grafy, tabulkami ...)

Text vybavený tabulkami a grafy je vždy přehlednější a názornější než holý popis.

Touto formou jsou obvykle prezentovány materiály opírající se o statistické údaje, ať už jako informace ilustrující vývoj jednotlivých druhů dopravy a spektra vozidel, nebo ilustrování genealogie dopravní výchovy, vyjádření souvislostí mezi dopravou a jejími sekundárními dopady (na zdraví obyvatel, životní prostředí ...) atd. Z celkové počtu 110 analyzovaných linků v naší rešerši tuto formu jevílo 2,7 %.

Příkladem tohoto diskutovaného typu může být linka Německé rady pro bezpečnost dopravy, věnovaná vývoji nehodovosti v Německu: www.adac.de/verkehr/verkehrserziehung

Zde se uvádí:

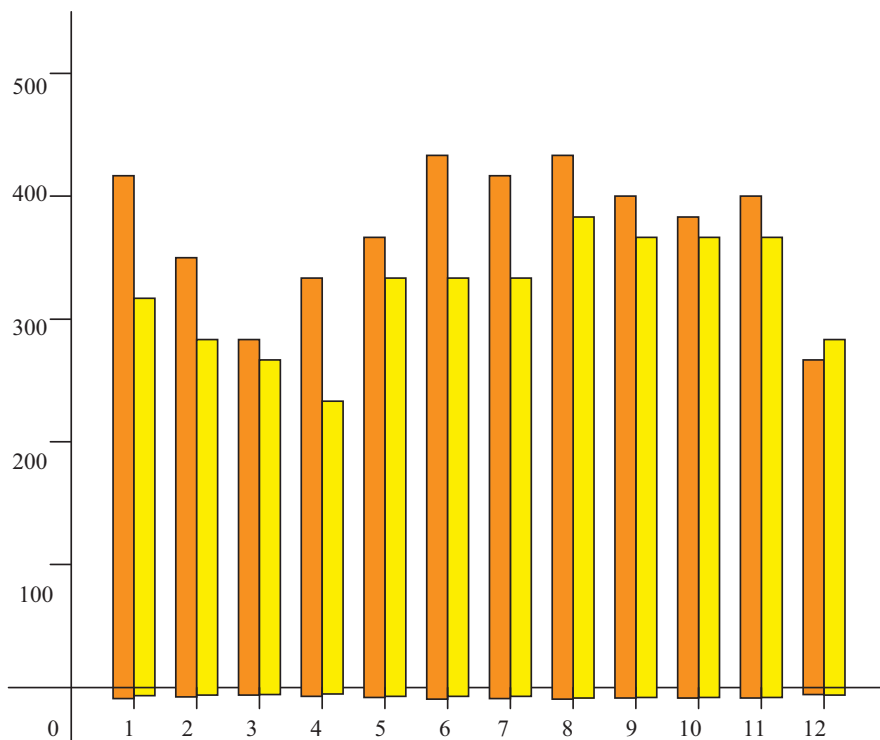
Aktuální statistika nehodovosti:

Dopravní nehody na německých silnicích

Stav k 19.červnu 2009: Počet obětí nehod stoupl.

V měsíci dubnu se podle údajů statistiků významně zvýšil počet obětí dopravních nehod, jak oproti předcházejícímu měsíci, tak i oproti stejnému měsíci minulého roku. Se 382 usmrcenými a se 34700 zraněnými vykazují obě čísla nárůst. Srovnání údajů shromážděných za měsíce duben každoročně od roku 2001 dokládá tragickou skutečnost, že každý den bylo zaregistrováno více než 500 smrtelných nehod.

Zvláštní pozornost si naproti tomu zaslouhuje pozitivní fakt, že navzdory trvalému výraznému růstu dopravy byl celoroční počet dopravních nehod se smrtelnými následky za rok 2008 nejnižší od roku 1950. Tato skutečnost jistě nenastala pouhou náhodou, ale zrcadlí, jak se vyplatily všechny v tomto období soustavně realizované snahy o zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Přesvědčivé výsledky přinesly zejména masivní výchovné a přesvědčovací akce pro všechny účastníky dopravy, chodce i řidiče, zavádění vhodných bezpečnostně-preventivních opatření a nařízení (např. cyklistické přilby), uplatnění zádržných systémů v automobilech (používání bezpečnostních pásů a dětských sedaček), apod.



Příklad: Graf dětské nehodovosti za rok 2008

Dopravní výchova se zabývá nejen požadavky dnešního současného provozu a jeho vlivu na člověka a na životní prostředí, ale i rozvojem mobility v budoucnu. Proto také se stále častěji setkáváme s teorií, která nahrazuje klasicky chápanou dopravní výchovu výchovou k mobilitě, obsahující výrazně větší sociální rozměr, etický přínos výchovy k dopravní bezpečnosti a k sociálnímu chování (chovat se podle pravidel a partnersky v dopravě), k rozvoji osobnosti (pojímát mobilitu samostatně a kompetentně) a k výchově k ochraně životního prostředí (chovat se uvědoměle k utváření životního prostředí a spolupůsobit při jeho vytváření).

Také tyto koncepční posuny bývají vyjadřovány v názorných a iniciačních statistických formách, grafy a diagramy nevyjímaje.

• **Obrazový materiál doprovázený akustickým komentářem**

Obrazový materiál s akustickým komentářem, využívaný k didaktickým nebo informačním účelům, má nejčastěji podobu videoprogramu.

Videozáznamy dějových sekvencí reálných časoprostorových dimenzí, doprovázené akustickým komentářem, mediálně navazující na někdejší výukové a instruktážní filmy, jsou již pomalu opuštěnou formou didaktických programů. Je to totiž forma, která neumožňuje přímou a okamžitou zpětnou vazbu uživatele s předváděným materiálem, a tím nevyhovuje nejžádanějšímu současnému imperativu. Aby uživatel mohl zaujmout stanovisko k promítnuté prezentaci, nebo vyřešit nastolený problém, je nutno až po projekci otevřít diskusi, která často trpí nepřesným individuálním pochopením předkládaného materiálu a doplácí na odtržení okamžiku vnímání děje od jeho až následného analyzování či definování.

Specifiku dopravní výchovy (na rozdíl od některých vzdělávacích obsahů předmětů základního a středního školství) však využití programů, vytvořených z obrazových záznamů konkrétních dopravních situací a jejich komentované analýzy, docela dobře vyhovuje.

Příkladem praktického využití této formy může být videoprogram o snižování dopravní nehodovosti respektováním základních dopravních předpisů. Rizika plynoucí z překračování dovolené rychlosti nebo z různých projevů agresivity řidičů, natočená v reálném provozu včetně drastických záběrů, a použítá v následné projekci, mohou ukázkou důsledků takového chování, při zachování plné autentičnosti, většinu účastníků od takového chování odradit..

Podle ankety Gallupova ústavu byl v roce 2005 vysílaný brutální televizní spot na téma „Bezpečnostní pásy zachraňují životy“ hodnocen jako nejúčinnější: před jeho vysíláním bylo použítí zádržného systému u spolucestujících dětí na zadních sedadlech prokázáno asi u 75 % případů, po vysílání vzrostlo na 90 %. Na dálnici a mimo obec se tento podíl přiblížil dokonce 100 %.

Videozáznam s akustickým komentářem, který lze prezentovat z internetových linků, se však ukázal být výhodnou formou také pro využití v dopravní výchově dětí nejnižšího stupně základní školy. Vhodným příkladem tohoto druhu může být kreslený videoprogram Mauswiesel „Bezpečná cesta do školy“ na adrese www.gib-acht-im-verkehr.de/kinder/sichererweg.php.

V šetřeném vzorku linků se forma obrazového materiálu s doprovodným komentářem vyskytovala v 8 %. Nejfrekventovanější výskyt byl zaznamenán u videoklipů,

který byl natočen v rámci dopravní výchovy na Komenského gymnáziu v německém Düsseldorfu a je přístupný na www.youtube.com/watch?v=v-P_Skp5c_0.

• **Multimediální forma informace na nosiči VHS, CD, nebo DVD s programem řízeným textem či zvukovým komentářem. Interaktivní funkce programu**

V současnosti je na linkách nejpoužívanější formou didaktického materiálu pro dopravní výchovu soubor výukových her, řízených textem nebo akustickým komentářem, tvořící interaktivní hru. K nejčastějším potom patří hry typu znalostního kvízu, kde na předloženou otázku hledá hráč správnou odpověď výběrem z několika nabídnutých variant, nebo tvoří správný algoritmus z chaotického pořadí odpovědí. Tento typ her je vhodný např. pro nácvik správného řešení provozu na křižovatkách, správného postupu při jednoduchých zdravotních zásazích, kontrolních úkonech řidiče před jízdou apod.

Jako příklad lze uvést kvízovou hru s názvem „S jízdním kolem přes sítě“ (míněno asi internetu), v originále „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ na adrese www.beiki.de/10.htm.

Na úvodní stránce programu se uvádí: kliknutí na modře vytištěná slova slouží k posunu na další krok, nebo k vysvětlení následující operace.

Obsah programu:

Ahoj!

To je úžasné, že chceš s jet s námi.

Čeká na tebe šest virtuálních poučných výletů na jízdním kole. Budou to hry, informace a pokyny, úkoly a testové otázky, otázky k zamyšlení a návrhy na přemýšlení o reálném dopravním prostředí. Proč? Protože na kole se nejezdí ve skutečnosti na internetu, ale venku – v uličním provozu.

Každá hra má několik bodů, z nichž je možné se vrátit, nebo přejít na jinou část hry. A na konci každé hry obsahující výzkumné nebo problémové úkoly na hráče čeká úkol nalézt nápady na projekt, který by mohla řešit jeho třída, nebo který by byl námětem pro tzv. akci.

Témata her obsahují:

„Naše cesta s jízdním kolem“

„Tak správně startujeme“

„Účastníkem v silničním provozu“

„S jízdním kolem pro životní prostředí“

„Mobilita je potřebná“

„Historie jízdního kola“

K programu je vydána stejnojmenná příručka s doplněním názvu o „Základy současné výchovy k mobilitě“ (ISBN 3-932074-68-8), vydaná v Ústavu pro bydlení a životní prostředí, Darmstadt, dostupná na adrese: e-mail info@iwu.de. Obsah příručky zrcadlí klasické pojetí dopravní výchovy v rozsahu potřeb pedagogů, kteří dopravní výchovu sami vedou, nebo jsou lektory dalších subjektů dopravní výchovy, anebo se podílejí jako partneři na tvorbě didaktických materiálů pro dopravní výchovu, a to především za oblast didaktiky nebo pedagogické psychologie:

Kapitola 1: Současné a budoucí perspektivy dopravy

(Důvody pro změny; Děti, mládež a dopravní prostředky; Postoje a představy mladistvých k budoucnosti dopravy; Vliv sociálních kontextů na mobilitu; Psychologické základy dopravní výchovy; Přehled literárních pramenů k problematice)

Kapitola 2: Od dopravní výchovy k výchově k mobilitě

(Historie školské dopravní výchovy; Ekologická hlediska výchovy k mobilitě; Výchova k mobilitě na základní škole; Výchova k mobilitě na vyšších stupních škol; Přehled literárních pramenů k problematice)

Kapitola 3: Vytvoření systému vzdělávacího softwaru

(Obsah systému vzdělávacího softwaru; Didakticko-metodické základy vzdělávacího softwaru; Struktura vzdělávacího softwaru; Přehled literárních pramenů k problematice)

Kapitola 4: Konstrukce učebních lekcí

(Obsah a jeho ztvárnění; Charakteristika vzdělávacího softwaru; Úkoly a perspektivy; Úkoly tvůrců učebních programů; Režie softwaru; Faktory ovlivňující konstrukci programů; Cílové skupiny; Vzhled programů; Struktura programu a navigace uživatele; Náklady na vytvoření programu; Hodnocení a zpětná vazba; CD-ROM a on-line verze programů)

Kapitola 5: Popis lekcí

(Naše cesty na kole; Tak správně startujeme; Účastníkem silničního provozu; Na kole pro životní prostředí; Mobilita je potřebná; Literární prameny k problematice)

Kapitola 6: Historie jízdního kola

(Proč je vhodné se zabývat historií techniky – jízdního kola – ve výchově k mobilitě; Jak vytvořit u dětí smysl pro čas a historii; Poučení o historii jízdního kola; Periodizace historie jízdního kola jako typu mobility; Tři úrovně zobrazení typů jízdních kol; Didaktický rámec historie jízdního kola; Průběh lekce o historii kola; použití lekce ve vyučování; Rozdílné vzdělávací podmínky podle vstupních zkušeností dětí; Literární prameny k problematice)

Kapitola 7: Lexikon pro vzdělávací software

(Přístupové cesty; Návrh informačních stránek; Dynamické prvky; Navigace; Tiskový náhled; Technické základy; Info stránky; Databáze; Jazyk CSS; Jazyk JavaScript; Jazyk PHP)

Kapitola 8: Společenský a právní rámec podmínek pro podporu cyklistiky

(Historie a změna role jízdního kola; Aktivity na podporu cyklistiky; Zakotvení kola do politiky a plánování; Budování cyklistických stezek a povinnost jejich používání; Pobídky a postihy; Národní plán cyklistiky; Dálkové cyklotrasy; Výhledy; Literární prameny k problematice)

V rámci těchto her je použito vesměs automatické vyhodnocování správných odpovědí a sumarizace jejich výsledků. Tímto způsobem je možno efektivně procvičovat a závěrem i vyhodnotit množství znalostí, získaných teoretickým poučením i praktickým výcvikem.

Podle nosiče, na němž, nebo z něhož je možno výukové programy získat, stahovat nebo přehrávat, se nabízejí programy, které je možno získat on-line z Internetu (webových stránek) zdarma, nebo po jejich zakoupení, nebo které je možno získat zakoupením programu nahraného na VHS, CD nebo DVD.

Pro materiály, které jsou k dispozici na Internetu, platí, že jde o jednotlivé články, publikace, nebo programy – hry, kdežto u nosičů VHS, CD nebo DVD jde většinou o souhrnná vydání několika oborově příbuzných didaktických materiálů na jednom nosiči.

Příkladem prvního druhu s možností přímého stažení programu z Internetu bez poplatku může být již citovaný program Mauswiesel (Lasička) (www.mauswiesel.hessen.de) vzdělávacího serveru Hessen, který nabízí na portálu Kinderforum řadu dopravně-výchovných námětů pro děti, s obsáhlým doprovodem veselými kreslenými ilustracemi.

Jiným příkladem, tentokrát celého souboru materiálů z oblasti dopravní výchovy pro nejmenší, je videokazeta (VHS), kterou lze získat za úhradu ze vzdělávacího centra Hessen.

Program má název Tygr a medvídek a je na adrese medienzentren.hessen.de/antares/htdocs/recordp.phtml?idnr=HELP-4249870.

Didaktický materiál určený pro nejmladší žáky uvádí, jak se tygr a medvídek vypraví do světa pátrat po zmizelé tygří kamarádce. Při tom se dostanou do situací souvisejících z mnoha dobrodružstvími, které zažijí v dopravním ruchu. Program ústí v poučení o správném chování v dopravě. Příběh je zpracován podle knižní předlohy, ilustruje příklady správného jednání a velmi dobře motivuje zájem žáků o další poznatky z problematiky dopravního chování.

Při hledání programu se doporučuje tento postup:

Adresa: medienzentren.hessen.de/antares/htdocs/recordp.phtml?idnr=HELP-4249870)

Popis: .../erziehung/verkehrserziehung/edu_1828.html

Druh materiálu: videokazeta

Věcná oblast: výchovné úlohy

Klíčová slova: výchovné úlohy – dopravní výchova – uliční provoz – tygr

Mediální formát: on-line pramen

Cílová skupina: učitelé – lektori – žáci

Školní stupeň: první – druhý

Právo použití: volně použitelné

Jazyk: německý

I když práce s videokazetami byla v době svého vrcholu při použití videopřehrávačů poměrně snadná a obslužně pohodlná, je již z dnes tento způsob mediálního záznamu překonán možnostmi techniky ICT zejména z hlediska operativního výběru jednotlivých částí programů a odbouráním zdlouhavého přetáčení magnetického záznamu. (Nemluvě o snadné poškoditelnosti nebo poměrně rychlém opotřebením pásky při častém používání.)

Ze všech běžných uživatelských důvodů je přínost ICT techniky a komfortu při jejím pedagogickém využívání nesporný a přechod na dnes již dominující záznam obrazu i zvuku na CD a DVD více než logický.

Příkladem programu pro dopravní výchovu s možností umístění na nosiči DVD, dostupného na linkách internetu, je „Výukové téma: Mobilita“. Toto DVD obsahuje rozsáhlý soubor šotů k tématu dopravní výchova/mobilita. Jsou v něm zahrnuty filmy, obrazy, grafika, textové učební informace, pracovní listy, testové bloky, předlohy problémových úkolů a kvizových úloh, včetně tipů na linky s příklady interpretace jednotlivých dopravních předpisů z dopravního zákona. Těžištěm obsahu je téma bezpečné jízdy na kole, jak po stránce přístupně prezentované legislativy, tak po stránce technické. V jednotlivých kapitolách najdeme: Provozně bezpečné kolo; Na kole v uličním provozu; Když se něco přihodí; Správně brzdít; Brzdná dráha; Praktická zkouška cyklisty; Krádež a kódování zabezpečení kola; Dovednosti v ovládnání kola v praxi; Jízda na kole ve skupině (cyklistické putování); Správné oblečení na kolo. Další prostor DVD obsahuje filmy a statické ilustrace k problematice: Chodec v dopravním provozu; Bezpečí na „inlajnech“ a kolečkových bruslích v uličním provozu; Chování na zastávce hromadné dopravy; Chování v autobusu a vlaku; Dopravní značky; Řízení dopravy policií; Co dělat při nehodě?. Dynamické záběry prezentují praktické dopravní situace a řeší problém „správně/špatně“. K dispozici jsou další reálné obrázky nebo grafika ke specifickým námětům, pracovní a testové listy.

Adresa: medienzentren.hessen.de/antares/htdocs/recordp.phtml?idnr=HELP-4640539

Popis:	.../erziehung/verkehrserziehung/edu_1827.html
Druh materiálu:	DVD
Věcná oblast:	výchovné úlohy
Klíčová slova:	výchovné úlohy – dopravní výchova – uliční provoz – tigr
Mediální formát:	online-pramen
Cílová skupina:	učitelé – lektori – žáci
Školní stupeň:	první – druhý
Právo použití:	volně použitelné
Jazyk:	německý

Obsah tohoto DVD respektuje rámcové směrnice spolkových zemí SRN pro dopravní výchovu dětí školního věku.

• Akce, terénní výcvik

Všeobecně uznávanou, praktickou a efektivní součástí dopravní výchovy je dopravní výcvik formou „akcí“ dopravní výchovy. Jejich pořádání je vyhledáváno ústředními úřady, správními organizacemi a zájmovými organizacemi se zaměřením na prohlubování vybraných aspektů dopravní výchovy a zveřejňováno na linkách internetu.

Příkladem tohoto druhu využití linků, zastoupeného 1,8 % na šetřeném vzorku, může být informace rakouského Spolkového ministerstva pro vyučování, umění a kulturu (www.bmukk.gv.at), která obsahuje informace o již uspořádaných nebo připravovaných akcích:

Akce „Zabezpeč se – máš co ztratit!“

K podpoře této dopravně-výchovné akce je vydána samolepka „Zabezpeč se“.

Nosným tématem je používání bezpečnostních pásů a dalších prvků zádržných systémů. Žáci, kteří vědí, jak mohou použité zádržné systémy v případě nehody zabránit větším úrazům cestujících ve vozidlech, mohou odpovědně jednat a přenést toto téma ze školy i do rodiny. Akce má především motivační význam a má přispět k používání bezpečnostních pásů u žáků, rodičů i ostatních řidičů automobilů. „Zabezpeč se“ je prováděna společně se Spolkovým ministerstvem vnitra a je podporována Všeobecnou pojišťovnou proti nehodám (AUVA).

Projektová akce dopravní výchovy na základních školách: příspěvek na financování

Pro podporu výuky orientované na dopravní výchovu na základních školách byly uvolněny pro školní rok 2007/2008 prostředky ze státního rozpočtu.

Třídy, které chtějí realizovat projekt na téma Dopravní výchova, a které mají zájem o využití tohoto způsobu finanční podpory, mohou zaslat prostřednictvím školy svoji žádost na adresu, uvedenou na příslušném linku.

Návrhy škol na projekt přezkoumává pověřená skupina expertů za předsednictví spolkového ministerstva pro vyučování, umění a kulturu. Finanční příspěvek může dosáhnout maximálně 1 000,00 €.

Akce „Zviditelní se“

Ve školním roce 2007/2008 proběhla ke 12. květnu akce „Zviditelní se“, iniciovaná Spolkovým ministerstvem pro vzdělání, vědu a kulturu, určená pro žáky 1. až 4. ročníku. Posláním akce byla inspirace k nošení oděvů s odrazovými materiály, aby za snížené viditelnosti byly děti v dopravě lépe vidět.

Akce „Zebra“

V partnerství se Spolkovým ministerstvem vnitra, Kuratoriem pro dopravní bezpečnost a Všeobecnou pojišťovnou proti nehodám, iniciuje Ministerstvo pro vyučování, umění a kulturu akci „Zebra“, určenou pro žáky 3. až 9. ročníku. V rámci této akce pozorují žáci pod dozorem pedagoga a za spolupráce policie chování automobilistů na přechodech pro chodce. Řidiči, kteří se zachovají v oblasti přechodu podle předpisů a ohleduplně, dostanou od dětí nálepku „Pro mne zastavil. Děkuji!“ Ostatní, kteří nezastavili, obdrží leták, obsahující zákonná ustanovení pro ochranu chodců v místech cesty do školy a výtah nejdůležitějších ustanovení dopravního zákona, které se vztahují k ochraně dětí. Mimo to mají žáci příležitost ty řidiče, kteří se proti těmto předpisům provinili, a svým chováním chodce ohrozili, za to napomenout.

Akce sleduje výchovu řidičů, kteří mají být na místě přestupku konfrontováni se svými potenciálními oběťmi a na své chybné chování upozorněni. Žákům má akce „Zebra“ názorně ukázat, jak se mnozí řidiči nechovají podle zákonných ustanovení a pravidel, s čím musí chodci vždy počítat.

Akce „Cyklistická přilba“

Každoročně utrpí v Rakousku přes 20 000 dětí nehodu na jízdním kole. Z těžkých zranění končí kolem 40 % z nich právě s život ohrožujícími zraněními hlavy. Akce

„Cyklistická přílba“, prováděná Spolkovým ministerstvem pro vyučování, umění a kulturu v kooperaci s Rakouským červeným křížem, má popularizovat používání cyklistické přílby. Akce nenabízí jen informace o ochranném působení přílby – žáci mají také možnost za zvláště zvýhodněnou cenu vyzkoušenou přílbu získat. V některých spolkových zemích je tato akce podporována i Rakouským dopravně-bezpečnostním fondem.

Akce „Velcí pomáhají malým“

Žáci 7. a 8. ročníku doprovázejí prvňáčky po dobu nejméně dvou měsíců cestou do školy.

To samozřejmě vyžaduje, aby byli průvodci mladších žáků pečlivě vybráni a odpovídajícím způsobem ve škole za spolupráce policie a pedagogů poučeni. Akce má velký obecný výchovný význam: Žáci, určení k doprovodu dětí do školy, se učí odpovědnému chování a uvědomělé disciplíně pro svoji budoucí účast v dopravním provozu.

Všechny akce dopravní výchovy, zveřejňované na internetových linkách a vyhlášené se zaměřením na prohlubování vybraných aspektů dopravní výchovy, nezávisle na dopravní výchově, prováděné v rámci školního vyučování, jsou všeobecně uznávanou a účinnou součástí dopravní výuky. Umožňují nejen plošně zvyšování znalostí o nových ochranných dopravních pomůckách (používání cyklistických příleb, bezpečnostních pásů, reflexních plošek na oděvech apod.), ale i standardní soustavné zlepšování znalostí pravidel partnerského chování pro chodce, cyklisty a ostatní účastníky provozu, zejména při nástupu nových žáků do prvních tříd.

Ad b) Cílové určení informačního výstupu

Jako adresáti, kterým je dopravně-výchovná informace na linkách určena, byly při rešerši odhaleny a popsány tyto subjekty:

- rodiče
- děti
- škola
- policie
- účastníci provozu
- výrobci vozidel
- pojišťovny
- městská správa
- zájmové složky

• Rodiče

Rodina je oblastí z hlediska dopravní výchovy velice významnou. Klima a chování rodičů v dopravě ovlivňuje svým příkladem dítě zásadním způsobem a stává se základem pro vytváření jeho vlastního modelu jednání. Proto je informace určená pro rodiče klíčovou ve smyslu nejbližšího a nejúčinnějšího prvku výchovného systému.

Určení informací pro rodiče se vyskytovalo v 77,3 % studovaných linků, tedy v absolutní většině. V 9 % z toho byla z hlediska vytyčeného problému hlavní a jedinou

obsahovou náplní, ve 22,7 % se na informaci podílela významným objemem, ve 45,5 % se této oblasti okrajově dotkla.

Rodiče si mnohdy ani neuvědomují, jak výrazně se na dopravní výchově svých dětí podílejí. K dispozici mají poučení, trénink, ale hlavně osobní příklad, které buď tvoří harmonickou jednotu, nebo jsou v kontradikci. Primární vliv rodiny se odbývá nejčastěji při doprovodu prvňáčků do školy, při pěších poznávacích procházkách či výletech, při prvních cyklistických výpravách a výletech, při poučení předcházejícím dojíždění žáků do školy školním autobusem nebo jiným prostředkem MHD, ale zvláště při společných cestách rodinným automobilem.

Příkladem linků s materiálem určeným pro rodiče mohou být informace německého autoklubu ADAC (na adrese www.adac.de), zaměřené na snižování dětské neohodovosti prohlubováním dopravní výchovy dětí v rodině.

Uvedme některé typické příklady těchto námětů:

Program „Dítě a doprava“

Už mnoho let podporuje program „Dítě a doprava“ (na linkách německé Dopravně- bezpečnostní rady a jejích členů, mezi nimiž je na prvním místě ADAC) snahu rodičů při jejich snahách o kvalifikovanou a kompetentní dopravní výchovu. Program a obsahy jednotlivých témat či etap jsou zaměřeny na předškolní věk dětí. Pro optimálně zacílenou přípravu dětí na bezpečnou cestu do školy/mateřské školy jsou k dispozici nabídky speciálních námětů.

Těžiskem témat jsou reakce a odpovědi na otázky, které děti rodičům nejčastěji kladou.

Každý, kdo s dětmi z důvodu praktického poučení o správném dopravním chování do dopravního ruchu vstoupí, se musí připravit na to, co ho tady s dětmi obvykle čeká. Jednotlivé situace lze vystihnout asi takto:

- Co berou děti vážně.
- Jak se chovají.
- Jak se učí neefektivněji.
- Příčinou nehod je často nedostatek zkušeností z pohybu v kontaktu s dopravou.
- Nebezpečí úrazů v domácím prostředí.
- Bez omezování to nejde.
- S dětmi jako chodci.
- Využití dětských vozidel k poučení při hraní.
- Kdy začít s jízdou na kole.
- Důležitá zákonná ustanovení.
- Správná zabezpečení cestujících v automobilu.
- Dítě samo v dopravním provozu.

Expertí pomáhají radou i činem.

Zvláštní místo mezi formami dopravní výchovy prezentovanými na specifických internetových linkách zaujímají příspěvky na témata, kdy odbornými radami nebo přímo praktickou pomocí poskytují podporu v pedagogickém terénu tzv. expertí. Frekventovanou kategorií těchto expertů jsou vyškolení moderátoři ADAC, kteří vedou, případně

moderují tzv. „představení“. Pedagogické vzdělání těchto pracovníků umožňuje udržovat optimální pedagogicko-psychologickou hygienu lekcí bez zdlouhavého teoretizování a nudných pracovních postupů, ale naopak s využitím aktuálních programů, medií a pomůcek. Ústřední témata informačního představení jsou vždy společně s účastníky předem projednána a dohodnuta tak, aby se mohla promítnout již do přípravy. V těžišti zájmu moderátorů je výměna zkušeností a názorů.

Linky určené pro nepedagogické subjekty

budou charakterizovány v další etapě analytického šetření internetových pramenů. Jejich shrnutí je prezentováno v navazujícím příspěvku „Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU“, část čtvrtá.

Závěr:

Internetové linky jsou v posledním desetiletí významným informačním zdrojem i pro problematiku dopravní výchovy dětí a mládeže. V následující etapě řešení výzkumného záměru Škola a zdraví pro 21. století bude věnována pozornost dalším vytípaným kategoriím.

TÉMA „DĚTI A SILNIČNÍ PROVOZ“ VE VZDĚLÁVÁNÍ PEDAGOGŮ 1. STUPNĚ ZŠ

Mojmír STOJAN – Pavel PECINA

Dopravní výchova se jeví jako nejlépe použitelný nástroj prevence dopravní nehodovosti.

Jejími dvěma nejvýznamnějšími částmi by měla být jednak specifická forma rodinné výchovy, pěstovaná od nejútlejšího věku, a také institucionální forma, s níž se populace setká v mladším a starším věku školním, pubertálním a adolescentním, realizovaná především v nejrůznějších školských zařízeních. Klíčem k jejímu úspěšnému efektu je harmonický systém, stojící na obou pilířích, o jehož nalezení a realizaci usilují všechny vyspělé státy s rozvinutou dopravou.

Analýzou jednotlivých typů, forem, složek a mechanismů dopravní výchovy v kritické konfrontaci s regionálními podmínkami je možno hledat vodítko k návrhu vlastního efektivního modelu. Zdá se, že jedním z nejnadějnějších řešení je vytvořit z dopravní výchovy nepominutelný komplement globální výchovně-vzdělávací činnosti učitelů, kteří k tomu musí nabýt příslušné kompetence především v systému celé pedagogické přípravy.

Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ je zařazena jako povinný předmět do 4. ročníku tohoto studia učitelství ve společném základu a čerpá z již absolvovaných pedagogických a psychologických disciplín.

Obsah je v základním rozsahu, na který je možno navázat postgraduálními formami dalšího vzdělávání, zaměřen na tyto okruhy problematiky:

- Dopravní výchova na ZŠ jako součást přípravy člověka pro klíčové kompetence, definované v Rámcovém vzdělávacím programu
- Aplikace vybraných elementárních předpisů paragrafovaného znění Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby dětí jako chodců a cyklistů
- Psychologické aspekty dopravní výchovy dětí a mládeže mladšího školního věku
- Zdravotní aspekty dopravních rizik a zásady nejjednodušších výkonů laické první pomoci při dopravní nehodě
- Dopravní výchova v rámci rodiny a její kompatibilita s ostatními společenskými formami dopravní výchovy
- Dopravní výchova ve školní družině a v mimoškolních aktivitách dětí a mládeže
- Implikace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů ZŠ
- Didaktická analýza učiva ZŠ vzhledem k cílům dopravní výchovy
- Kreativita pedagoga při hledání forem, metod a technologií dopravní výchovy na ZŠ

Co by tedy měli pedagogové při přípravě na svoji profesionální roli konkrétně zvládnout, aby jejich vedení dopravní výchovy bylo komplexní, kvalifikované a efektivní?

V první řadě v této problematice figuruje klasifikace dopravních situací, v nichž dochází k potenciálnímu nebo reálnému nebezpečí úrazu nebo usmrcení dítěte z důvodu podceňování či včasné neodhalení situací jako nebezpečných. Neřadí-li je ani pedagog, ani rodič do systému poučení a nezbytného tréninku dětí, jak správně takové situace řešit, tím méně je jako rizikové vnímají děti a mládež a v rolích účastníka nemoobilizují své schopnosti a reakce k preventivnímu chování. To se týká širokého spektra situací v místě bydliště při běžné mobilitě, pohybu dětí jako chodců při hrách a sportu, v kontaktu s dopravou při cestách do a ze školy, za sportem a za zábavou, ale u starší mládeže i při místní či turistické cyklistice a mnohých dalších aktivitách.

Základem přípravy pedagogů na kvalifikované a kompetentní vedení dopravní výchovy v rámci předmětu „Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ“ je vademécum problematikou, shrnující nejpotřebnější a nejfrekventovanější prvky dopravní výchovy do studijního skeletu, zpracovaného pro tento účel na Katedře didaktických technologií, která je autorem celého projektu a garantem předmětu na brněnské Pedagogické fakultě Masarykova univerzity.

Pozornost je věnovaná těmto klíčovým kapitolám:

1. Koho označujeme pojmem „Chodec“

Žákům je potřeba vysvětlit, že kromě osob používajících ke svému pohybu v dopravním prostředí pouze chůze, jsou za chodce považovány také osoby, které:

- vezou dětský kočárek,
- tlačí vozík s nemocným nebo invalidou
- tlačí vozík s nákladem do 60 cm šířky
- vedou jízdní kolo nebo moped
- řídí invalidní vozík
- pohybují se po chodníku na kolečkových bruslích, koloběžkách, dětských kolech, skateboardech, lyžích, snowboardech apod.

2. Co znamená pojem „Dopravní prostředí“

Dalším důležitým krokem je vymezení pojmu „dopravní prostředí“ ve smyslu specifických rozdílů, jak je vnímají žáci na úrovni základní školy. Městské děti se dostávají jistě občas na venkov a venkovské děti zase do města. Je proto nutné, aby obě skupiny byly dostatečně informovány o různosti dopravních situací, do nichž se mohou dostat v prostředí, které pro ně není prostředím domácím, a naučily se v nich chovat správným způsobem.

K vysvětlení použijeme výčet charakteristik, typických pro: provoz ve městě:

- velká hustota „silničního“ provozu
- rychlost pohybujících se vozidel
- značná hustota dopravních značek, a to nejen svislých, ale i vodorovných, a světelných signálů

- více jízdnic pruhů vozovky bez hustší sítě funkčních podchodů a nadchodů
- kolejová vozidla
- chůze po přeplněných chodnících
- přecházení vozovky mimo podchody, nadchody a vyznačené přechody
- provoz na venkově:
 - úzké silnice, obvykle bez označení podélných a vodicích čar
 - absence chodníků
 - méně kvalitní povrch vozovek
 - špatné osvětlení vozovek, mnohde vozovky bez osvětlení vůbec
 - místní zvyklosti odporující všeobecně platným pravidlům „silničního“ provozu
 - neoprávněný pocit bezpečí, pramenící z malého provozu
 - parkování vozidel tam, kde to řidiči vyhovuje, bez ohledu na šířku pozemní komunikace a další aspekty dopravní bezpečnosti
 - nezřetelné výjezdy z míst položených mimo pozemní komunikaci
 - pohyb speciálních vozidel, často velmi rozměrných a pomalých
 - pohyb zvířat v blízkosti vozovky nebo přímo na vozovce

3. Odborné názvy prvků dopravního prostředí

Pro jakékoliv další poučení, jak se v dopravním prostředí správně chovat, je nezbytně potřeba vyvětlit žákům několik dalších základních názvů používaných v dopravním prostředí. V první řadě jde o názvy částí komunikací:

Vozovka je ta část silnice, která je určena pro provoz vozidel. Mívá různý povrch (asfalt, dlažba, beton, šotolina,...) a vodorovné dopravní značení, např. přerušovanou nebo plnou podélnou čáru, dělicí komunikaci na části. Na konstrukci a kvalitě povrchu vozovky je závislá bezpečnost silničního provozu.

Krajnice jsou po stranách vozovky. Mohou sloužit pro zastavení a parkování vozidel, nejsou-li vyhrazeny pro využití jako chodníky, cyklistické stezky a pod.

Jízdni pruhy (dopravní pásy) jsou vyznačeny bílými čarami na vozovce. Tyto čáry mohou být spojitě nebo přerušované.

4. Chůze po silnici

Za mimořádně významné lze považovat poučení žáků o tom, za jakých okolností smí využít silnice využit chodec. Chodci jsou „doma“ pouze na chodníku a stezkách pro chodce. Silnice slouží především k pohybu vozidel. K chůzi smí chodec využít levou krajnici pouze tam, kde chodník není ani po jedné straně silnice. Tam, kde není ani krajnice, musí pěší využít levého okraje vozovky. Vysvětlíme, že takto vidí chodci při jíždějící vozidla proti sobě a podle chování řidičů mohou včas rozeznat, zda jim nehrozí nebezpečí při míjení se apod. Pokud nebezpečí od vozidel hrozí, má chodec čas opustit i krajnici, aby se vyhnul kolizi.

Speciální poučení se týká situace, kdy musí použít silnici větší skupina chodců v organizovaném pochodovém útvaru. V takovém případě jdou obvykle ve dvojstupu při pravém okraji vozovky, nejlépe s výrazným reflexním vybavením prvního a posledního chodce. V noci nebo za zhoršené viditelnosti se dokonce musí vybavit:

- žlutým nebo bílým světlem vpředu,
- oranžovým světlem postranním (doporučeno),
- červeným světlem vzadu.

Světla musí být za tmy a při jasném počasí viditelná nejméně na vzdálenost 150 metrů.

Pohyb chodců je zcela vyloučen na dálnici, na označených pozemních komunikacích pro motorová vozidla a v úsecích označených dopravní značkou „Zákaz vstupu chodců“ a „Stezka pro cyklisty“.

5. Jiná potenciální nebezpečí

Dalších skrytých nebezpečí je nevyčísitelné množství. Mezi nejčastější patří volný šterk, volně rozsypaný na vozovce. Jeho odmrštění koly projíždějících vozidel může kolemjdoucím chodcům způsobit řadu vážných zranění.

Chodci, jdoucí příliš po okraji chodníku, si často neuvědomují rizika, která jim hrozí od padajícího nákladu z ložných ploch vozidel, od svlečených běhounů špatně vulkanizovaných pneumatik, nebo celých uvolněných kol, jejichž dynamická energie zmnohanásobuje účinky prosté hmotnosti.

Za normální situace a zejména, je-li největší možná vzdálenost chůze od okraje vozovky menší než 1 m, je nutno:

- přimknout se co možná nejvíce ke vzdálenějšímu okraji chodníku
- vystříhat se vrávoravé chůze nebo náhlému vybočení

Klamný pocit absolutního bezpečí chodců na chodníku může dramaticky vyústit v jejich bezprostřední ohrožení např. v místech, kde vozidla křižují chodníky a stezky pro pěší či cyklisty, aby se dostala na vozovku, nebo naopak z vozovky do zahrádky, do garáže, apod.

Žáky vedeme k tomu, aby nepřecházeli vozovku na místech pro ně i pro řidiče nepřehledných (např. v blízkosti zatáčky, zúžené vozovky apod.). Jestliže si dítě není jisto, že samo bezpečně přejde vozovku na druhou stranu, mělo by požádat o pomoc dospělého.

6. Na stezkách

Stezky jsou komunikace, jejichž začátek a konec (případně každý samostatný úsek) je označen dopravními značkami ve tvaru modrého kruhu (resp. přeškrtnutého modrého kruhu) s bílým symbolickým označením, pro koho jsou určeny. Setkáváme se tak se

- stezkami pro chodce
- stezkami pro chodce a cyklisty
- stezkami pro cyklisty

Pokud je stezka vyhrazena chodcům, nesmějí po ní jezdit cyklisté (pro děti mladší 10 let platí totéž co při jízdě na chodníku), a naopak. Z toho, že tyto cesty označuje dopravní značka příkazová, vyplývá, že účastníci „silničního“ provozu, kterým jsou určeny, jsou povinni se jimi řídit.

Na stezce pro chodce smějí cyklisté jízdní kolo pouze vést, a to tak, aby chodce neohrožovali. Děti zde mohou jezdit na koloběžkách, na tříkolkách, na kolečkových

bruslích i na dětských jízdnicích kolech, ale opatrně a jen rychlostí chůze. Platí zde stejná pravidla jako na chodníku, tzn. chodí a „jezdí“ se vpravo.

Stezka pro chodce a cyklisty je určena oběma těmito skupinám. Bývá rozdělena podélnou souvislou čarou na dvě části, z nichž jedna slouží chodcům a druhá cyklistům. Vyhrazení bývá zpravidla vyznačeno na vozovce příslušným symbolem. Chodci a cyklisté se zde musí k sobě chovat ohleduplně a nesmějí se navzájem ohrožovat.

Chodci na stezku určenou výlučně pro cyklisty vstupovat nesmějí.

7. Na chodníku

Chodníky slouží především chodcům. I na nich platí pravidla bezpečného a ohleduplného chování. Žákům vštěpujeme především návyk, že po chodníku se vždy chodí vpravo. Chodec, který jde pomalu, se předchází zleva. Pokud v protisměru přicházejí jiní chodci a širě chodníku nedovoluje předcházení, počkáme, až se náš protisměr uvolní.

Jdou-li dvě dvojice chodců proti sobě v úseku, kde je pro míjení málo místa, potom zpravidla ti, kteří jsou v každé dvojici po levé straně, zpomalí a zařadí se za svého partnera jdoucího vpravo.

V místech, kde je další chůze po chodníku znemožněna, (skládky sstě, ohrazení výkopů,...) následuje obvykle příkaz přejít přes vozovku na druhou stranu. Tyto dopravní situace jsou vždy spojeny se zvýšeným nebezpečím a většinou nelze uplatnit natrénovaná řešení.

8. Co na sebe

Jedním z nejdůležitějších předpokladů pasivní bezpečnosti chodců a dětí především je používání oděvů, oděvních doplňků, aktovek či osobních předmětů v pestrých, signálních barvách, nebo s reflexními nášivkami. Chodec, vybavený takovým doplňkem (čelenkou, přívěskem, šerpou nebo odraznou nášivkou na oděvu, aktovce, či obuvi) je pro řidiče zřetelně viditelný (podle klimatických podmínek) až na vzdálenost 150 metrů. Bez reflexních efektů spatří řidič téhož chodce už jen ze vzdálenosti pouhých 30–40 metrů, což může být pozdě.

Zmíněné pravidlo platí za tmy a špatné viditelnosti způsobené jakýmkoliv příčinami dvojnásob.

9. Přecházení vozovky

K přecházení vozovky používáme vždy, kdykoliv je to možné, vyznačený přechod pro chodce, tzv. „zebrů“, případně nadchody nebo podchody, jsou-li reálně dosažitelné (do 50 m).

Není-li v blízkosti přechod pro chodce, doporučuje se přecházet vozovku pouze po pozorném a opakovaném rozhlédnutí a jen v místech, odkud je dobře vidět na obě strany provozu. Zvolíme chůzi rychlou, bez zbytečného zdržování se na vozovce, kolmo k ose komunikace. V blízkosti zatáčky, v zatáčce samé, ani v blízkosti vrcholu stoupání nikdy nepřechážíme a do vozovky nevstupujeme. V noci navíc volíme místo s dobrým pouličním osvětlením.

Zvláštním případem je přecházení vozovky na křižovatce řízené světelnou signalizací.

Tady před vstupem na přechod sleduje chodec kromě vozidel z obou stran především signál pro chodce na semaforu, umístěném na protější straně ulice. Signalizace pro chodce má pouze dva stavy:

- a) svítí červená (červený panáček stojící) znamená: stůjte a čekejte,
- b) svítí zelená (zelený panáček nakročený) znamená: přesvědčte se rozhlédnutím, že všechna vozidla zastavila, a přejděte.

Některá světelná signalizace na přechodech pro chodce vyžaduje ruční obsluhu. Po stisknutí knoflíku musí chodec vyčkat, až se světlo pro chodce změní na zelenou. Potom se ubezpečí, že všechna vozidla před přechodem zastavila, a rychle přejde na druhou stranu vozovky, případně na nejbližší ostrůvek rozdělující komunikaci. Na vozovce se chodec nezdržuje: doba světelného signálu pro přecházení je stanovena jako průměr doby, potřebné k překonání přechodu chůzí normálním tempem.

10. Místa vhodná pro hry a sportování

Ve městech si děti často hrají na ulicích, zvláště tehdy, není-li na nich příliš čilý a soustavný dopravní ruch. Doporučujeme však hrát si výlučně na místech a na hřištích k tomu účelu vyhrazených, ať už v sídlišťích, nebo v obytných zónách, označených příslušnou dopravní značkou a vybavených trvalou zelení, lavičkami, nebo zpomalovacími prahy a retardéry.

Zde si lze hrát a sportovat i na chodníku a na vozovce. Děti mladší 10 let zde smí jezdit na kole i bez povinného dozoru osoby starší 15 let.

Hrám mimo obytnou zónu je však potřeba se vyhnout, protože:

- obtěžují chodce, brání v chůzi a způsobují kolize s kolemjdoucími chodci
- děti zabrané do hry mohou spontánně vběhnout do vozovky a ohrozit sebe i řidiče vozidel, případně vozidla míčem či jiným sportovním náradím poškodit

V těsné blízkosti vozovky číhá ještě nebezpečí tlakové vlny, kterou způsobují rychle jedoucí kamiony. Následující sací efekt může způsobit ztrátu rovnováhy dítěte a vtáhnout je pod kola přívěsu.

Při probírání tohoto tématu žáky upozorníme také na dopravní značku „Pěší zóna“, označující prostor, v němž se mohou chodci pohybovat stejně jako v obytné zóně po celé šíři vozovky a chodníku, ale dětské hry a sporty jsou zde vyloučeny. Rozdíl a z něho vyplývající důsledky dětem zdůrazníme.

Venkovské děti mají pro hry a sport více volného prostoru, ale i v těchto případech je jim potřeba od nejtěššího věku opakovaně zdůrazňovat, že hrát si na vozovce je i v ulicích s malým dopravním provozem nebezpečné.

V zimních měsících svádějí kopečky a svahy k lyžování a sánkování i na místech k tomu zcela nevhodných, končících frekventovanou silnicí, před níž nedokáží sánkující, lyžující nebo klouzající se děti ani s největším úsilím zastavit. O krizové situace, končící tragicky, není na těchto místech nouze.

11. Dítě ve veřejné hromadné dopravě

Správné chování cestujícího veřejnou dopravou se řídí ve všech fázích přepravy stanovenými pravidly. Při čekání na autobus má chodec:

- čekat na místě označené nebo předpokládané zastávky včas a bez dobíhání vozidla,
- nestát příliš blízko u kraje chodníku
- zařadit se do fronty a tvořit ukázněnou skupinu

Žáci s pedagogickým doprovodem by se měli seřadit do dvojstupu kolmo k vozidlu tak, aby byli všichni dobře vidět z řidičova místa, nepředbíhat se, netlačit se, nestrkat. Před příjezdem a úplným zastavením vozidla by měli čekat v bezpečné vzdálenosti (alespoň 1 m) od okraje vozovky.

Při nastupování do autobusu postoupí k otevírajícím se dveřím a pomocí madel, kterých se přidržují, rychle a ukázněně nastoupí do vozidla

Po dobu přepravy:

- se cestující posadí na nejbližší volné sedadlo. Jsou-li všechna sedadla obsazena, přidržuje se tyčí nebo madel k tomu určených
- uvolní nástupní prostor k vystupování a nastupování ostatních cestujících

Pro vystoupení

- vyčká úplného zastavení vozidla,
- během vystupování se přidržuje držadel

Pro opuštění zastávky v případě přecházení vozovky na druhou stranu má žák vyčkat, až autobus ze zastávky odjede a uvolní se rozhled na obě strany.

Děti by vždy měly přecházet společně s větší skupinou, nejlépe s dospělými, kteří jsou zkušenější a řidiči vozidel je více respektují.

12. Dítě jako spolujezdec v automobilu

Pro děti do 12 let a s tělesnou výškou menší než 1,5 m jsou vyhrazena v osobním automobilu výhradně zadní sedadla s povinností použití bezpečnostních pásů. Nejmenší děti cestují na zadních sedadlech v homologovaných, tj. otestovaných a schválených dětských sedačkách.

Po ukončení jízdy musí dítě

- vystupovat z vozidla vždy na straně k chodníku,
- podívat se dozadu a ubezpečit se, že může bez ohrožení sebe a jiných otevřít dveře

13. Řídíme se pokyny policisty

Na křižovatkách, v úsecích s velmi hustým provozem, na nebezpečných, nebo dopravně komplikovaných místech, řídí často dopravu policista osobně. Aby byl již z dálky dobře viditelný, má na sobě stejnokroj, doplněný barevně výraznou, obvykle reflexní oranžovou vestou. Provoz řídí změnou postoje a pokyny paží, v pravé ruce má přítom zpravidla směrovku.

Pokyny policisty jsou vždy nadřazeny světelným signálům, které jsou zase nadřazeny dopravním značkám.

Pro chodce, cyklisty i řidiče používají policisté pokynů, které znamenají:

- a) „Stůj!“ pro směr, ke kterému stojí policista čelem nebo zády. Chodec nesmí v tomto případě na přechod nebo do vozovky vstupovat, řidiči jsou povinni zastavit.
- b) „Pozor!“, vztyčí-li policista paži nebo předloktí pravé paže se směrovkou. Chodci, čekající před přechodem ve směru, pro který byl provoz předtím zastaven, jsou povinni se k přecházení připravit, zatímco chodci přicházející k přechodu ve směru předtím volném, nesmějí do vozovky již vstupovat. Pro cyklisty a řidiče vozidel znamená tento pokyn buď připravit se k jízdě (v případě, že provoz v jejich směru byl předtím zastaven), nebo zastavit před hranicí křižovatky (v případě, že přijíždějí ze směru předtím volného).
- c) „Volno“ pro směr, ke kterému stojí policista (často v rozpažení) bokem;
- d) Má-li policista pravou paži předpaženou a levou upaženou, smějí chodci přecházet vozovku jen za jeho zády. Tento pokyn znamená zároveň pro řidiče, přijíždějícího směrem k zadům a pravému boku policisty „Stůj!“, zatímco pro řidiče, přijíždějícího směrem k levému boku policisty „Volno“. Řidiči, přijíždějícímu směrem k čelu policisty je dovoleno pouze odbočovat vpravo.

Při pokynech „Stůj!“ a „Volno“ může policista upažit jednu nebo obě paže. Obě paže může připážit, stačí-li k řízení křižovatky pouze jeho postoj.

14. Výstražná světla a signály

Pro chodce je z hlediska bezpečného pohybu v dopravních situacích velmi důležité vědět, co na ně „bliká“ nebo „svítí“ především z kolemjedoucích vozidel. Světelnými znameními totiž informují řidiči některých vozidel ostatní účastníky silničního a pěšího provozu o právu přednosti v jízdě nebo o svých záměrech odbočit, zastavit, zacouvat, varovat. Chodec, který se chystá přejít silnici za stojícím vozidlem, se takto podle rozsvícených couvacích světel snadno dozví, že řidič míní couvat (např. z důvodu vyjetí z řady zaparkovaných vozidel) a může na situaci správně zareagovat.

15. Smyslové klamy

Nejčastěji jsme klamáni zrakem. I naprosto zdravé a správně fungující oči mohou posílat do mozku nepravdivé informace. Patří mezi ně nejen poruchy prostoroového vidění, optické klamy, zkreslení a iradiace nebo neschopnost vnímat podněty trvající méně než 1/10 vteřiny, ale zejména „zatažení“ informace, které má na svědomí tzv. „slepá skvrna“ na sítnici. Je to místo, kudy prostupuje sítnicí oční nerv. Necitlivost sítnice v tomto místě na optický vjem způsobuje, že objekt promítaný oční čočkou do tohoto místa na sítnici není vnímán, a pro člověka prostě „neexistuje“.

V dopravě je „slepá skvrna“ vážným nebezpečím, hrozcím doslova na každém kroku. Při letném rozhlédnutí před přecházením vozovky nebo na křižovatce může snadno způsobit přehlédnutí blížícího se vozidla a zavinit tragédii. Proto se v každé dopravní situaci musíme podívat všemi směry nejméně 2x, abychom chybu způsobenou „slepou skvrnou“ eliminovali.

Závěr:

Neoddělitelnou a nepostradatelnou součástí výchovně-vzdělávacího obsahu 1. stupně ZŠ je dopravní výchova, prioritní pilíř prevence úrazů a škod na zdraví dětí a školní mládeže vlivem dopravy.

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání jako metodické vodítko pro konstrukci školních vzdělávacích programů, tedy závazných plánů výchovného a vzdělávacího úsilí školy, tento fakt akcentuje slovy:

„Základní vzdělávání navazuje na předškolní vzdělávání a na výchovu v rodině. Je jedinou etapou vzdělávání, kterou povinně absolvuje celá populace žáků ve dvou obsahově, organizačně a didakticky navazujících stupních. Základní vzdělávání na 1. stupni usnadňuje svým pojetím přechod žáků z předškolního vzdělávání a rodinné péče do povinného, pravidelného a systematického vzdělávání. Je založeno na poznávání, respektování a rozvíjení individuálních potřeb, možností a zájmů každého žáka... Vzdělávání svým činnostním a praktickým charakterem a uplatněním odpovídajících metod motivuje žáky k dalšímu učení, vede je k učební aktivitě a k poznání, že je možné hledat, objevovat, tvořit a nalézat vhodnou cestu řešení problémů.“ (viz: Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání /se změnami provedenými k 1. 9. 2007/, Výzkumný ústav pedagogický, Praha 2007).

V rámcovém vzdělávacím programu je explicitně vyjádřeno i mnohde skryto mezi řádky mnoho podnětů, proč a jak se realizaci dopravní výchovy věnovat, a kde k ní nacházet souvislosti v klíčových kompetencích, průřezových tématech, nebo očekávaných výstupech. Smyslem této studie, pramenící ve výzkumném záměru „Škola a zdraví 21“ (MSM0021622421), je odkrytí příležitostí využití učiva 1. stupně ZŠ pro cíle dopravní výchovy a vytvoření vodítka pro týmy pedagogů na školách, které se budou úkolem sestavit svůj školní vzdělávací program s implementovanou dopravní výchovou zabývat.

DOPRAVNÍ VÝCHOVA VE STUDIU UČITELSTVÍ NA PEDAGOGICKÉ FAKULTĚ MASARYKOVY UNIVERZITY

Vladimír PECHÁNEK

Tématikou dopravní výchovy, především její metodiky, se zabývají členové katedry didaktických technologií pedagogické fakulty MU v Brně již dlouhodobě a soustavně. Zvláště intenzivně se zaměřeni na tuto problematiku projevuje od počátku řešení výzkumného záměru Škola a zdraví pro 21. století, jehož součástí je přirozeně souvislost mezi prevencí úrazů dětí a mládeže v kontaktu s dopravou. Učitelé katedry mají ve svém záměru mj. také prakticky zvyšovat kompetence učitelů k vedení dopravní výchovy v terénu, na svých školách. Součástí kombinovaného studia učitelů 1. stupně na této katedře bylo ve školním roce 2008–2009 zpracování seminární práce na téma dopravní výchovy na 1. stupni ZŠ.

Každý student obdržel 2 námětové ilustrace, které znázorňovaly konkrétní dopravní situaci, se kterou se dítě ve věku 6–10 let denně může setkat. Úkolem studentů bylo opatřit tuto ilustraci vhodným názvem a jednoduchým doprovodným textem, který by ji stručně a pro dítě tohoto věku srozumitelně vystihl. Studentem vymyšlený text měl současně dítě – žáka motivovat k následné aktivitě ve vyučování dopravní výchově.

Dalším úkolem studentů bylo formulovat metodické využití znázorněné dopravní situace a doprovodného textu a promyslet a navrhnout otázky a úkoly, které by žáci v souvislosti se znázorněnou dopravní situací mohli řešit.

Zajímalo nás také, zda námi navržené ilustrace konkrétní dopravní situace jsou dostatečně výstižné a vhodné pro využití ve výuce dopravní výchovy pro žáky v 1.–3. ročníku ZŠ. Studenti měli možnost navrhnout případnou opravu a doplnění ilustrace nejen po stránce obsahové, ale i po stránce výtvarné.

Posledním, ale neméně důležitým úkolem studentů při zpracovávání této seminární práce bylo promyslet i způsob prezentace navržené dopravní situace učitelem a vystihnout možnosti aktivního zapojení žáků do vzdělávacího procesu.

K vyhodnocení jsme obdrželi od studentů 82 seminárních prací. Z jejich zpracování studenty je možné rozdělit autory návrhů do dvou výraznějších skupin. První skupinu tvoří studenti kombinovaného studia, kteří působí ve školství delší dobu (mají delší dobu započtené pedagogické praxe), druhou skupinu pak studenti s kratší dobou pedagogické praxe. Jak se očekávalo, studenti první skupiny pojali seminární práci s hlubší invencí než studenti s pedagogickou praxí kratší. Ze zpracování seminárních prací je zřejmé, že studenti působící v pedagogickém terénu déle, jsou schopni vnímat dopravní situace komplexněji, případně i v souvislostech s jinými vyučovacími předmě-

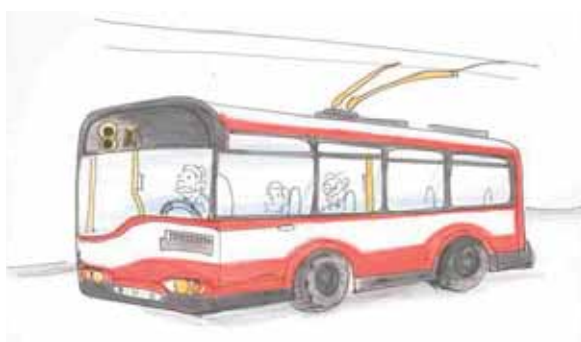
ty – jinými slovy, jsou schopni vnímat interdisciplinarnitu dopravní výchovy. Tento fakt se projevoval jak v části textové – tak především v části, ve které měli studenti formulovat otázky a úkoly související s ilustrací. Zatímco první skupina studentů „zabrousila“ při formulaci otázek a úkolů i do jiných vyučovacích předmětů, např. do ekologické výchovy, studenti druhé skupiny formulovali otázku a úkol pouze vzhledem k dopravní situaci na obrázku.

Jako příklad uvádím situace:

Text uvedený u zadání ilustrace:

Pro dopravu většího množství lidí slouží ve městech autobusy, trolejbusy a tramvaje. Protože jejich pohon zajišťuje elektrický proud, šetří tyto dopravní prostředky životní prostředí. Jsou ekologické.

Ilustrace:



Otázka a úkol:

Pojmenuj tyto dopravní prostředky.

Proč se jim říká také hromadný dopravní prostředek?

Co pohání jejich „motor“?

Je doprava těmito dopravními prostředky šetrná k ovzduší?

Čím se vozíš po městě ty?

Nebo příklad s akcentem na osobnostní a sociální výchovu, resp. na výchovu k občanství:

Text:

Vždy sledujeme provoz okolo nás. Nepouštíme psy z vodítka, vozovku přecházíme jen po přechodech pro chodce a hlasitost zvuků ve sluchátkách omezíme tak, abychom slyšeli, co se kolem nás děje.

Ilustrace:



Úkol:

Najdi a vyjmenuj, kdo se na obrázku chová špatně a proč.

Co bylo, podle tvého názoru, příčinou dopravní nehody?

Je vůbec vhodné věnovat se při chůzi po ulici poslechu hudby ze sluchátek a nesledovat provoz? Proč?

Studenti první skupiny projevili i větší smysl pro používání širší palety metod a forem práce např. tím, že do řešení dopravních situací velice vhodně zařazovali prvky dramatické výchovy. Např.:

Text:

Zastávka pro vozidla hromadné dopravy je místem, kde se často shromažďuje více lidí. Proto se na ní musejí všichni chovat ohleduplně, nestrkat se, nekřičet, neničit vyvěšené jízdní řády.

Ilustrace:



Úkol:

Zahrajte scénku: představte si, že jste cestující v prostředku hromadné dopravy. Předveďte, jak byste nastupovali nebo vystupovali do/z dopravního prostředku.

V některých seminárních pracích se vyskytují i prvky projektové výuky. Tak např. při zpracovávání tématu – vhodné oblečení do dopravního provozu z hlediska viditelnosti dítěte na ulici při nepříznivém počasí – navrhuje studentka postup:

- 1) teoretické seznámení s tématem formou frontální práce žáků ve třídě
- 2) praktickou část – skupinovou žákovskou práci s pracovními listy, prvky dramatické výchovy – předvedení scénky správného a nesprávného oblečení žáků věcmi, které si přinesli z domova, vycházku do vhodného terénu a rozhovor s některými rodiči žáků – řidiči motorových vozidel na téma, jak vnímají oblečení dětí v dopravním provozu.
- 3) použití ilustrace dopravní výchovy v hodinách výtvarné výchovy a v českém jazyku se závěrečným zpracováním tématu v praktických činnostech – stříhání a lepení vhodného ošacení do dopravního provozu.

Sympatickou se mně jevila i seminární práce studentky, která spojila dopravně výchovnou tematiku – Na dětském hřišti – s poučením žáků o bezpečném chování se mimo domov.

Text:

Když jsou všechny úkoly do školy na další den hotovy, jdou si všechny děti rády hrát. Ale musí vědět, kam.

Pojď, teď ti poradíme, kde si můžeš hrát bezpečně tak, aby ses vrátil v pořádku domů.

Nejbezpečněji si lze hrát na oploceném dětském hřišti. Pískoviště, houpačky a prolézačky zvou k dovádění.

Ilustrace:



Úkoly:

Jak by ses zachoval, kdyby tě obtěžoval někdo cizí?

Můžeme si brát na dětské hřiště psy?

Víš, co musíš udělat, kdyby se na dětském hřišti zranil tvůj kamarád?

Znáš jméno svého lékaře a místo jeho ordinace?

V části pojednávající o osobách pohybujících se na venkově jsem se setkal se zajímavým začleněním dopravně výchovného tématu do tematických celků jiných vyučovacích předmětů. Např.:

Text:

Dnes už tyto postavičky potkáš méně i na venkově, ale přece jen... Jako chodci mohou být někteří z nich sobě i svému okolí dost nebezpeční. Proto je vhodné, nosit nebezpečné předměty v obalech nebo ostrými hroty dolů.

Ilustrace:



Studentka navrhuje využít ilustrace mimo dopravní výchovu i ve výchově environmentální, při formování sociálních vztahů (pomoc starým lidem) a výchově ekologické (třídění odpadů a topení vhodnými palivy).

Této ilustrace navrhuje jiná studentka využít k pantomimickému vyjádření pohybu postav v tělesné výchově – např. neseš těžký kufr, batoh, stoh papírů, vezeš mladšího sourozence v kočárku na chodníku, jdeš s rozevřeným deštníkem v davu lidí, pomůžеш staršímu člověku s těžkou nákupní taškou. Jak se budeš v takových situacích chovat?

V seminárních pracích se rovněž setkáváme s postavením žáků před problémem a vést je k jeho řešení. Např.:

Text:

Někdy se stane, že se nám v chůzi po chodníku objeví překážka, kterou nemůžeme obejít. Neobcházej překážku po silnici, ale přejdi na chodník na protější stranu. Pokud uvidíme překážku včas, je lepší přejít dříve a využít přechodu pro chodce. Pokud to tak nelze udělat, musíme se před vstupem vozovky dobře rozhlédnout nejdříve vlevo, pak vpravo a znovu vlevo.

Ilustrace:



Úkoly:

Myslíte, že je překážka na chodniku dostatečně označená?

Šlo by výkop ještě lépe zabezpečit? Jak?

Ze které strany by mohlo přijíždět auto?

Jak je překážka označena za tmy nebo špatné viditelnosti?

Ještě výrazněji se projevila doba působení v pedagogické praxi ve vyjádření se studentů k ilustracím. Studenti s delší pedagogickou praxí byli schopni kreativity při začleňování ilustrací do vzdělávacího procesu. Studenti s kratší pedagogickou praxí vnímali ilustrace často schematicky, bez nápadu. Např.:

Text:

Přechod pro chodce je dopravní značkou a dopravním značením označené místo, na kterém mohou chodci přecházet vozovku a na kterém mají před všemi vozidly, mimo kolejových, přednost, vstoupí-li do vozovky.

Ilustrace:



Vyjádření studentky k ilustraci:

„Ilustrace se mi jeví jako nevhodná, není z reálného života. Jako jedinou informaci zde vidím, že přechodu pro chodce se říká ZEBRA. Což se mi zdá velmi málo.“

Z posouzení ilustrace je zřejmé, že studentka dosud nepochopila podstatu značení přechodu pro chodce.

Po hlubší analýze seminárních prací konstatuji, že většina studentů učitelství 1.stupně – kombinovaného studia chápe nutnost dopravní výchovy ve vzdělávacím procesu na tomto stupni školy jako položení základů odpovědného chování jedince v dopravním provozu. A takto k předmětu, který studují na katedře didaktických technologií MU v Brně také odpovědně přistoupili. Z jejich námětů a pozorování a připomínek zcela jasně vyplývá, že v jejich případě nešlo o pouhé splnění zadaného úkolu, ale že se nad problémem dopravní výchovy zamýšleli komplexněji, hledali vhodné motivační prvky pro vedení výuky dopravní výchovy na škole, kde působí a formulovali výchovná vyústění dopravních situací v obecnější rovině výchovy k občanství.

NĚKTERÉ AKTUÁLNÍ PROBLÉMY ROZVOJE DOPRAVNÍ VÝCHOVY ŽÁKŮ STŘEDNÍCH ODBORNÝCH ŠKOL A UČILIŠŤ

Karel OURODA

Úvodem

V příspěvku shrnujeme nedávné výraznější výsledky na poli rozvoje dopravní výchovy pro mládež navštěvující střední odborné školy a učiliště s výjimkou výuky probíhající v autoškolách. Při psaní tohoto příspěvku jsme se rozhodli ponechat stranou spolupráci s autoškoly, abychom se vyhnuli určitému alibismu ve smyslu tvrzení, že realizovat všechno potřebné týkající se dopravní výchovy mají se žáky středních odborných škol a učilišť za úkol autoškoly. Není tajemstvím, že řada instruktorů v autoškolách vlastně ani neučí a zákon je k tomu nevede například prostřednictvím předepsané kvalifikace. Koncepce autoškol tedy v zásadě není dobrá, a lze proto vyslovit hypotézu, že mnoho následujících problémů a rizik začínajících řidičů má počátek již zde.

Asi nebude nikdo polemizovat s tvrzením, že učitelé mohou působit na udržování zdraví také prostřednictvím kvalitní dopravní výchovy. Na naší katedře se zabýváme především edukací učitelů středních odborných škol a učilišť, kteří již na těchto školách působí a u nás mají možnost dosáhnout titulu bakaláře. Proto se prostřednictvím jejich spolupráce zajímáme i o to, jaké se na jejich pracovištích projevují výsledky dopravní výchovy.

V příspěvku je zamyšlení nad statistikami uplynulých let a uvažujeme, zda nehodovost klesá či narůstá a zda je vývoj působení na zdraví znatelný a pozitivní nebo se jej nedaří vůbec identifikovat. V závěrečné části jsou uvedeny některé trendy v možnostech působení dopravní výchovy na mládež.

1. Aktuální problémy dopravní výchovy

Ve shodě s oddělením Ministerstva dopravy – BESIP (2005) vycházíme z představa, že mládež účastníci se silničního provozu je představována chodci, cyklisty, osobami řídicími malý motocykl a pasažéry v autě a že tyto osoby mají:

- chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat;
- uvědomovat si morální právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu;
- uvědoměle uplatňovat zásady účelného a bezpečného chování a jednání, aktivně přispívat k bezpečnosti provozu;

- poskytnout a přivolat první pomoc při dopravní nehodě;
- znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek;
- znát negativní vliv dopravy na životní prostředí a znát způsoby jeho ochrany.
- znát obecné zásady předcházení dopravních nehod;
- naučit se bezpečně ovládat řízení malého motocyklu;
- převzít odpovědnost za řízení motorového vozidla.

Autoři tohoto pojednání se domnívají, že tento problém by bylo vhodné řešit v rozsáhlejšímu projektu, jaký nabízí Evropské strukturální fondy. Byl by to např. vhodný podnět k inovaci bakalářského studijního oboru Učitelství praktického vyučování.

Jak upozorňuje WHO, ve světě umírá v důsledku dopravních nehod každoročně 400 tisíc lidí ve věku do 25 let. Je to v důsledku nejčastěji se vyskytujících skutečností, jako:

- nepřizpůsobení silnic specifickým potřebám mladých a začínajících řidičů;
- mladí lidé disponují specifickými psychologickými charakteristikami, které ovlivňují často velmi negativně jejich chování v silničním provozu (nízká míra zodpovědnosti, ochota riskovat);
- negativní vliv ve smyslu zvyšování rizika má i společnost vrstevníků, kteří často nabádají řidiče k rizikovému chování;
- vysoké zastoupení v rizikovém chování mladých a začínajících řidičů mají takové tendence, jako jsou překračování nejvyšší dovolené rychlosti, alkohol za volantem, nepoužívání bezpečnostních pásů a přileb.

Podle statistik této organizace dále

- mladí řidiči do 25 let mají 4x větší riziko být účastníkem dopravní nehody, než ostatní řidiči,
- mladí a začínající řidiči se častěji dopouštějí dopravních přestupků, ve kterých vysoce převažuje nepřiměřená rychlost,
- nedostatek řidičských zkušeností je příčinou 10 až 15 procent všech dopravních nehod zaviněných mladými a začínajícími řidiči,
- k tomu, aby bylo eliminováno negativní chování mladých a začínajících řidičů je zapotřebí 5 až 6 let zkušeností v řízení motorového vozidla a ujetí přibližně 100 tisíc kilometrů,
- ve světovém průměru je 50 až 70 procent usmrcených motocyklistů ve věku 15 až 25 let.

2. Možnosti edukace učitelů a pracovníků pro dopravní výchovu

V našem příspěvku na konferenci metodiků a učitelů dopravní výchovy Severomoravského kraje v Nové Vsi u Frýdlantu (říjen 2008) jsme informovali o tom, jaké jsou možnosti edukace pro učitele středních odborných škol a učilišť, studujících na naší fakultě. Autoři Stojan a Pecina (2007) popisují toto vzdělávání jako ucelený systém, který se utvářel po několika uplynulých letech. Dá se říci, že vývojově nejstarší snahou bylo vyučovat této problematice v rámci kombinovaného studia učitelů středních odborných škol a učilišť. Postupně přitom probíhalo zjišťování situace v 10 evropských zemích s různým systémem a hloubkou dopravní výchovy dětí a mládeže na základ-

ních a středních školách, jak to popisuje doc. Stojan ve studii *Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 1 a část 2*. Systém dopravní výchovy vznikl pak dále jako součást výzkumného záměru PdF MU pod názvem „Škola a zdraví pro 21. století“ MSM0021622421.

Tento systém nabízí zájemcům osvojení si příslušných znalostí z problematiky dopravní výchovy po obsahové, metodické i technologické stránce a informace k možnosti jejího začlenění do školních vzdělávacích programů.

V současné době nabízí fakulta několik možností studia dopravní výchovy pro současné i budoucí učitele i jiné zájemce o metodiku dopravní výchovy.

1. Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ v prezenčním a kombinovaném studiu

Jde o povinný předmět ve 4. ročníku studia učitelství pro 1. stupeň ve společném základu a čerpá z již absolvovaných pedagogických a psychologických disciplín. Předmět obsahuje tuto problematiku:

Dopravní výchova na 1. stupni ZŠ jako součást přípravy člověka pro klíčové kompetence, definované v rámcových vzdělávacích programech.

Aplikace vybraných elementárních předpisů paragrafovaného znění Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby dětí jako chodců a cyklistů.

Psychologické aspekty dopravní výchovy dětí a mládeže mladšího školního věku.

Zdravotní aspekty dopravních rizik a zásady nejjednodušších výkonů laické první pomoci při dopravní nehodě.

Dopravní výchova v rámci rodiny a její kompatibilita s ostatními společenskými formami.

Dopravní výchova ve školní družině a v mimoškolních aktivitách dětí a mládeže

Implikace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů pro 1. – 5. ročník.

Didaktická analýza učiva předmětů 1. st. ZŠ vzhledem k cílům dopravní výchovy.

Kreativita pedagoga při hledání forem, metod a technologií dopravní výchovy na 1. st. ZŠ.

2. Dopravní výchova pro učitele 2. stupně ZŠ v prezenčním i kombinovaném studiu

Jde o předmět zařazený do tzv. společného základu ve studiu učitelství pro 2. stupeň ZŠ. Navazuje na základy dopravní výchovy pro 1. stupeň ZŠ. Předmět obsahuje tyto okruhy:

Dopravní výchova na 2. stupni ZŠ jako součást přípravy člověka pro kompetence determinované globální gramotností v pojetí 21. století.

Aplikace navazujících vybraných předpisů paragrafovaného znění Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby mládeže staršího školního věku ZŠ.

Psychologické aspekty složitějších situačních dopravních řešení na úrovni starších dětí a mládeže jako účastníků silničního provozu.

Vymezení optimálních vlastností osobnosti účastníka silničního provozu. Formy a metody pěstování a rozvíjení pozitivních vlastností osobnosti řidiče a ostatních účastníků dopravy.

Zdravotní aspekty dopravních rizik a zásady náročnější laické první pomoci při dopravní nehodě.

Dopravní výchova v rámci rodiny a její kompatibilita s ostatními společenskými formami.

Dopravní výchova v zájmových, resp. předřidičských aktivitách mládeže.

Specifika implikace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů 2. st. ZŠ s využitím učiva jednotlivých předmětů, průřezových témat a projektových úloh.

Kreativita pedagoga při hledání forem, metod a technologií dopravní výchovy na 2. st. ZŠ.

3. Dopravní výchova ve studijním programu Učitelství praktického vyučování (pro střední odborné školy a učiliště)

Dopravní výchova je zde umožňována prostřednictvím třísemestrového předmětu **Doprava a systémy dopravní výchovy**.

1. semestr zahrnuje okruhy:

Historie silniční dopravy a dopravních prostředků. Český a světový průmysl dopravních prostředků z hlediska historie. Restaurátorství historických vozidel.

Doprava. Obecné problémy organizace dopravy. Systémy pozemní dopravy v ČR a v zahraničí, srovnání. Udržitelnost pozemní dopravy a její hranice.

Soudobé technické a elektronické systémy optimalizace provozních vlastností vozidel. Aktivní a pasivní bezpečnost vozidel.

Design vozidel jako faktor jejich bezpečnosti, funkčnosti a estetiky. Možnosti designu v souvislosti s novými materiály. Soudobé designové trendy a jejich nositelé.

V rámci těchto přednášek jsou studujícím uloženy samostatné seminární práce z těchto okruhů problematiky:

- Historie silniční dopravy a dopravních prostředků, zejména s ohledem na český automobilový průmysl.
- Možnosti a význam uchování historické dopravní dokumentace jako kulturní památky a studijních pramenů o firmách, vozidlech a dopravním pořádku (technická a reklamní grafika, propagační literatura.
- Soudobé technické a elektronické systémy zdokonalující provozní vlastnosti a aktivní i pasivní bezpečnost vozidel.

2. semestr zahrnuje okruhy:

Dopravní legislativa. Historie a současnost dopravních předpisů na českém území.

Zákon č. 361 Sb./2000 o provozu na pozemních komunikacích. Dopravní bezpečnost. Pojem „Bezpečný provoz“.

Dopravní nehody a jejich příčiny. Nástroje ke snížení dopravní nehodovosti. Prevence nehod.

Dopravní nehoda očima soudního znalce. Viník nehody a postižený. Metodika posuzování viny a spoluviny.

Chování účastníků dopravní nehody.

Typologie úrazů při dopravních nehodách. První pomoc: kritéria, zásady.

V rámci těchto přednášek jsou studujícím uloženy samostatné seminární práce z těchto okruhů problematiky:

- Dopravní nehodovost jako sociální, ekonomický a zdravotnický problém. Nehodovost v ČR a jiných zemích EU. Srovnání a závěry.
- Dopravní nekázeň účastníků pozemní dopravy, její příčiny, formy a následky. Formy prevence dopravní delikvence.
- Děti a mládež jako účastníci dopravních nehod: příčiny, prevence.

3. semestr zahrnuje okruhy:

Dopravní výchova ve světle vybraných pedagogických kategorií.

Psychologické aspekty chování účastníků provozu. Uplatnění psychologických principů v dopravní výchově.

Didaktika dopravní výchovy. Cíl a obsah dopravní výchovy na SŠ. Formy a metody realizace dopravní výchovy pro mládež ve věku adolescence.

Využití obsahu a metod dopravní výchovy k rozvoji kreativních schopností žáků na SŠ.

Modelování a řešení dopravních situací.

Projekty dopravní výchovy v ČR a v EU.

V rámci těchto přednášek jsou studujícím uloženy samostatné seminární práce z těchto okruhů problematiky:

- Dopravní výchova na školách třetího stupně – střední odborné školy, učiliště (resp. v programu autoškoly). Její školní a mimoškolní formy a cíle. Situace v ČR a ve vybraných zemích EU.
- Projekt dopravní výchovy pro vybraný typ střední školy vzhledem k tvorbě školního vzdělávacího programu (vzdělávací oblasti, průřezová témata, výstupy).
- Projekt vybavení školy didaktickými prostředky a pomůckami pro dopravní výchovu na střední škole.

4. Čtyřsemestrové doplňující pedagogické studium pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě se zaměřením na dopravu

Toto studium je v souladu se zákonem č. 563/2004 Sb. o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů, § 9, odst. (3), s vyhláškou č. 167 Ministerstva dopravy a spojů ze dne 19. dubna 2002, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb. § 6 a § 7. a je zaměřeno na pedagogicko-psychologické disciplíny, oborové didaktiky, odborné předměty a pedagogickou praxi.

Program je zjednodušenou verzí projektovaného bakalářského studia určeného pro vysokoškolsky kvalifikované profesionální pracovníky působící v dopravě v oblasti výchovy, projektování dopravně výchovných programů pro všechny věkové kategorie, v logistice a v oblastech řízení dopravní politiky ve státní správě.

Ke studiu budou přijímáni uchazeči, kteří mají vysokoškolské vzdělání, nebo vyšší odborné vzdělání, nebo úplné střední vzdělání s maturitní zkouškou, získané ve studijních oborech, které odpovídají charakteru odborných předmětů v dopravě, a vlastní řídičské oprávnění nejméně skupiny B.

1. a 2. semestr se obsahově kryjí s obvyklým DPS určeným učitelům středních odborných škol a učilišť:

1. semestr:

Vzdělávání v informační společnosti
Úvod do filozofie
Obecná pedagogika
Sociologie
Úvod do psychologie
Sociální a pedagogická antropologie
Informační a komunikační technologie

2. semestr:

Vývojová psychologie
Komparativní pedagogika
Obecná didaktika
Právní nauka
Praktikum z didaktické technologie
Základy zdravotních nauk
Teprve další dva semestry nabývají hlubší orientace na dopravní výchovu:

3. semestr:

Didaktika praktického vyučování a odborných předmětů
Pedagogická praxe
Fyzika v dopravě
Základy traumatologie v dopravě
Základy pedagogické psychologie
Dopravní psychologie
Speciální pedagogika pro dopravní výchovu
Cvičení z didaktické technologie
Seminář k závěrečné práci

4. semestr:

Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy
Dopravní legislativa
Cvičení v praktickém vyučování
Seminář k závěrečné práci
Závěrečná práce

5. Odborné semináře s dopravně výchovnou problematikou

Kromě toho proběhly také vzájemně na sebe navazující semináře. Prvním z nich byl **seminář k DV pro učitele 1. a 2. stupně ZŠ**, kteří během svého někdejšího studia přípravu pro dopravní výchovu neabsolvovali, ale věnují se jí ve své aktuální praxi. Navíc se semináře mohli zúčastnit také absolventi středních a vysokých škol, kteří pracovali v dopravní výchově na školách a jiných výchovných a mimoškolních zařízeních jako pracovníci školních družin, pracovníci center pro volný čas, policisté pracující ve funkcích preventistů apod.

Absolventi semináře získali zvláštní certifikát.

Seminář se zaměřoval na tyto okruhy dopravně výchovné problematiky:

Dopravní výchova ve školách v ČR a v zahraničí. Srovnání.

Dopravní výchova jako organická součást výchovně-vzdělávacího procesu na ZŠ. Prostor pro dopravní výchovu ve školských dokumentech – rámcové vzdělávací programy.

Metodika tvorby školního vzdělávacího programu ZŠ s aplikací učiva dopravní výchovy.

Uplatnění akreditovaného programu celoživotního vzdělávání ke kompetentnímu vedení dopravní výchovy na ZŠ a v kariérním řádu učitelů.

Sociální a zdravotní aspekty dopravní výchovy v souvislosti s dopravní nehodovostí.

Dopravní výchova v rámci rodinné výchovy.

Dopravní výchova dětí a mládeže ZŠ v mimoškolních aktivitách a v zájmových organizacích.

Využití prvků učiva tělesné výchovy v dopravní výchově na ZŠ a speciálních ZŠ.

Péče o začínající a pokročilé cyklisty. Cykloturistika.

Výklad zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. pro učitele ZŠ.

Obsah dopravní výchovy na ZŠ – analogické cíle a obsah dopravní výchovy na ZŠ. Metody a prostředky pro dopravní výchovu na ZŠ.

Projekty dopravní výchovy pro ZŠ. Zdravá škola. Bezpečná cesta do školy.

Aspekty kreativity v didaktických a metodických námětech metod a prostředků pro dopravní výchovu na ZŠ.

Prezentace didaktických prostředků pro dopravní výchovu na ZŠ.

Dětská dopravní hřiště a jejich pedagogické, organizační a ekonomické aspekty. Flexibilní dětské dopravní hřiště (DDH).

Aspekty obecné a vývojové psychologie v dopravní výchově na ZŠ.

Úrazy dětí a mládeže ZŠ v souvislosti s dopravou. Prevence úrazů. První pomoc poskytnutá laikem.

Právní odpovědnost pedagoga ve škole a mimo školu z hlediska dopravních úrazů dětí.

Případy očima soudního znalce.

Spektrum podpory BESIPu realizace dopravní výchovy na ZŠ

Navazující seminář k dopravní výchově

Navazující seminář byl určen pro absolventy semináře předcházejícího typu, kteří po jeho absolvování mohli pracovat jako kvalifikovaní lektori a metodici dopravní výchovy na školách. Obsahoval tyto okruhy problematiky:

Statistické ukazatele sociálně-zdravotních dopadů dopravních nehod s účastí dětí a mládeže v materiálech OECD a WHO

Dopravní výchova v kontextu školních vzdělávacích programů a reálná školní praxe

Aktuální projekty a programy dopravní výchovy na národní a mezinárodní úrovni

Konkrétní dopravní úrazy a jejich řešení v rámci laické první pomoci

Význam a systém sítě základních škol s patronátním metodickým vedením dopravní výchovy.

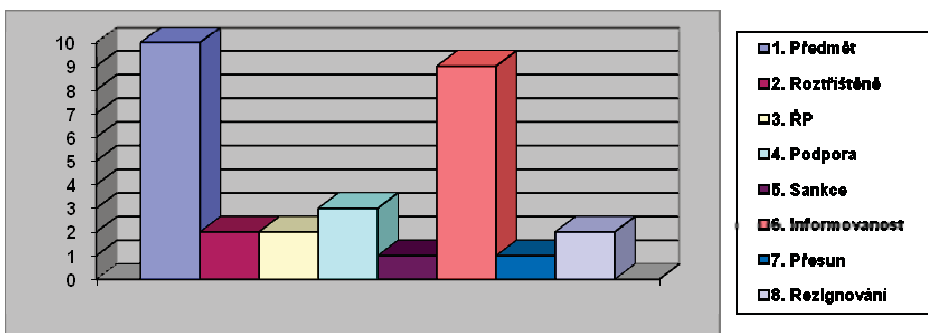
Protože Katedra didaktických technologií má k dispozici komplexní vzdělávací program pro učitele autoškol **Čtyřsemestrové doplňující pedagogické studium pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě**, je třeba vytvořit celospolečenskou poptávku po tomto vzdělávání legislativní úpravou, tím spíše, že instruktorům v autoškolách se tohoto vzdělání přímo „zoufale“ nedostává.

Z předcházejících úvah je možno shrnout, že v dané situaci jsou parametry dopravní výchovy nastaveny dobře a komplexně, i když je nasnadě, že by se postupně měl vyprofilovat určitý samostatný obor. Mimochodem, jak bylo zmíněno v jednom z referátů prvního dne naší konference, obdobný obor již existuje u našich slovenských kolegů.

V akademickém roce 1993 jsme uskutečnili jeden z výzkumů na SOŠ a učilištích, který se snažil osvětlit možnosti působení těchto institucí v rámci dopravní výchovy. Shrňme si proto nyní stručně výsledky, které tento výzkum přinesl:

Výzkum byl proveden na podkladě dotazníku, kterým bylo osloveno na 400 respondentů, převážně posluchačů učitelství odborného výcviku a praxe, o nichž byl předpoklad, že pracují na středních odborných školách a učilištích. Další část vyplněných dotazníků byla získána ve spolupráci se Společností středoškolských pedagogů (SSP), kde se jejich distribucí zabýval předseda této společnosti Mgr. Tomáš Jurčík. Ačkoliv celková návratnost všech vyplněných dotazníků byla 12 %, domníváme se, že z tohoto výzkumu je možno zdůraznit některé zajímavé výstupy:

Výsledky jsme vyhodnotili strukturováním do osmi výraznějších faktorů (viz též graf č. 1), které v další části našeho příspěvku stručně vysvětlíme.



Graf. č. 1 Distribuce faktorů dopravní výchovy

Poznámka: Faktory jsou v legendě ke grafu popsány zkráceně. Jejich celý název je uveden pod odpovídajícími čísly v dále podaném výčtu.

1. Ustanovení dopravní výchovy jako předmětu

Respondenti podali k tomu následující doporučení a požadavky:

- dopravní výchovu ustanovit jako samostatný předmět, nejlépe v 1. ročníku
- zařadit dopravní výchovu do vyučování
- rozšířit výuku o volitelný předmět Dopravní výchova

- asi zařadit dopravní výchovu jako předmět
- začlenit dopravní výchovu jako předmět
- zařazení dopravní výchovy do volitelných předmětů nebo nepovinných předmětů
- obnovit řidičský průkaz na střední škole (Střední zdravotnická škola a Vyšší zdravotnická škola)
- zahrnout do učebních plánů ... nepovinný předmět Řízení motorových vozidel s vhodnými stimuly pro získání žáků pro tento předmět
- rádi bychom zařadili výuku dopravní výchovy do vyučování co nejdříve.

2. Učit „roztržštěně“

Tento okruh specifikovali respondenti jako potřeby:

- zařadit do některých předmětů prvky dopravní výchovy u všech oborů
- problematiku zařadit do učebních osnov, např. Občanské nauky.

3. Učit v rámci přípravy ke získání řidičského průkazu

Tato poněkud alibistická doporučení jakoby předávala veškerou odpovědnost za realizaci obsahu dopravní výchovy na jiné subjekty, než vlastní SOŠ nebo učiliště:

- dopravní výchova je základní a důležitý prvek pro žáky nebo budoucí uchazeče o řidičský průkaz
- do oborů Veřejnosprávní činnost a Přírodovědné lyceum začlenit získání řidičského oprávnění skupiny B.

4. Zlepšit podporu

V tomto směru doporučovali respondenti nápravu ve studijních oporách:

- zajistit větší počet audiovizuálních pomůcek a vzdělávacích programů s tématikou dopravní výchovy
- pokud nenastane zásadní obrat v přidělování finančních prostředků na Autoškolu (nedostává se prostředků v plné smluvní výši) bude se muset jít cestou redukce této činnosti
- uvolnění dostatečného množství finančních prostředků a snadnější přístup k nim, nejen na nákup nových vozidel, ale na nabízení dopravní výchovy jako celku.

5. Zintenzivnit sankcionování

V tomto okruhu odpovědí se respondenti zabývali spíše řešením již vzniklých následků, než-li návrhy k jejich předcházení:

- přísné trestání přestupků..., odebrání řidičských průkazů řidičům, kteří ohrožují ostatní svou bezohlednou jízdou, svým špatným zdravotním stavem... Povinné a přísné školení o poskytování první pomoci a chování při nehodách.

6. Zvýšit informovanost

Tyto návrhy spadaly spíše do okruhu jakési dopravní osvěty:

- školení všech řidičů a všech účastníků silničního provozu,
- v regionálních novinách informovat o dopravním stavu (nehodovost, přechody, nerespektování dopravního značení aj.);

- pořady v rozhlasu a televizi, populárně poučné pořady pro děti a mládež
- nutnost dopravních hřišť ve městech;
- zvýšit povědomí o potřebě dodržovat stanovené předpisy a nařízení;
- vést studenty k větší dopravní odpovědnosti a cvičit jejich vědomosti v pravidelných intervalech;
- co největší počet zájezdů a výletů (slouží k vytvoření velkého množství poznatků, vlastního úsudku, praktičnosti v oboru);
- pro živější představu dané problematiky více využívat exkurzí a besed s odborníky;
- proškolení zainteresovaných vyučujících v dané problematice a seznámení celého pedagogického sboru s dopravní problematikou, jako s průřezovým tématem.

7. Přesun odpovědnosti

Šlo o okruh návrhů, v němž se respondenti vyhýbali odpovědnosti učitelů střední odborné školy nebo učilišť:

- přesun částečně i na rodinu, výchovu v rodině a osobní iniciativu studentů
- úspěšně se rozjel projekt s pronájemem učebny soukromé autoškoly, studentům bylo výrazně zlevněno školné.

8. Rezignování na možnost zlepšení stavu, není nutná žádná změna

Tento okruh odpovědí ukazuje na rezignaci respondentů na další zlepšování stavu dopravní výchovy z různých důvodů:

- ve školních vzdělávacích programech se pro ni (dopravní výchovu) těžko najde místo
- prevence formou dopravní výchovy či doškolování a dalšího vzdělávání probíhá dostatečně.

Nabízí se tedy otázka, zda vůbec od té doby v dopravní výchově došlo k posunu (a případně k jakému) ve vztahu k žákům středních odborných škol a učilišť. Odborná literatura k tomu již přináší celou řadu informací, které nám pomohou zodpovědět naši otázku v další kapitole příspěvku.

3. Čeho se podařilo dosáhnout v dopravní výchově

Z dostupných pramenů můžeme shrnout výsledky podporující rozvoj dopravní výchovy do několika hlavních okruhů, které od té doby propracovali a řešili na různých úrovních jak pracovníci naší katedry, tak také řešitelé projektů v institucích, jako je Centrum dopravního výzkumu nebo oddělení Ministerstva dopravy BESIP:

- **návrh na „rozptýlení dopravní výchovy“ do některých předmětů na středních odborných školách a učilištích**
- **bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu**
- **návrh realizace námětů pro studentskou odbornou činnost na středních odborných školách a učilištích**
- **realizace multimediální prezentace dopravní pedagogiky.**

V dalších odstavcích si tyto okruhy podrobněji objasníme.

3.1. Návrh na „rozptýlení dopravní pedagogiky“ do některých předmětů na středních odborných školách a učilištích

K častým doporučením respondentů našeho výzkumu patřilo učit dopravní výchovu na středních odborných školách a učilištích „roztržštěně“.

Ucelenou odpověď na tuto otázku podávají ve své práci Heinrichová a Provalilová (2008), podle jejichž názoru je takto možno provádět implementaci dopravní výchovy do kurikula středních škol. Obě autorky ve svém projektu zadaném Ministerstvem dopravy tak podaly návrhy k zařazení dopravní výchovy do předmětů cizí jazyk (téma Doprava všude kolem nás), matematika (téma: Doprava v číslicích), fyzika (téma Fyzika v dopravě), biologie (Téma Doprava a člověk), chemie (téma Chemie v dopravě), geografie (téma Vliv dopravy na ráz krajiny) a tělesná výchova (téma Aktivně i v sedě). Upozorňují zároveň na to, že úroveň dopravní výchovy na středních školách dosud nedosáhla žádoucí úrovně. Doporučují pro oblast dopravní výchovy v rámci kurikula středních odborných škol, středních odborných učilišť a středních integrovaných škol především zajistit:

- kvalifikované subjekty ve výchovně-vzdělávacím procesu
- výchovně-vzdělávací cíle a obsahy dopravní výchovy
- dostatečné a vhodné materiály
- zpětnovazebnou kontrolu dosažených cílů.

Autorky uzavírají svoje doporučení mj. tvrzením, že by se měla celková koncepce dopravní výchovy ve školních vzdělávacích programech promítnout do cílevědomé a systematické práce školy prostřednictvím jednotlivých vyučovacích předmětů, pomocí volitelných a nepovinných předmětů a formou všech mimoškolních aktivit. Domníváme se, že jde sice o jeden z významných způsobů řešení, avšak stále je možno očekávat od dalších možných autorů také alternativní řešení v podobě obsahového návrhu a zvážení všech okolností implementace předmětu Dopravní výchova, umožňujícího jeho bezproblémovou výuku v brzké době na školách, kde k tomu budou podmínky s výhledem na jeho celoplošné zavedení. Výsledky našeho výzkumu, který jsme zmiňovali v předcházející části příspěvku, by k tomuto optimistickému názoru opravňovaly.

3.2. Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu

Skládaná, Tecl a Rehnová (2006) upozornili na to, že nedostatečná znalost dopravních předpisů, dopravního značení, vozidel a dalších prvků provozu jsou faktory navozující nebezpečné chování a dopravní nehody. K realizaci informačních kampaní jsou navrhována média, jako:

- inzeráty v denním tisku a časopisech
- šoty v televizi, rádiu a kinech
- brožurky, letáky a další materiály distribuované specifickým cílovým skupinám (obecně účastníkům silničního provozu)
- využití známých lidí a celebrit k propagaci různých opatření
- plakátové a billboardové inzeráty.

Tito autoři dokládají svoje tvrzení výčtem studií, které se zabývaly posuzováním vlivu kampaní na snížení počtu dopravních nehod a uvádějí, že většina kampaní ve světě zaměřená obecně na všechny typy dopravních nehod nevedly ke statisticky významným změnám v počtu dopravních nehod a obdobný stav lze konstatovat u kampaní zaměřených primárně na nehody s účastí chodců.

Avšak takové kampaně, které se konkrétně zaměřovaly na používání bezpečnostních pásů, eliminaci řízení pod vlivem alkoholu, na překračování rychlostních limi-

tů a na opominání použití cyklistických přileb, přinesly kladné výsledky. Nešlo však o přísně izolované akce. Autoři dokládají závěry z australské metaanalýzy Elliota, podle které:

- tam, kde počáteční podíl účastníků silničního provozu projevujících požadované chování je nízký, lze dosáhnout větších změn v chování než tam, kde projevuje požadované chování vysoký podíl účastníků silničního provozu na počátku;
- větších změn lze dosáhnout, pokud informační kampaně jsou doprovázeny či kombinovány se zvýšeným policejním dohledem;
- kampaně, které jasně definují, jaký typ změny chování je žádoucí a proč je důležité chování změnit, vedou k větším změnám chování, než kampaně, které pouze obecně nabádají lidi k obezřetnosti;
- využití televize jako média pro kampaň vede k větším změnám chování než jiná média, což je pravděpodobně způsobeno tím, že televize je médium, které zasahuje širší veřejnost, než jiná média, ale s tím, působí sugestivněji a účinněji, protože svá sdělení předává především ve vizuální podobě.

3.3. Realizace námětů pro studentskou odbornou činnost na středních odborných školách a učilištích

Centrum dopravního výzkumu navrhlo prostřednictvím svého projektu Alarm náměty pro celkově 17 oborů Středoškolské odborné činnosti témata s prvky dopravní výchovy. Mezi tyto obory patří rovněž:

- zemědělství, potravinářství, lesní a vodní hospodářství
- ochrana a tvorba životního prostředí
- strojírenství, hutnictví, doprava a průmyslový design
- elektrotechnika, elektronika, telekomunikace a technická informatika
- stavebnictví, architektura a design interiérů.

Jak zdůrazňují autorky Heinrichová a Provalilová (2008), které tuto oblast popsaly v rozsáhlém projektu, cílem je vést motivované a schopné studenty ke kreativnímu řešení dopravních a dopravně bezpečnostních projektů. Studenti se dále mají naučit samostatně a tvořivě využít svých schopností při získávání nových poznatků v oblasti zájmu, popřípadě i při týmové spolupráci.

3.4. Multimediální prezentace z dopravní výchovy

V rámci oddělení BESIP Ministerstva dopravy se hledají nové modely a postupy jak ovlivňovat dopravní chování mladých lidí. Za jednu z možných cest je považováno emotivní působení a ukázka reálných dopadů dopravní nehody nejen na oběť dopravní nehody, ale i na její neblížší okolí. Mnoho nezasvěcených lidí má dojem, že dopravní nehodou na silnici vše končí. Proto každý projekt, který by byl založený na citovém působení prostřednictvím konfrontace s obětí dopravní nehody, se může stát významným faktorem k ovlivnění chování zejména mladých řidičů.

Jako jedna z aktivit oddělení Ministerstva dopravy BESIP se nabízí multimediální prezentace, která využívá zahraničních – irských zkušeností z akcí pod názvem Road Show – The Action. Tento multimediální pořad trvá asi jednu hodinu a je organizován především pro vzdělávací instituce v oblasti středního (ale i vyššího vzdělávání) s možností účasti až stovek mladých osob.

Posláním aktivity Road Show – The Action je ovlivňovat chování začínajících řidičů v dopravě. Road Show může probíhat v divadelních sálech, ve sportovních halách a podobných prostorách, které jsou uzpůsobeny tak, že se do nich vejde větší skupina diváků a probíhá multimediální pořad o tom, jak může noc strávená na diskotéce nebo taneční zábavě vyústit ve smrt nebo trvalou invaliditu v důsledku dopravní nehody. Přitom se tento projekt zaměřuje na:

- prevenci konzumace alkoholu řidičů na zábavách,
- nutnost používání bezpečnostních pásů,
- dodržování rychlostních limitů.

Jak dokládají statistiky, jde právě o ty okruhy problémů, které jsou typické pro mladé začínající řidiče. Začínající řidiči jsou konfrontováni s invalidní obětí nehody, členy jeho rodiny a zástupci různých složek integrovaného záchranného systému, kteří poskytují zraněným účastníkům dopravní nehody pomoc. Jsou prezentovány okolnosti nehody a konkrétní situace. Tak si diváci lépe uvědomují, že dopravní nehody mohou mít dramatické a osudové následky, vést k trvalému poškození zdraví, a tím i ke ztížení individuálního osobního života. Multimediální prezentace Road Show se vyznačuje tím, že nejen prezentuje oběť, ale také ty, kteří pomohli oběti nehodu přežít.

Určitě bude vhodné na tomto místě citovat některé spontánní a nadšené reakce mladých lidí, kteří měli možnost představení shlédnout:

- 1) „Dobrý den, byl jsem s žáky na tomto představení včera. Ještě teď mám husí kůži, když si vzpomenu na některá slova z úst všech účinkujících. Bylo to velice emotivní a myslím, že i účinné. Díky moc.“
- 2) „Když nám ve škole oznámili, že půjdeme na představení, které je spojené s dopravou, tak si většina lidí ze třídy řekla, že to asi bude další z těch představení, při kterých se akorát nudíme a nic nám to nedá. Opak byl pravdou. Když jsme se po shlédnutí představení bavila se svými spolužáky, tak o něm všichni nadšeně diskutovali. Zdálo se, že je to také zaujalo, stejně tak, jako mě. Myslím si, že je dobré, když se lidem ukáže skutečnost... Většina si z toho určitě vzala velmi mnoho. Takových akcí by mělo být mnohem víc. Lidi to jistě alespoň zčásti poučí a třeba nebudou na silnicích zbytečně umírat. Děkuji za to, že jsem toto představení mohla shlédnout.“
- 3) „Nejlepší akce, na kterou jsme se školou kdy šli, konečně něco do života. Skvělý začátek a velmi dobře udělaný obsah, všichni jsme si z toho něco odnesli a až jednou pojedeme odněkud z akce, budeme moc dobře vědět, jestli má cenu podstupovat takové riziko a co všechno se nám může stát, nebo co můžeme jiným způsobit. Opravdu výborná akce, měli by ji shlédnout všechny střední školy a nejen ty. V Ostravě to byla fakt bomba!!!“

4. Trendy a úkoly pro nejbližší období

Jak vyplývá z předcházejících odstavců tohoto příspěvku, je v rámci rozvíjející se dopravní výchovy připraveno či implementováno několik směrů, které jsou nesporně nosné a měly by se ještě dále a intenzivněji rozvíjet, má-li pokračovat úspěšná dopravní výchovy a má-li docházet ke snižování počtu dopravních problémů zapříčiňovaných mladými lidmi. Jde především:

- o bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu
- o návrh implementace dopravní výchovy do kurikula středních škol
- o návrh realizace námětů pro studentskou odbornou činnost na středních odborných školách a učilištích
- o realizaci multimediální prezentace dopravní pedagogiky

Bude však vhodné nezapomínat ani na možnost řešení dopravní výchovy na středních odborných školách a učilištích také jako samostatného předmětu, který by v sobě integroval i některé prvky předcházejících okruhů, např. účast na multimediální prezentaci dopravní problematiky.

Závěrem

Na závěr je tedy možno konstatovat, že metodami, kterými lze dosahovat v kategorii žáků středních odborných škol i učilišť cílů dopravní výchovy, jsou především: dramatizace, simulace, skupinová práce a didaktické hry.

Je možno doporučit tyto formy:

- kampaně s angažováním učitelů
- soutěže (např. studentskou odbornou činností)
- pořady médií pro mladé lidi
- vystoupení a příklady populárních osobností
- spolupráce s ČČK
- kampaně a akce BESIPu, ČČK nebo PČR
- multimediální prezentace typu Road Show.

Jak ukázala naše analýza, je možno k realizaci metod a forem dopravní výchovy využívat s úspěchem míst zábavy, kde se mladí lidé obvykle shromažďují, jako diskotéky, kina, centra volného času, ale i takových prostředí, jako střední školy a odborná učiliště.

Zbývá se zmínit ještě alespoň stručně zmínit o problematice autoškol. Tuto problematiku bude nutno samostatně řešit legislativní cestou tak, aby nastala potřeba pedagogické kvalifikace pro instruktory autoškol. Kvalifikace instruktorů autoškol by zcela jistě napomáhala nejen ke zlepšení pedagogického působení na tento okruh vyučujících, ale i zprostředkovaně, ke snižování rizika nehodovosti u lépe připravených absolventů autoškol.

DOPRAVNÍ VÝCHOVA – AKTIVNÍ PREVENCE

Jitka HEINRICOVÁ

Úvod

Dopravní výchova je dlouhodobě opomíjené téma na všech stupních škol. Nejlépe je dopravní výchovou pokryta skupina předškolního vzdělávání. Děti v mateřské škole jsou k prevenci dopravních úrazů vedeni pravidelnými vycházkami do okolí školy. V mateřských školách je kladen i velký důraz na rozvoj smyslů, které jsou pro ochranu zdraví a života v dopravním prostředí velmi důležité.

Mnohem horší situace je na základních školách. Zde jsou sice velmi často školou jmenování poradci pro dopravní výchovu, ale jejich práce často začíná a končí koordinací návštěvy nejbližšího dopravního hřiště. Nemůžeme sice do této skupiny zahrnout zcela objektivně všechny pedagogické pracovníky, ale z osobních kontaktů s koordinátory DV můžeme potvrdit, že tato praxe je velmi častá a běžná.

Proto se osvětová práce naší organizace zaměřuje právě na věkovou skupinu žáků a pedagogů I. a II. stupně ZŠ. Hledali jsme vhodné formy oslovení a zvolili dvě varianty. Jedná se o projektové dny a různé druhy soutěží, do kterých se žáci rádi zapojují. Témata soutěží jsou volena tak, aby se žáci u plnění úkolů museli zamyslet a postupně zpracovávání zadání mělo zpětnou vazbu na sebevýchovu.

Cíle dopravně výchovných akcí

Cílem těchto aktivit je:

- naučit žáky vnímat různá rizika v dopravním prostředí a vnímat možné nebezpečí
- upozornit rodiče a pedagogy na nutnost primární prevence
- ukázat, že dopravní výchova může probíhat zábavnou formou
- ukázat, že informace, které žák získává vlastní prací a zkušeností, jsou mnohem cennější, než informace předané dospělými

Projektový den

Projektový den může mít mnoho různých podob. Jedna z možností je využít daltonskou výuku. Tento systém je pro žáky i pedagogy velmi přínosný. Žáci získají v průběhu daltonského dne mnoho informací, které pro ně mají velký význam a trvalejší poznatky. Jedná se ale přece jen o školní výuku. My jsme pro projektový den zvolili den her, pokusů, diskuzí a zážitků.

Žáci s přípravou na projektový den začali už v předcházejících dnech. Zpracovali mapy okolí školy a mapy cest do školy s riziky a nebezpečnými místy. Uvědomili si tak, jak je důležité a potřebné se prevenci věnovat a z projektového dne získat co nejvíce informací. Mapy žáci zpracovali kolektivně. Zatímco v jiných školách si každý žák zpracuje jednu samostatnou mapu, zde žáci pracovali vždy na mapách společně. Prvňáčci vytvořili vždy jednu mapu společnou a u té si popsali všechna rizika na cestě každého žáka. Ve vyšších ročnících se vždy spojili tři až čtyři žáci z různých míst obce a opět si nakreslili a popsali všechna rizika. Tento přístup školy měl za výsledek, že žáci poznali i nebezpečí, s kterým se mohou setkat při procházení obce za kamarádem apod. Nebyli tedy směřováni jen na jednu cestu do školy.



Obrázek 1 Mapa cesty do školy - 1. třída



Obrázek 2 Mapa cesty do školy (výřez) - 4. třída

Projektový den byl zaměřen na poznávání rizik a na prevenci. Žáci si formou pokusů vyzkoušeli, jak fungují některé fyzikální zákony a s jakými riziky v jejich souvislosti musí počítat. Seznámili se s principem brzdné dráhy, reakční doby, vlečné křivky, setrvačné síly, odrazu světla. Pochopili, proč je nutné používat přílbu, zádržný systém, retroreflexní materiál.



Obrázek 3 Pokus s vlečnou křivkou

Vlečná křivka

Různě rozměrná vozidla potřebují k zatáčení různě velkou plochu. S tímto zákonem se na silnicích setkáváme často a vznikají tak velmi nebezpečné situace, které již mnohokrát skončily smrtí cyklisty nebo chodce. Proto je velmi důležité žáky informovat včas.

Reakční doba

Žáci bývají sice občas informováni o riziku při náhlém vběhnutí do silnice, ale mnozí nedokážou odhadnout bezpečnou vzdálenost, rychlost vozidla a už vůbec nepočítají s různě dlouhou reakční dobou, kterou řidič potřebuje ke zhodnocení situace a k rychlé následné reakci. Při pokusu žáci mohli porovnávat různou reakční dobu mezi sebou.



Obrázek 4 Pokus s reakční dobou

Viditelnost retroreflexní materiálu

Do školy děti dojíždějí z okolních obcí, ve kterých někdy chybí chodníková úprava. Obcí prochází velmi frekventovaná komunikace a děti ji musí každý den přecházet. Je proto velmi důležité, aby nebyly pro řidiče neviditelné, ale byly dobře v dopravním prostředí identifikovatelné i za ztížených optických podmínek. Obkreslené spolužáky na papíře sice děti neozdobily reflexem příliš esteticky, ale zcela určitě funkčně. Výsledek ihned mohly samy zhodnotit při zhasnutí světla v místnosti, kdy na postavy dopadalo jen spóré venkovní světlo.



Obrázek 5a, b Práce s retroreflexním materiálem

Brzdná dráha

S různými podmínkami brzdné dráhy se setkávají žáci každý den. Vždy záleží na mnoha faktorech, které brzdou dráhu ovlivňují. Kvalita pneumatik, rychlost vozidla, stav komunikace, stav brzdné soustavy auta, ale i již zmíněná reakční doba řidiče. Při pokusu žáci objevili rozdíly v brzdné dráze na hladkém a drsnějším povrchu a rozdíly při různé rychlosti hračky.



Obrázek 6 Pokusy s brzdou dráhou

Mrtvý úhel a zpětné zrcátko

Děti velmi často předpokládají, že pokud ony vidí auto, musí vždy i je řidič vidět. Takový omyl bývá někdy tragický. Řidiči na parkovišti, řidiči autobusu na zastávce i řidiči kamionu mají jen omezený výhled z auta a i s pomocí zpětných zrcátek nevidí vše. Co je to mrtvý úhel, se děti naučily pomocí zrcátek, ve kterých hledaly různé obrázky a objekty.



Obrázek 7a, b Pokusy s mrtvým úhlem

Projektový den byl doplněn ještě dalšími pokusy, naučnými testy, rozhovory a ukázkou práce policie. Formou hry byli žáci seznámeni s důležitými rizikovými faktory. Rizika objevovali a vyhodnocovali sami.

Soutěže

Cílem soutěží je vzbudit zájem dětí, aby se mohly k problematice nehod v dopravním prostředí vyjádřit a získat cenné informace vlastním studiem.

Témata a zadání soutěží musí být vždy snadno uchopitelná a zpracovatelná. Neměla by příliš zatěžovat pedagogy a v případě jejich nezájmu musí být úkoly snadné i pro samostatnou práci dětí.

Kritéria pro vyhodnocení musí být lehce a objektivně vyhodnotitelná.

Od soutěží s protiúrazovou tematikou neočekáváme vysoce odborné a kvalitní zpracování, ale máme zájem „předat“ životně důležité informace.

Výhody soutěží

- děti přistupují k „výuce“ aktivně a to, že se jedná o výuku, si neuvědomují
- pedagogové mají možnost soutěžní téma implementovat do výuky
- děti mají možnost srovnávat výsledek práce svého kolektivu s ostatními
- děti mohou nahlédnout do problémů jiných tříd, škol, regionů

Soutěž „Krok za krokem na cestě do školy“

Úkolem dětských kolektivů bylo najít nebezpečná místa, rizikové situace a případná nebezpečí, s kterými se setkávají (případně mohou setkat) v dopravním prostředí při každodenních cestách. Děti měly vytvořit seznam a připojit jednoduché a krátké vysvětlení, proč je tato situace nebezpečná. Děti musely nebezpečí odhalit a přemýšlet,

co se může přihodit. Děti se tak učily všimnout si okolí a předvídat možná rizika. Mohly zaznamenat i rizika pro hendikepované kamarády, seniory, malé děti, apod. Požadovali jsme zapojení jen celých kolektivů, aby se děti po prázdninách opět naučily spolupracovat a prevence nehod byla jejich společným cílem.

Výsledky soutěže

Děti zdokumentovaly *rizikové situace*, jevy a problémy, s kterými se setkávají

Rozvíjely schopnosti *předvídat* nebezpečí

Uvědomily si *souvislosti* a vztahy v dopravním prostředí

Pracovaly *společně* v kolektivu, učily se spolu komunikovat a spolupracovat na společném cíli

Vcítily se do problémů ostatních

První tři třídy spojily výhry a jely společně na výlet do Prahy. Původní soutěžní rivalita se přeměnila na společný zážitek.

1. místo – 226 rizikových faktorů

Telefonování při řízení

Opilost

Cyklista bez světel

Odhazování nedopalků z auta

Kouření při řízení

Jet na červenou

Nedodržovat značky

Jezdit přes tlustou čáru

Cyklista bez helmy

Mokrá vozovka

Nezapínat bezpečnostní pásy

Blízké rozestupy mezi auty

Střepy na silnici

Mít nahlas mp3

Nesahat na jedoucí šalinu

Zbrkllost

Blázen Markéta jako spolujezdec

2. místo – 102

Uklouznutí na ledu

Špatné koleje

Písek na silnici

Štěrk na silnici

Led na silnici

Voda na silnici

Porucha brzd

Pád sněhu ze střechy

Prudké zastavení tramvají

Neoznačený náklad

Špatně připoutaná autosedačka
Mikrospánek
Hlasitá hudba řidičů
Agresivní předjíždění
Divocí psi
Nekvalitní silnice
Bezdomovci

Zajímavě rozdělili rizika žáci, kteří se umístili na 7. místě. Příspěvek do soutěže zpracovali s rozmyslem a vtipem.

7. místo – 48 rizikových faktorů

Tematické okruhy:

Jízda školním autobusem

Jízda tramvají a trolejbusem

Křižovatky – aneb bojím, bojím

Přechody pro chodce – jde o život pro děti a důchodce

Jdeme pěšky či používáme koloběžky

Musíme to opravit – chápeme, ale prosím, opravte to brzy

Před školou

Co nás ještě napadlo – i neuvěřitelné se může stát

Vyhodnocení proběhlo v sále na radnici. Ceny třídám slavnostně předali: *MUDr. Daniel Rychnovský*, 1. náměstek primátora města Brna, *PhDr. Marie Klusoňová*, vedoucí



Obrázek 8a, b, c, d Předávání odměn vítězným kolektivům

pedagogicko-organizačního oddělení odboru školství a mládeže Magistrátu města Brna, *Mgr. Ivana Draholová*, vedoucí Kanceláře Brno – Zdravé město, *Ing. Libor Sobotka*, PIS Police ČR – Brno a především za organizátory sponzor *Ing. Ivan Budík*, finanční ředitel HBH Projekt spol. s r. o.

Akce „Krok za krokem bez nehody“



Akce pro rok 2009 jsme zahájili v březnu soutěží „Krok za krokem bez úrazu“ 🤔

Úkolem dětských kolektivů bylo vytvořit návrh dopravně-výchovné kampaně a pokusit se s její pomocí ovlivnit chování cílové skupiny, pro kterou je kampaň určena. Žáci si mohli zvolit téma i cílovou skupinu dle vlastního zájmu. Cílem soutěže bylo vést žáky formou sebereflexe k bezpečnému chování v dopravním prostředí. Současně si žáci všímali nebezpečného chování ostatních účastníků provozu.

Učitelům byl k instrukcím o soutěži dodán i metodický list s informacemi, jak soutěž využít ve výuce, v mediální výchově, českém i cizím jazyku, výchově k občanství, výtvarné výchově, výchově ke zdraví, osobnostní a sociální výchově, aj.

Výsledky soutěže

Děti odevzdaly různě zaměřené vizuály:

Poskytnutí první pomoci

Alkohol za volantem

Vhodné a nevhodné místo pro hru

Ochranné pomůcky

Rady a varování pro cyklisty – vybavení kola, přecházení s kolem, viditelnost apod.

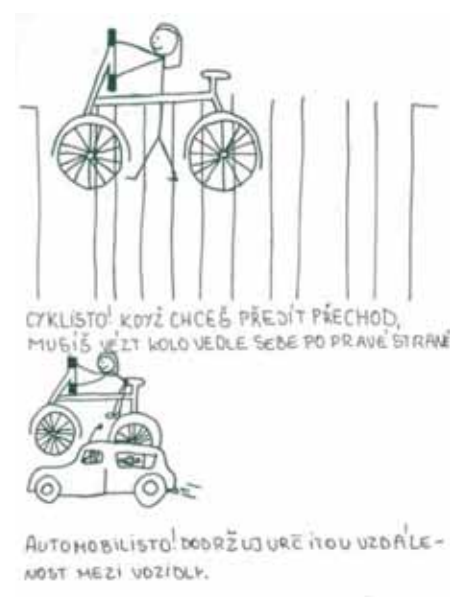
Rady a varování pro chodce – retro-reflexní a výrazné oblečení

Chování v MHD – tramvaj není ZOO, není bufet, ohleduplnost ke starším

Rady pro řidiče – rychlá a bezohledná jízda, vzdálenost auta k cyklistům



Obrázek 9 Ochranné prvky a rady pro skateboardisty



Obrázek 10a, b Rady pro cyklisty



Obrázek 11a, b, c, d Chování v tramvaji



Obrázek 12a, b Rychlá jízda



Obrázek 13 Vítězný vizuál

- NE – bezohlednosti řidičů k cyklistům
- NE – autům ve městě
- NE – rychlosti nad 50 km/h
- NE – držení se auta při jízdě na kole

První místo získala ZŠ Vedlejší. Vítězný vizuál byl zaměřený na bezohlednost řidičů vůči cyklistům. Upozorňoval na bezpečnou vzdálenost při předjíždění a na nedodržování rychlosti ve městě. Někteří v tomto vizuálu našli i další myšlenky – podporu cyklistiky ve městě a naopak potlačení automobilové dopravy; pro cyklisty varování, že se nemají za jízdy chytat nákladních vozidel.

Krok za krokem v dopravě

Vyhodnocení soutěže a předání cen proběhlo na radnici v rámci Brněnských dnů bez úrazů. V září, v první den Evropského týdne mobility, byl uskutečněn slavnostní křest tramvaje „Krok za krokem v dopravě“ a byl tak zahájen provoz tramvaje, která byla vyzdobena vizuály ze soutěže. Na stranách tramvaje byl umístěn vítězný vizuál. Tato tramvaj v Brně jezdila nejen v průběhu ETM, ale i další měsíc. Žáci se účastnili slavnostního zahájení a po dobu celého měsíce se mohli se svojí tramvaj setkat. Viděli, že výsledky jejich práce byly využity, že mají smysl, a že je jejich práce v prevenci úrazů a nehod důležitá.



Obrázek 14 Slavnostní křest - nechybělo dětské šampaňské



Obrázek 15 Střihání „retroreflexní“ pásky



Obrázek 16 Vernisáž zahájena



Obrázek 17 Tramvaj v provozu - zájem cestujících byl velký



Obrázek 18 Tramvaj v brněnských ulicích

Závěr

Dopravně-výchovné akce mohou mít dlouhodobý výchovný dopad, pokud děti v průběhu těchto akcí mají možnost prosadit své schopnosti, své nápady a mají možnost samy zkoumat a bádát. Je brzy, abychom zhodnotili, zda naše akce přinesly očekávaný výsledek. Je ale jisté, že děti plnily všechny úkoly s velkým nasazením a zájmem. Při poslední akci viděly i výsledky své práce na veřejnosti. Navíc v Brně jezdila celý měsíc tramvaj, která oslovovala cestující. A ti se zcela objektivně v jejích tramvaji bavili. Vizualy si četli a velmi často jsme zaslechli, že se mezi sebou na daná témata baví. Témata převážně zaujala mladé lidi, a ti vždy patří do naší cílové skupiny.

Zatím se do projektu zapojilo jen velmi málo tříd, ale doufáme, že v následujících letech to bude vždy lepší a lepší. Pravidelné akce mívají obvykle nárůst zúčastněných, a my chceme s naší soutěží pokračovat a financovat ji i v budoucnu.

DALŠÍ VZDĚLÁVÁNÍ PRACOVNÍKŮ V DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ

Petr CHVÍLÍČEK

Již řadu let spolupracuje Katedra didaktických technologií Pedagogické fakulty MU v Brně v rámci programu celoživotního vzdělávání i bakalářského studijního programu s Integrovanou střední školou automobilní v Brně. Tato kooperace navazuje praktickou formou na výzkumný záměr Škola a zdraví pro 21. století, který s vymezením orientace na zdraví žáků a mládeže a prevenci jejich morbidit a mortality v souvislosti s dopravou zkoumá tento prostor jako koexistenční problém člověka a rozvinuté mobility.

Před časem dostala tato spolupráce další rozměr, když bylo vytvořeno čtyřsemestrové doplňující pedagogické studium pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu. Toto studium, jehož zaměření mezitím z důvodu přípravy akreditace bakalářské úrovně vykrytalizovalo na „Pedagogické studium pro učitele a pracovníky ve všech formách dopravní výchovy“, je určeno pro zájemce z řad učitelů autoškol, učitelů základních škol, kteří se věnují výuce dopravní výchovy, zkušebními komisařům řidičů a dalším pracovníkům, zaměstnaným u magistrátů, obecních i krajských úřadů či jiných příspěvkových organizací, jejichž pracovní náplní je výchova a vzdělávání v dopravě.

Studium je proti běžnému doplňujícímu pedagogickému studiu prodlouženo o jeden semestr, a to z důvodu zařazení speciálních odborných předmětů, s jejichž náplní se lze setkat pouze v rámci úzce specializovaných školení, jako jsou např. kurzy pro přípravu nových učitelů autoškol nebo zkušebních komisařů. Mimo jiné jsou to:

- Traumatologie v dopravě
- Speciální pedagogika pro dopravní výchovu
- Ekonomika a ekologie v silniční dopravě
- Dopravní legislativa
- Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy
- Didaktika výuky a výcviku
- Pedagogická praxe
- Dopravní psychologie

Integrovaná střední škola automobilní v Brně na realizaci tohoto studijního programu s pedagogickou fakultou spolupracuje a partnersky zajišťuje svoji část výuky speciálních předmětů prostřednictvím interních i externích lektorů, kteří se již léta zabývají výchovou a vzděláváním nejen nových řidičů, ale i řidičů profesionálů, učitelů

autoškol i zkušebních komisařů a jsou odborníky na danou problematiku. Studentům je tak zajištěn přímý kontakt s každodenní praxí v jednotlivých oborech dopravy.

Rozsah i obsah většiny výše uvedených předmětů je odvozen z učební osnovy, která je stanovena zákonem č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro základní přípravu učitelů výuky a výcviku v autoškole. Ostatní předměty byly do studia zařazeny z důvodu jejich úzké vazby k dopravní výchově a aktuální potřeby ve vzdělávání.

Vzhledem k tomu, že forma studia DPSAUTO je kombinovaná, je této skutečnosti přizpůsoben počet hodin konzultací, který je zpravidla nižší než u prezenční formy kurzů pro učitele autoškol. Není to však pravidlem, neboť např. časová dotace předmětu **Traumatologie v dopravě** je navýšena o 25 %. Důvodem je především nedostatek znalostí široké veřejnosti v oblasti první pomoci při úrazech způsobených při provozu vozidel. Každý zdravotnický záchranář potvrdí, že správně provedený laický zásah při život ohrožujících stavech (např. neodkladná resuscitace nebo základní ošetření masivního krvácení) v době do příjezdu lékaře velmi zvyšuje pravděpodobnost záchrany života nebo alespoň zmírní následky úrazu. A protože učitel (ať již působí na základní či střední škole nebo v soukromé autošcole) je tím nejdůležitějším prvkem předávajícím žákům potřebné informace, je tedy nutná jeho orientace v této oblasti.

Jedním z dalších předmětů, který není zařazen v žádné jiné formě přípravy pracovníků v dopravě, je **Speciální pedagogika pro dopravní výchovu**. Zavádí studenty do problematiky života osob se zdravotním postižením, rozvíjí představu o možnostech a limitech těchto osob při pohybu v dopravním prostředí a o nutnosti přijímat kompenzace těchto limitů jako standardní a neopomíjenou věc. Část výuky je realizovaná formou diskuse s vybranými osobami se zdravotním postižením v rámci návštěvy střední školy určené pro žáky se ZP.

V souvislosti s moderními trendy v silniční dopravě ve vztahu k ochraně životního prostředí byl do studia zařazen předmět **Ekonomika a ekologie v silniční dopravě**, který se zabývá novými přístupy výrobců dopravních prostředků ke snižování emisí škodlivin a jiné ekologické zátěže související s provozem na komunikacích. Rozvíjí znalosti nejen o alternativních pohonech zaváděných do praxe, ale i o ekonomické jízdě a vztahu mezi ekonomikou a ekologií a o možnostech každého účastníka provozu spolupůsobit při ochraně životního prostředí.

Předmět **Dopravní legislativa** seznamuje studenty se základními legislativními předpisy v oblasti silniční dopravy a předpisy souvisejícími tak, aby byli schopni danou problematiku vyhledávat a vysvětlovat. Předmět navazuje na obecnou právní nauku v předcházejícím studiu a posunuje tak znalosti o hierarchii právních norem v České republice i v Evropské unii, o průběhu legislativního procesu při jejich schvalování, způsobu zveřejňování, platnosti a účinnosti.

Předmět **Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy** navazuje svým rozsahem na učební osnovu, vyučovanou v autoškolách. Podrobně se zabývá principy chování různých koncepcí a druhů vozidel na silnicích a se zásadami správného provádění jednotlivých jízdních úkonů při řízení daného druhu motorového vozidla. Věnuje pozornost zásadám správného chování řidiče motorového vozidla při jízdě za různých klimatických podmínek, na různých typech komunikací, chování řidiče v případě vzniku mezních situací, jako např. vběhnutí chodce do vozovky, při vzniku dopravní nehody před

vozidlem apod. a popisuje samotný nehodový děj. Důraz je zde kladen nejen na znalost této problematiky, ale rovněž na schopnosti studentů ji prezentovat, samozřejmě za využití moderní výukové techniky.

Součástí výuky tohoto předmětu je prezentace různých preventivních programů zaměřených na cílovou skupinu mladých řidičů – začátečníků. Mezi nejúspěšnější patří projekty The Action, Close To, Nemyslíš – zaplatíš, na jejichž vzniku a realizaci se podílejí např. Ministerstvo dopravy České republiky, Besip nebo Centrum dopravního výzkumu.

Didaktika výuky a výcviku navazuje na obecnou didaktiku v prvním ročníku studia a rozvíjí znalosti studentů v oblasti teorie vzdělávání v autoškole nebo při výuce dopravní výchovy ve školách. Rovněž hlouběji seznamuje s problematikou dopravní výchovy v Rámcových vzdělávacích programech, s postupy při vytváření školních vzdělávacích programů a jejich následné aplikaci ve výuce.

Pozornost je věnována vývoji didaktické techniky a pomůcek, používaných při dopravní výchově ve školách i při přípravě nových řidičů v autoškolách, který je umožněn především rozvojem počítačové techniky v posledních dvou desetiletích – jinými slovy od Meotaru k dataprojektoru, od obrazu k interaktivní tabuli, od ukazovátka k elektronické tužce a od diapozitivů k výukovému softwaru.

Jedním z dalších odborných předmětů, který zavádí studenty přímo do vzdělávacího procesu, je **Pedagogická praxe**, realizovaná zpravidla ve formě náslechu a výstupu ve výuce s dopravní tematikou, v naší škole konkrétně v předmětu Řízení motorových vozidel. Průběh výuky, které se student aktivně účastní, zaznamenává do deníku pedagogické praxe, v němž popíše charakteristiku výuky, svoji pracovní náplň, nabyté poznatky a zkušenosti, nové náměty apod.

Cílem předmětu **Dopravní psychologie** je seznámit studenty se základními aspekty psychologie aplikované v dopravě. Detailně jsou zde probrána témata týkající se systému člověk – vozidlo – dopravní prostředí, se zaměřením na psychologickou analýzu činnosti řidiče, jeho psychickou způsobilost pro řízení dopravních prostředků, včetně fenoménů, které mohou tuto činnost výrazným způsobem ovlivňovat (výuka a výcvik v řízení vozidla, zátěž, únava, monotonie, sociálně psychologické aspekty dopravy, typ pozemní komunikace a dopravního značení apod.). Velký důraz je zde kladen na objasnění příčin vzniku dopravních nehod a na jednotlivé prvky zvyšující bezpečnost nejen řidiče, ale i dalších účastníků silničního provozu.

Specializace tohoto studia se odráží rovněž v závěrečné zkoušce, kde jsou kromě běžných pedagogických disciplín ověřovány znalosti z profilových předmětů, jako například Zásady bezpečné jízdy, Dopravní psychologie a Dopravní legislativa. Rovněž závěrečná práce studentů zpravidla vychází z oboru činnosti, kterému se profesně věnují a je jim tedy blízký, což se může velmi pozitivně projevit na kvalitě této práce.

Závěr:

Existence doplňujícího pedagogického studia pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu je důležitým prvkem v portfoliu dopravního vzdělávání a nabízí tak nejrůznějším osobám možnost zvýšení kvalifikace pro práci jak

v soukromém, tak i státním sektoru. Přestože současná legislativa nepředepisuje učitelé autoškoly vysokoškolské vzdělání, u zkušebních komisařů, zaměstnaných u magistrátů a úřadů obcí s rozšířenou působností, už je tomu jinak. V návaznosti na katalog prací a příslušné mzdové ohodnocení je již při přijímání nových pracovníků na tyto pozice vyžadováno nejméně bakalářské vzdělání, již zaměstnaní zkušební komisaři si vzdělání doplňují (pokud se na ně nevztahuje výjimka v souvislosti s délkou jejich praxe v oboru). Je tedy jen otázkou času, kdy i učitelské povolání v oblasti dopravy (tedy především v autoškolách) budou moci vykonávat jen absolventi akreditovaných studijních programů, ať už v rámci kurzů celoživotního vzdělávání nebo formou řádného vysokoškolského studia.

VÝUKA DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE V RÁMCI STUDIA PRO PRACOVNÍKY V DOPRAVNÍ VÝCHOVĚ A STÁTNÍ SPRÁVĚ PRO DOPRAVU

Eva ŠEDÁ

Výuka předmětu Dopravní psychologie byla realizována na Katedře didaktických technologií v rámci celoživotního vzdělávání blokově v podzimním semestru 2008 v rozsahu 14 vyučujících hodin pro 8 řádně zaregistrovaných studentů Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity v Brně.

Cílem kursu dopravní psychologie bylo seznámit studenty se základními aspekty a pojmy psychologie aplikované v dopravě, jež se zabývá především zkoumáním psychických procesů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředky a jiných účastníků dopravy, zjišťováním jejich závislostí na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výuky, výcviku a výchovy, na dopravní technice. Dopravní psycholog studenty seznámil s náplní své práce, jejíž nedílnou součástí tvoří hodnocení a psychodiagnostika řidičů (posuzování psychické způsobilosti řídit), výzkum dopravní bezpečnosti z psychologického hlediska, rozvoj efektivních metod výuky a výcviku řidičů, zlepšování řidičských dovedností, poradenská, osvětová a vzdělávací činnost.

V lekcích byla detailně probrána témata týkající se systému člověk – vozidlo – dopravní prostředí, se zaměřením na psychologickou analýzu činnosti řidiče včetně fenoménů, které mohou tuto činnost výrazným způsobem ovlivňovat (výuka a výcvik v řízení vozidla, zátěž, únava, monotonie, sociálně psychologické aspekty dopravy, typ pozemní komunikace a dopravního značení apod.). Velký důraz byl kladen na objasnění příčin vzniku dopravních nehod a na jednotlivé prvky zvyšující bezpečnost nejen řidiče, ale i dalších účastníků silničního provozu.

Níže uvedený **syllabus** s tematickými okruhy ilustruje obsahovou náplň výuky.

• **Předmět dopravní psychologie**

Představení dopravní psychologie jako aplikované psychologické disciplíny. Historie a současnost dopravní psychologie – hlavní témata, výzkumy, autoři, instituce v ČR i v zahraničí. Základní terminologie a zkratky. Náplň práce a předmět zkoumání dopravních psychologů. Budoucnost dopravní psychologie v celoevropském kontextu.

• **Systém člověk – vozidlo – dopravní prostředí**

Interakce člověka s řízeným systémem v letectví, silniční a železniční dopravě. „Driving task“ aneb co obnáší činnost řízení dopravního prostředku. Úvod do ergonomie vozidel. Bezpečnostní prvky u vozidel a jejich testování. Moderní dopravní systémy ve vozidle a jejich interakce s uživatelem, dopravní telematika.

• **Dopravní prostředek**

Faktory ovlivňující výběr vozidla. Konstrukce vozidla. Výhled z vozidla. Interiér a vytápění kabiny. Světla a barvy. Zvuky – hluk, poslech hudby při jízdě.

• **Psychologická analýza činnosti řidiče**

Kognitivní procesy řidiče. Zrakové vnímání a zrakové klamy. Sluchové, hmatové a čichové vnímání. Vnímání vzdálenosti, hloubky a rychlosti.

Paměť.

Rozhodování. Jednání. Chyby při vnímání, rozhodování a jednání. Problematika spolehlivosti v dopravě.

Pozornost, její rozdělení a význam při pohybu v dopravním prostředí. Problematika telefonování ve vozidle, konverzace s pasažérem či jiné činnosti ve vozidle a jejich vliv na pozornost.

• **Dopravní prostředí**

Typy pozemních komunikací. Adaptace na dálnici. Řízení dopravy. Křižovatky. Psychologická přednost. Dopravní značení – paměť na dopravní značky, zvláštnosti dálničního značení. Vodorovné a svislé dopravní značení z pohledu dopravní psychologie. Světelné signály. Osvětlení a oslnění. Úprava dopravního prostředí – zklidňování, zásady pro navrhování úprav silnic a průtahů obcemi. Chování člověka v dopravním prostředí. Reklamní poutače v dopravním prostředí.

• **Psychická způsobilost pro řízení dopravních prostředků**

Měření zrakového vnímání. Dopravní psycholog jako součást systému práce s řidičem. Posuzování způsobilosti řidičů. Legislativa. Posuzované složky způsobilosti pro práci řidiče. Profesiogram řidiče. Úspěšnost řidiče. Vliv zdravotního stavu na řízení vozidla. Řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných látek (kofein, analgetika, hypnotika, sedativa...).

• **Zátěž, únava, monotonie a biorytmy**

Definice zátěže a její dělení. Zdroje zátěže a stresu. Informační zátěž u řidičů. Měření mentální zátěže řidiče. Definice a zdroje únavy. Vliv únavy na řízení vozidla. Monotonie a biorytmy. Režim práce a odpočinku, práce řidiče přesčas.

• **Osobnost a sociálně psychologické aspekty dopravy**

Vztah k sobě a k ostatním, morálně volní vlastnosti řidičů. Očekávané a skutečné chování řidiče. Typologie řidičů. Emoce za volantem. Agresivita. Komunikace a hry v dopravním prostředí. Role a status řidiče. Davové fenomény a anonymita řidičů. Defenzivní a ofenzivní styl jízdy. Pasažéři ve vozidle. Přeprava vozidlem na dovolenou. Bezpečná přeprava domácích mazlíčků, nákupů a jiného nákladu.

• Psychologické aspekty výuky a výcviku

Dopravní výchova a její stav v ČR, srovnání se zahraničím. Bezpečná cesta do školy. Dopravní výchova v rodině. Autoškolení z pohledu dopravního psychologa. Teorie řízení a zásad bezpečné jízdy z pohledu dopravního psychologa. Jízda za ztížených klimatických podmínek a v noci.

• Účastníci silničního provozu

Mobilita. Prevence úrazů v dopravě.

Potřeby jednotlivých účastníků silničního provozu (děti, mladiství, senioři, řidiči, chodci, motocyklisté a skútraři, cyklisté a bruslaři, handicapovaní...) a jejich vzájemný vztah a interakce. Gender problematika v silničním provozu.

• Dopravní nehodovost

Obecná teorie dopravních nehod. Vyšetřování dopravních nehod. Vliv prostředí na vznik dopravní nehody. Kolizní plocha u křižovek. Nevhodné značení. Překážky v rozhledu řidiče. Dynamény aneb umění předvídat nepředvídatelné. Dopravní smysl v pojetí Gerharda Munsche. Možné příčiny chybného jednání. Chování řidiče v blízkosti a na železničním přejezdu. Teorie rizikový řidič a jeho náchylnost k dopravním nehodám. Rehabilitace problémových řidičů, práce psychologa s účastníky dopravní nehody.

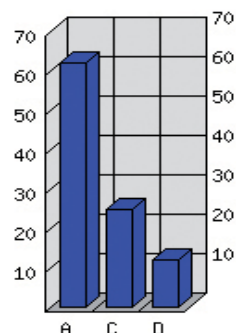
• Bezpečnost silničního provozu

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Bodový systém. Dopravně bezpečnostní kampaně. Náplň práce oddělení BESIP. Postoje řidičů k bezpečnosti silničního provozu (projekt SARTRE 3) a možnost jejich ovlivňování (projekt CLOSE TO). Zádržné systémy pro dospělé a děti. Rychlost. Bezpečná vzdálenost. Viditelnost. Přílby a jiné ochranné pomůcky při pohybu v dopravním prostředí.

Předmět Dopravní psychologie byl zakončen písemnou zkouškou.

Celkem studentů	Úspěšně zakončilo	Průměr	A	C	D
8	100 %	1,43	5	2	1

Obr. 1: Grafické a tabulkové znázornění úspěšnosti v předmětu Dopravní psychologie, zdroj www.is.muni.cz



Zhodnocení – prospěšnost dopravní psychologie z pohledu studentů

„Ve své profesi se setkávám při výcviku s různými vlastnostmi řidičů v krizových situacích a proto bych uvítal spolupráci s dopravním psychologem, s kterým bych mohl ihned na místě konzultovat psychickou způsobilost řidičů (hlavně profesionálů) k řízení motorových vozidel.“

„S dopravním psychologem bychom mohli navrhnout preventivní systém pro řidiče, abychom zlepšili jejich reakci v krizových situacích, a tím můžeme snížit nehodovost a celkovou míru rizika plynoucího z řízení motorových vozidel při výkonu práce řidičů. Dále bychom mohli spolu konzultovat základní psychologické poznatky o práci řidiče: (pozornost, reakční pohotovost a přesnost, zautomatizované úkony dovednosti, osobnost, rozhodování, typy jednání, nervové a duševní stavy).“

„Přímo nespolupracujeme s dopravním psychologem, neboť se zabýváme vysvětlením fyzikálních jevů pohybu automobilu, příčinou vzniku krizových jízdních situací, teoretickým zvládnutím těchto problémů a hlavně pak praktickým nácvikem zvládnání krizových situací na vozovce. Vysvětlujeme činnost zádržných systémů-pasy, airbagy, způsoby jejich vzájemné funkce, dále se zabýváme pneumatikami a systémy ve vozidle, které nějakým způsobem ovlivňují jízdu vozidla. Zabýváme se brzděním vozu, brzdnu drahou na různých površích apod. Předcházení vzniku těchto situací a tím i psychologickému působení na řidiče se věnujeme pouze okrajově. Neznamená to ovšem, že bychom nevyužívali poznatků z dopravní psychologie.“

„Práce dopravního psychologa je přínosná zejména v tom, že dokáže rozpoznat určité povahové rysy řidiče a do určité míry i předpovědět jeho chování v situacích, které mohou v provozu nastat. Zjednodušeně řečeno dokáže rozdělit řidiče do určitých skupin a dát návod jak s tou kterou skupinou pracovat a jakým způsobem působit na každého jedince. Toto je velmi důležité i v další činnosti, kterou se zabývám, a to je výcvik budoucích řidičů ve firemní autoškolě.“

„Práci psychologa, i když v tomto případě ne přímo dopravního, využíváme i v další činnosti, kterou se zabýváme, a tou je výcvik závodníků-okružová škola pro získání mezinárodní licence, ale i následná práce s jezdci, rozebírání jízdních situací a vzájemných soubojů, krátkodobé soustředění, překonání strachu – posouvání vlastních možností apod.“

„Dopravní psychologové by měli více promlouvat do řešení konkrétních dopravních situací, neboť některé orgány zodpovědné za tvorbu křižovatek, kruhových objezdů či umístění dopravních značek dovedou vyprodukovat takové nelogičnosti, že přímo vyzývají a vyprovokávají řidiče k porušování zákonů. To, že se tak v mnoha případech neděje, není však chybou dopravních psychologů, ale spíše vinou chybně nastaveného systému.“

„Pracuji jako instruktor v autoškolě, kde se setkávám denně s rozdílným chováním žáků a již zde bychom měli na své žáky působit správně z psychologického hlediska.“

diska. Proto konzultace s dopravním psychologem jsou občas důležité. Některé žáky je potřeba i k dopravnímu psychologovi posílat, aby odhalil příčiny jejich chování při řízení vozidla.“

„S dopravním psychologem bychom mohli navrhnout preventivní systém pro řidiče, abychom zlepšili jejich reakci v krizových situacích, a tím můžeme snížit neohodovost a celkovou míru rizika plynoucího z řízení motorových vozidel při výkonu práce řidičů.“

„V dnešní době se kladou velké nároky od zaměstnavatele na všechny profese, zejména na řidiče nákladních vozidel a autobusů, kteří jsou nasazeni velké psychické zátěži. Proto jsou tito řidiči podrobováni dopravně psychologickému vyšetření. Z vlastní zkušenosti jsem se podrobil tomuto vyšetření již dvakrát a to vždy úspěšně. Jelikož pracuji v současné době jako instruktor v autoškole se zaměřením na autobusovou dopravu a mým hlavním úkolem je připravit uchazeče na různé každodenní situace, jsem nucen si je prolustrovat v závěru kurzu z jejich praktických i teoretických dovedností. V provozu však nastávají situace kdy žák nezvládá ovládání vozidla a proto začíná lidově řečeno zmatkovat a dopouštět se hrubek, které mohou vyústit až k ohrožení některého z účastníků silničního provozu. Proto považuji dopravní psychologii a dopravně psychologické vyšetření u řidičů profesionálů za nezbytné.“

„Dopravní psychologii vnímám spíše jako potřebnou pro řidiče začátečníky a myslím si, že každý učitel výuky a výcviku by určité základy dopravní psychologie měl mít.“

„Doufám, že se dopravní psychologie jako předmět více rozšíří a stane se plnohodnotným předmětem jak ve školách, tak autoškolách a i v jiných oborech.“

Závěr:

Kurz ČŽU pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu je efektivním praktickým výstupem řešení výzkumného záměru MSM 00216224721. Jeho budoucností je otevření adekvátního úplného bakalářského programu.

VÝVOJ DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Iva PROVALILOVÁ

Úvod

Éra automobilu se začíná více prosazovat v devadesátých letech devatenáctého století. Zejména ve Spojených státech postupovala automobilizace společnosti velmi rychle. Již v průběhu první dekády minulého století se stalo auto součástí amerického stylu života. Zatímco v Evropě bylo vlastnictví auta vyhrazeno jen těm nejbohatším, v Americe se je již koncem prvního desetiletí dvacátého století stalo předmětem masové spotřeby a bylo obecně vítáno jako nositel jedinečného technologického, ekonomického i sociálního pokroku. Tento rozvoj se brzy začal projevovat i svojí negativní stránkou a již ve třicátých letech minulého století byly statistiky plné nehod a úrazů způsobených vozidly. Se vzrůstajícím počtem automobilů na silnicích také úměrně narůstá agresivita v silničním provozu.

Nezodpovědnost, bezohlednost, neznalost pravidel, neúcta k životu, špatný technický stav pozemních komunikací či dopravních prostředků nebo různé kombinace těchto příčin stojí za vznikem dopravních nehod. Dopravní nehoda je nepředvídaná kolize jednoho nebo více dopravních prostředků, či účastníků silničního provozu, při níž dojde ke hmotné škodě nebo ke zranění. Doprava je místem, kde účastníci silničního provozu bez ohledu na svoji roli, mohou i za malé chyby platit závažnými důsledky a kde každé přecenění vlastních schopností a nedocenení nebezpečí může být tím posledním omylem v životě.

Riziko dopravních nehod pramení z mnoha individuálních rozhodnutí, přijímaných jako odpověď na mnohonásobnou interakci na stále se měnící situaci. Dopravní výchova proto není jenom o umění vyučovat, je to součást socializačního procesu. Je proto nutné, aby se školy do těchto aktivit zapojily a aktivně se jich účastnily.

Historie automobilismu

Historie vzniku pohonu vozidel sahá do starověku, kdy byl v Řecku objeven účinek páry. První skutečné vozidlo bylo sestrojeno na dvoře čínského panovníka již v roce 1666. Vývoj automobilu se datuje od prvního parovozu, který v roce 1769 zkonstruoval Francouz Nicolas Joseph Cugnota. Sestrojený parovůz jezdil rychlostí 3,6 km/h a byl sestaven ze dvou vojenských parních tahačů. V našich zemích proklestil cestu parovozům Josef Božek v roce 1815.

Předpoklad pro rozvoj automobilismu však dal až vynález spalovacího motoru Němce Nikolase Otta z roku 1863. Za vynálezce moderního automobilu je pokládán

Karl Benz, který zkonstruoval v roce 1886 dvoumístnou tříkolku poháněnou spalovacím benzinovým motorem. K rozmachu automobilismu došlo na začátku 20. století, kdy se objevila v průmyslových zemích řada výrobců - Benz a Opel v Německu, Peugeot a Renault ve Francii, Fiat v Itálii, v českých zemích Laurin-Klement, později Škoda, Praga a Kopřivnická vozovka, později Tatra.

První automobil vyrobený v českých zemích se jmenoval President a vyrobila jej v roce 1898 Kopřivnická vozovka. Přelom ve výrobě automobilů znamenal rozvinutí masové sériové výroby ve Fordových závodech v USA, kdy se ustálila klasická konstrukce automobilu skládající se z motoru, převodovky, podvozku, elektrického systému, řízení a karoserie.

Počátky nehodovosti

Počátky nehodovosti ve světě

Za první doloženou dopravní nehodu při které bylo účastno „motorové vozidlo“, je považována nehoda z roku 1771 v Paříži, kdy havaroval parní traktor pana Nicolas Joseph Cugnota.

Zhruba o sto dvacet let později došlo k první smrtelné automobilové nehodě. Nehoda se stala v Británii Grove Hill, Harrow-on-Hill, Londýn, 25. února 1899 a měla za následek smrt řidiče. Pravděpodobně prvním motoristou, který stanul před soudem za použití motorového vozidla – tříkolky na silnici byl v roce 1895 John Henry Knight.

Dopravní nehodovost se do širšího povědomí veřejnosti dostala po tragické dopravní nehodě tanečnice Isadory Duncanové 14. 9. 1927.

Počátky nehodovosti u nás

Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích je v ČR (tehdy jako součásti ČSR) sledována už od 50. let. V počátečním období nízké úrovně motorizace nebyla považována za vážný problém. Od počátku 60. let spolu s postupným nárůstem úrovně motorizace počet usmrcených prudce narůstal. Historické maximum (1758 usmrcených do 24 hod.) bylo dosaženo v roce 1969. Souviselo to tehdy zřejmě s dočasným částečným uvolněním politických a ekonomických poměrů a s tím souvisejícím pocitem větší svobody obyvatel. Poté, s postupem tzv. politické normalizace, následovalo dlouhodobé zlepšování situace až do roku 1987 (766 usmrcených do 24 hod.), resp. roku 1986 (896 usmrcených do 30 dnů). Ještě v letech předcházejících změně politických poměrů (zřejmě vzhledem ke zrychlení růstu motorizace a prvním příznakům reformem) se však vývoj bezpečnosti obrátil opět negativním směrem.

Počátky bezpečnosti v dopravě

Vlivem prosazující se „motorové“ mobilizace civilizace a zrodu dopravních nehod s úmrtím, se ve světě začaly zavádět opatření vedoucí k bezpečnosti silničního provozu.

Počátky bezpečnosti ve světě

Roku 1893 byla francouzskou policií vydána první „registrační“ značka vozu.

V Británii v 1. ledna 1904 vstoupil v platnost „Motoristický zákon“, který zaváдел, aby všechny automobily byly zapsány a opatřeny číslem. Dále také to, že motorista musí mít řidičský průkaz. Pro jeho získání nebylo nutné složit řidičské zkoušky. Licence se získala podáním formuláře a zaplacením poplatku na poštu. Přesto byla nebezpečná jízda žalovatelný trestný čin.

První semafor pro chodce, sestrojil inženýr J. P. Knight v letech 1868, který se inspiroval semaforů na železnici. Byly to plynové lucerny v barvách zelená, červená, které obsluhoval strážník. Tento typ semaforu však sloužil pouhý rok a následujících 50 let řídili dopravu pouze dopravní strážníci.

Dalším počinem vedoucím ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu bylo instalování semaforu v roce 1914 ve státě Ohio. Nebyl však plynový, ale elektrický a neobsahoval ještě žlutou barvu, místo ní se ozýval zvukový signál. Žlutá signalizace, upozorňující řidiče na změnu barvy na semaforu se objevila v roce 1918 v New Yorku. Od roku 1922 byly semaforů, doplněné zvukovým signálem, rozšířeny na křižovatkách v Paříži a Hamburku. Do britské metropole se semafor vrátil opět v roce 1925.

První automobilový semafor, který začal řídit dopravu s použitím barev – červená, zelená, žlutá, byl uveden do provozu v britském Wolverhamptonu 5. listopadu 1927.

Začátkem 50. let dvacátého století byl v Mnichově použit systém umožňující řidičům projíždět více křižovatek bez zastavení, tzv. „zelená vlna“.

Počátky bezpečnosti u nás

Semafor, tedy přesněji „světelné signalizační zařízení“ s obsluhou byl instalován v Praze na křižovatce ulic Hyberská, Dlážděná a Havlíčkova zhruba před 80 lety. První bezobslužný byl postaven v lednu 1930 uprostřed Václavského náměstí, mezi ulicemi Vodičkova a Jindřišská.



Obr. 1 Semafor v Praze ve 20. letech minulého století, zdroj: <http://www.eltodo.cz>

Počátky dopravní výchovy v českých zemích

V Praze v roce 1931 utrpělo lehké zranění 3263 osob, těžké 1122 osob a 48 lidí na silnicích hlavního města zahynulo, ať jako řidiči, spolujezdcí či chodci. Tato skutečnost byla podnětem k uspořádání „týdne bezpečnosti“ v Praze v září roku 1932. Pro seznámení veřejnosti v co největším měřítku byl týden obohacen o výstavy, které se v té době těšily obrovské popularitě. Dopravní výchovou se zabývala expozice Autoklubu republiky Československé. V expozici byl prezentován bohatý materiál týkající se práce s cílem zvýšit povědomí o bezpečnosti na silnicích a ukázka všech druhů výstražných značek.

Na „Výstavě dopravní bezpečnosti“, která byla otevřena o tři roky později, bylo předvedeno, jak byla v uplynulém období uskutečňována dopravní výchova dětí a mládeže na školách a v kurzech přímo v budově Autoklubu, v tzv. „hodinkách bezpečnosti“, kde i mimo jiné poprvé použil F. A. Elstner v roce 1935 termín dopravní výchova. V Praze bylo proškoleny patnáct tisíc dětí ze třinácti obecných škol, v ostatních městech potom dvacet tisíc. Pro venkov byly tyto „hodinky“ vedle přímých kurzů vysílány i rozhlasem pro školy. Postupující snahy školství o bezpečnost mládeže v dopravním prostředí je dobře patrná i z „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“ pro 1. až 5. ročník z roku 1934. V první a druhé třídě byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu prvouky, ve třetí třídě do vlastivědy, ve čtvrté třídě do občanské nauky a kreslení.

V letech 1969 – 2004 vydala domácí nakladatelství přes 70 výukových materiálů pro mateřské a základní školy. Ve většině případů šlo o dopravní výchovy, pracovní listy a sešity, hry a prvouky. Nejstarší vydaný a v roce 2005 ještě používaný materiál byla – Metodika dopravní výchovu v předškolním věku.

Přes slibný začátek dopravní výchovy v českých zemích došlo po roce 1989 k jejímu útlumu. Za zlepšení v oblasti dopravní výchovy lze považovat změnu v systému školství – Rámcový vzdělávací program, který umožňuje její začlenění do vzdělávacích oblastí.

Dalo by se říci, že i vývoj dopravní nehodovosti v ČR koresponduje se změnami v oblasti dopravní výchovy. Až do roku 1986 se počet usmrcených na našich silnicích dařilo snižovat. V této době patřila ČR (v rámci tehdejší ČSSR) dokonce k zemím s nejlepší úrovní dopravní nehodovosti v Evropě. Po roce 1986 se však vývoj v ČR opět obrátil nepříznivým směrem. Zatímco ve všech vyspělých evropských zemích pokračoval předchozí příznivý vývoj v následcích nehodovosti, v ČR začal jejich počet prudce narůstat. Tento trend se ještě prohloubil po roce 1989 a pokračoval až do roku 1994, kdy se teprve začala situace opět mírně zlepšovat. V současné době však patří ČR stále k zemím s nejhorší úrovní dopravní nehodovosti, jak v rámci EU, tak v rámci OECD.

Z výše uvedeného vyplývá, že výuka dopravní výchovy na českých školách je plně v působnosti každé školy. Proto i z těchto důvodů se v oblasti dopravní výchovy angažuje velké množství institucí. Mezi nejvýznamnější patří BESIP (BESIP - zkratka pro BEzpečnost SIlničního Provozu. Poprvé se tato zkratka objevila v roce 1967). Mezi další organizace zabývající se DV patří Městská policie, Policie ČR, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Český červený kříž, ÚAMK, Muzeum policie, Podaná ruka, Pražské matky, Nadace Partnerství a jiné.

Závěr

Výrazný podíl na zavinění dopravních nehod má lidský faktor. Tento prvek se podílí či spolupodílí na téměř 95 % všech nehod. Z vývoje v posledních letech a řady studií vyplývá, že zejména bezohlednost a agresivní chování účastníků silničního provozu je narůstajícím problémem.

Jednou z možností zvrácení nepříznivého vývoje je včasná aplikace dopravní výchovy dětí, od nejtělejšího věku, kdy je možnost nejvíce ovlivnit jejich další sociální chování. Dopravní výchova má vést k jednání, které zabrání vystavit sebe nebo své okolí riziku nehody. Mimo to by měla nabádat k uvědomění si faktu, jak doprava ovlivňuje život, zdraví, přírodu i životní prostředí v našich městech. Při výuce dopravní výchovy je důležitá spolupráce a ovlivňování postojů rodičů. Dítě by mělo vědět, že existují pravidla, která se nesmí porušit a rodiče by ani ve spěchu neměli dávat dětem špatný příklad.

Cílem prevence úrazů dětí v dopravě je ovlivnit děti, jako účastníky silničního provozu tak, aby se naučily v dopravním prostředí chovat bezpečně a neohrozili svůj život ani životy ostatních. Zaměřena je především na rizikové chování, vnímání rizikových faktorů a vliv interpersonálních a situačních faktorů, tak jak je obsaženo v projektu „Alarm“ na CDU, nebo v projektu „Škola a zdraví pro 21. století“ na PdF MU.

DOPRAVNÍ VÝCHOVA V PŘEDMĚTU MATEMATIKA NA 1. STUPNI ZŠ

Pavla RATHÚSKÁ

To, že se každý setkává se silničním provozem už od nejtěplejšího dětství a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně-vzdělávacího systému.

Z těchto hledisek pak lze charakterizovat základní cíle dopravní výchovy takto:

1. pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami
2. formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti při chůzi a jízdě v silničním provozu
3. osvojení zásad bezpečného chování a jednání v silničním provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista, cestující (spolujezdec)
4. zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole
5. pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v silničním provozu a praktické zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola
6. zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v silničním provozu
7. znalost technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňujících bezpečnost silničního provozu
8. pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na silnicích
9. osvojení základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.

Konkrétní obsah a cíle dopravní výchovy věkové kategorie dětí 6–15letých nelze vyvozovat z výzkumných prací, z místních tradic apod. Z převážné části totiž musí odpovídat tč. platným zákonným normám. Znamená to, že zásadní a cílová zaměření a soustředění na znalosti a dovednosti jsou předem bez jakýchkoli pochybností dána. Dopravní výchova je proces, který provází každého člověka po celý život. V tomto směru na něj více či méně působí rodiče, mateřská škola, základní škola, autoškola, sdělovací prostředky atd. Proto také je nutno chápat následující věkové a obsahové členění jako cílové pouze z hlediska okamžitého začlenění jedince do silničního provozu, přičemž je nutno vždy mít na paměti, že znalosti některých zásad či základních pravidel pro řidiče jsou životně důležité i pro chodce a naopak, a že zákonitě může docházet k naléhavým potřebám tyto požadavky měnit s ohledem na místní podmínky.

CÍLE DOPRAVNÍ VÝCHOVY NA 1. STUPNI ZŠ

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat
- získání a utváření návyků do budoucna
- naučit děti vážit si života a chránit jej
- získání pozitivního životního stylu na silnicích
- zapojení rodiny – usnadnění práce rodičů
- zapojení školy, obce
- spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi
- odpovědnost medií
- provázanost, posloupnost, kontinuita
- maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky
- u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy

CO BY MĚLY ZNÁT DĚTI NA 1. STUPNI ZŠ?

Účast v silničním provozu:

- *samostatní chodci, in-line, skateboard, koloběžka, pasažéři v autě, začínající cyklisté*

Co mají umět:

Společné pro 1. – 5. ročník

- bezpečná cesta do školy
- chůze po chodníku, stezka pro cyklisty
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu
- význam světelných signálů pro chodce
- schopnost rozeznat nebezpečná místa
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky
- vidět a být viděn, chování za snížené viditelnosti
- základní dovednosti na kole, jízda na chodníku s rodiči, užívání cyklistické přilby
- bezpečné chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy, působení na rodiče
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce)
- bezpečná místa pro hry dětí, sánkování, lyžování

+ pro 2. ročník a výše

- chůze po silnici (krajnice – vozovka), nebezpečná místa pro chůzi po silnici
- chůze přes železniční přejezd bez závor i se závorami
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti
- druhy hromadné dopravy

- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy
- způsoby pomoci starým a nemocným lidem v prostředích hromadné dopravy
- zásady kázně a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu (nepřekážet, neomezovat, neohrožovat ostatní)
- výcvik základních dovedností na kole – přílba

+ pro 3. ročník a výše

- doplňovat zásady správného chování chodce
- místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán
- vidět a být viděn – reflexní materiály za snížené viditelnosti
- zásady bezpečného chování v automobilu – autosedačky a bezpečnostní pásy
- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line, skateboardu a koloběžce
- vozidla se zvláštními výstražnými znameními a reakce na tyto signály
- první pomoc - způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění

+ pro 4. a 5. ročník a výše

- upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty
- výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty (vyjíždění, jízda u pravého okraje, zastavení, vyhýbání, předjíždění, odbočování, jízda přes křižovatku atd.)
- povinné vybavení jízdního kola
- jízda na kole samostatně (bez doprovodu)
- první pomoc v improvizovaných podmínkách

Mezi základní poznatky, které děti získávají od svých rodičů, patří nejčastěji to, s čím se setkávají po cestě do školy, při jejich hrátkách blízko komunikace, při jízdě na kole apod. tyto poznatky se pak liší u dětí vyrůstajících a vzdělávajících se na venkově a u dětí městských.

Venkovské děti chodí většinou do školy pěšky či autobusem. Zde se setkávají s přechodem pro chodce a tím, že ně něm mají přednost, mimo přechod se musí rozhlédnout napravo a nalevo, poznávají autobusovou zastávku, označení obce. Znají chování při nástupu do hromadného dopravního prostředku a často jsou velice brzy schopny se samy přepravit z obce do obce. Ve volném čase se pak musejí seznamovat s nebezpečími při jízdě na kole po komunikaci a jak se na silnici ukázněně chovat tak, aby neohrozili ostatní účastníky provozu a především samy sebe.

Městské děti mají tento rozhled poněkud omezenější, protože je často do školy vozí rodiče autem a provoz sledují pouze za oknem v „nadpozemské“ rychlosti. Po skončení vyučování je rodiče stejně tak vyzvednou. Pokud děti chodí do školy pěšky, jsou doprovázeny rodiči, kteří by je měli připravit pro samostatnou cestu. Stačí jim znát přechod pro chodce a barvy „panáčků“ na semaforech.

V rámcovém vzdělávacím programu, ve vzdělávací oblasti, která se zabývá matematikou, nalezneme toto:

Cílové zaměření vzdělávací oblasti matematika a její aplikace v rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání je následné:

Směřuje k utváření a rozvíjení klíčových kompetencí tím, že vede žáka k využívání matematických poznatků a dovedností v praktických činnostech - odhady, měření, a porovnávání velikostí a vzdáleností, orientace.

Odhad vzdáleností je pro dopravní provoz velice důležitý. Dítě tuto dovednost v dopravní výchově může využít k odhadu vzdálenosti přijíždějícího automobilu k přechodu pro chodce nebo při přecházení mimo přechod (ve vesnicích je počet přechodů pro chodce velice malý někdy žádný). **Orientace** je také velice podstatná. Jsou situace, kdy se dítě musí zorientovat v autobusovém, popř. vlakovém jízdním řádě. Musí se také zorientovat v krajině, když je bez dozoru rodičů, aby se dostalo zpět domů. **Porovnávání vzdáleností** může využít třeba při přepravě za kamarády a podobně.

Rozvíjení žáků pomocí numerických výpočtů a osvojováním si nezbytných matematických vzorců a algoritmů. Rozvoj kombinatorického a logického myšlení, ke kritickému usuzování a srozumitelné a věcné argumentaci prostřednictvím řešení matematických problémů.

Matematický úsudek dítě využívá právě tehdy, kdy se musí rozhodnout, zda je možné přejít komunikaci či nikoliv s ohledem na přijíždějící dopravní prostředek.

Rozvoj abstraktního a exaktního myšlení osvojováním si a využíváním základních matematických pojmů a vztahů, k poznávání jejich charakteristických vlastností a na základě pojmů těchto vlastností k určování a zařazování pojmů. Vede žáka k vytváření zásoby matematických nástrojů a k efektivnímu využití osvojeného matematického aparátu.

Mezi **zásobu matematických nástrojů** patří také řešení slovních úloh, které můžeme velice efektivně využít při zařazení dopravní výchovy do matematiky. Slovní úlohy zformulujeme tak, aby si děti bezděčně osvojovaly dopravní situace a předpisy.

Vede děti k provádění rozboru problému a plánu řešení, odhadování výsledků, volbě správného postupu k vyřešení problému a vyhodnocení správnosti výsledku vzhledem k podmínkám úlohy nebo problému.

Rozvíjení spolupráce při řešení problémových a aplikovaných úloh vyjadřujících situace z běžného života a následně k využití získaného řešení v praxi. Poznávání možností matematiky a skutečnosti, že k výsledku lze dospět různými způsoby. Rozvíjení důvěry ve vlastní schopnosti a možnosti při řešení úloh, k soustavné sebekontrolě při každém kroku postupu řešení, k rozvíjení systematickosti, vytrvalosti a přesnosti, k vytvoření dovednosti vyslovovat hypotézy na základě zkušenosti nebo pokusu a k jejich ověřování nebo vyvracení pomocí protipříkladů.

Tyto body RVP můžeme využít k rozboru zadaného slovního příkladu po dopravní stránce. Můžeme s dětmi diskutovat o tom, jaká situace nastala, jestli je správná a jak by mohla ještě jinak proběhnout. Samozřejmě velice záleží na formulaci a propracování zadání slovní úlohy.

Na prvním stupni jsou v jednotlivých vzdělávacích oblastech formulovány pro každé období určité očekávané výstupy. Zahrnují toto učivo:

VZDĚLÁVACÍ OBLAST ČÍSLO A POČETNÍ OPERACE

- Obor přirozených čísel
- Zápis čísla v desítkové soustavě, číselná osa
- Násobilka
- Vlastnosti početních operací s přirozenými čísly
- Písemné algoritmy početních operací

VZDĚLÁVACÍ OBLAST ZÁVISLOSTI, VZTAHY A PRÁCE S DATY

- Závislosti a jejich vlastnosti
- Diagramy, grafy, tabulky, jízdní řády

Zde již konečně nalézáme přímou formulaci učiva, které se více méně vztahuje k dopravní výchově, a to orientace v jízdních řádech.

VZDĚLÁVACÍ OBLAST GEOMETRIE V ROVINĚ A V PROSTORU

- Základní útvary v rovině – lomená čára, přímka, polopřímka, úsečka, čtverec, kružnice, obdélník, trojúhelník, kruh, čtyřúhelník, mnohoúhelník
- Základní útvary v prostoru – kvádr, krychle, jehlan, koule, kužel, válec
- Délka úsečky; jednotky délky a jejich převody
- Obvod a obsah obrazce
- Vzájemná poloha dvou přímek v rovině
- Osově souměrné útvary

VZDĚLÁVACÍ OBLAST NESTANDARDNÍ APLIKAČNÍ ÚLOHY A PROBLÉMY

- Slovní úlohy
- Číselné a obrázkové řady
- Magické čtverce
- Prostorová představivost

Z těchto jednotlivých učiv můžeme tedy vycházet při zadávání úkolů či slovních úloh.

Tyto jednotlivé dovednosti a zkušenosti nám pomáhají k tomu, abychom dokázali správně formulovat a následně zařadit do výuky matematiky dopravní tematiku.

Příklady slovních úloh s náměty dopravní výchovy pro první stupeň ZŠ podle jednotlivých ročníků. Některé z úloh jsou rozvinuté otázkami týkající se dopravní výchovy. Rozvíjí tak u dětí přemýšlení nad situací, která v jednotlivých příkladech nastává.

a) první třída

1. Honzíkovi rodiče se rozhodli koupit auto. V jednom autosalonu jich viděli 5 a v druhém salonu 4. Jedno z nabízených aut si nakonec vybrali. Kolik jich ale viděli celkem? Ve kterém autosalonu jich viděli více?

2. Motivace:

Alenka v bydlí na velmi rušné ulici, kde projede spoustu aut. Lenka bydlí také na

rušné ulici. Řekly si společně, že posoudí, kdo bydlí na ulici s větším provozem a spočítají auta, která projedou.

Úloha:

Alenka napočítala za 1 minutu 10 aut, Lenka napočítala 8 aut. Projelo více aut kolem Alenky nebo Lenky? Která s děvčat bydlí na více rušné ulici?

Otázky k příkladu:

Která s děvčat si musí dávat větší pozor na cestě do školy? A proč? Co musí obě děvčata udělat než přejdou rušnou silnici? Kde je nejlepší přecházet silnici?....

3. Motivace:

Petřík, Tomáš a Pepík čekali po vyučování na autobus. Rozhodli se, že budou počítat auta, která projedou okolo autobusové zastávky.

Úloha:

Petřík počítal červená auta a napočítal jich 5. Tomáš počítal auta modrá a spočítal jich o 2 více než Petřík. Pepík počítal zelená a spočítal o 4 méně než Tomáš? Kolik projelo modrých a zelených aut? Kolik projelo všech aut dohromady?

4. Tatínkovi trvá ujet autem 1 km 2 minuty. Za jak dlouho ujede tatínek 9 km, 5 km, 6 km?

b) druhá třída

1. Motivace:

Na silnicích v obci se smí jezdit pouze 50 km/hod. znamená to, že ručička tachometru auta nesmí přesáhnout cifru 50 od nápisu pro začátek obce po nápis konec obce.

Úloha:

Obcí projelo několik aut. 3 auta jela 50 km/hod. 4 auta jela 55 km/hod. 2 auta jela rychlostí 60 km/hod a 1 auto jelo 45 km/hod. Kolik aut porušilo předpis? Kolik aut jelo ukázněně podle předpisů? Kolik projelo aut celkem?

Otázky k úloze:

Jak poznáš, že začíná nebo končí obec? Co je to vlastně obec? Znamená to pouze vesnici nebo do tohoto pojmu můžeme také zahrnout města? Jakou rychlostí se jezdí mimo obec a na dálnici? Co potřebujeme pro jízdu na dálnici?

2. Každý den od základní školy odjíždí 3 autobusy za hodinu. Po jakých časových intervalech autobusy odjíždí? Kolik autobusů projede za 5 hodin?

3. Motivace:

Některé dopravní značky jsou modré, některé červené. Ty modré nám většinou něco prikazují a označují, ty červené zakazují nebo upozorňují.

Úloha:

Děti, které chodí do školy i ze školy pěšky, potkávají denně 2 značky modré. Značku Přejchod pro chodce a Pěší zóna. Kolikrát projdou okolo těchto značek za týden? Za měsíc? Kolik modrých značek potkají za den?

4. Úloha:

Děti, které jezdí do školy i ze školy autobusem nebo autem ze sousední vesnice vídají 3 červené dopravní značky. Zákaz vjezdu všem motorovým vozidlům, Dej přednost v jízdě a omezení rychlosti na 40 km/ hod. kolikrát za týden tyto značky potkají? Kolikrát za měsíc tyto značky potkají? Kolik červených značek potkají za den? Kolikrát více značek potkají děti jezdící dopravními prostředky než děti chodící do školy pěšky za týden? Za měsíc?

Otázky ke dvěma předešlým úlohám:

Jak vypadají jednotlivé značky a co znamenají pro chodce či pro dopravní prostředky?

Co tedy znamená Pěší zóna? S kým se v pěší zóně setkat můžeme a s čím bychom se naopak setkat neměli nebo jen omezeně?

Co znamená značka Přejechání pro chodce a jak se liší od značky Pozor děti, která se nachází před každou základní školou?

Co znamená dopravní značka Dej přednost v jízdě a jak se má účastník provozu zachovat?

Proč značka omezující rychlost na 40 km/hod. je umístěna v obci, kde se může jezdit 50 km/ hod.? není to zbytečné?

Co znamená Zákaz vjezdu všem motorovým vozidlům? Které dopravní prostředky zahrnujeme mezi motorová vozidla?

5. Motivace:

Na mostě před základní školou je umístěna červená dopravní značka, na které je napsáno 6 t. Tato značka říká řidičům, že pokud je jejich vozidlo těžší než 6 tun, nesmí na most vjet.

Úloha:

Na most u školy chtělo vjet auto, které vážilo 30 tun. O kolik tun bylo těžší než by mělo vážit, aby mohlo přejet přes most? Kolikrát bylo těžší než auto, které na most mohlo vjet?

Otázka k úloze:

Proč je na většině mostů omezená váha dopravních vozidel? K čemu by mohlo dojít při porušení tohoto předpisu?

6. Motivace:

V sousedním městě je železniční most. Pod ním vede silnice. Uprostřed toho mostu je dopravní značka, která říká vozidlům, která pod ním chtějí jet, že nesmí být vyšší než 6 metrů.

Úkol:

Osobní automobil je vysoký 2 metry. Kolik mu zbývá do výšky mostu? Dodávkový vůz je vysoký 3 metry. O kolik metrů je větší než vůz osobní, kolik mu zbývá metrů do výšky mostu a kolikrát je dodávka menší než most?

Otázky k úloze:

Mohl pod most vjet nákladní vůz, který má výšku 7 metrů? Proč? Co by se mohlo stát při porušení pravidla?

7. Ve třídě je 26 dětí. 13 dětí je místních a chodí do školy pěšky. O 5 méně jich jezdí do školy autobusem. A autem přijíždí do školy ještě o 3 méně než těch, co jezdí autobusem. Kolik dětí jezdí autobusem a kolik autem?

c) třetí třída

1. Motivace:

Pro vzdálenost železničního přejezdu se užívá bílá značka s červenými pruhy. Každý pruh udává určitý počet metrů. Nejvíce pruhů, které na této značce najdeme jsou tři.

Úloha:

Tatínek jel autem a u značky pro železniční přejezd, která měla tři pruhy si řekl: „Teď jsem vzdálen od přejezdu 240 metrů.“ Pak následovala další značka se dvěma pruhy a nakonec značka s jedním pruhem a pokaždé se tatínek k přejezdu přibližoval o několik metrů. Kolik metrů znamená jeden pruh na dopravní značce? Jak daleko byl tatínek od přejezdu když byl u druhé značky se dvěma pruhy?

Otázka k úloze:

Viděl jsi někdy takovou značku? Popiš ji a nakresli na tabuli pro kamarády, kteří se s ní ještě nesetkali.

2. Motivace:

Z leteckého snímku naší obce jsme mohli poznat, že 3 kamarádi od sebe bydlí nedaleko. Území, ve kterém se nachází jejich domky má tvar trojúhelníku.

Úloha:

Půjdeme-li po spojnici těchto tří domků, tedy po pomyslném trojúhelníku, zjistíme, že dům první je od druhého vzdálen 215 metrů. Druhý dům od třetího je vzdálen o 73 metrů méně než první od druhého. Třetí dům od prvního je vzdálen o 36 metrů dále než první od druhého.

Jaká je vzdálenost mezi domem druhým a třetím?

Jaká je vzdálenost mezi domem třetím a prvním?

Půjdeme-li z prvního domu do druhého, pak do třetího a opět zpátky k prvnímu, kolik ujdeme metrů?

3. Ke každému písmenku přiřaď výsledek příkladu. Úkolem je správně vypčítat příklady, písmena seřadit a najít tajenku.

$$37 + 41 = 19 + 37 =$$

$$62 - 15 = 89 - 21 =$$

$$81 + 13 = 32 + 17 =$$

$$17 + 16 = 53 + 18 =$$

$$55 - 19 = 32 + 31 =$$

O	C	R	P	Í	N	M	O	V	P
71	63	47	78	36	33	49	68	94	56

4. Pneumatiky se na autě mění 2x do roka. Kolikrát dědeček již za svůj život vyměnil auto kola, když mu je 75 let a automobil má od svých 20 let?

Otázka:

Z jakého důvodu měníme na automobilu pneumatiky a kdy je vhodná doba?

5. V autosalonu měli 67 automobilů. Proдали již 29 vozů. Kolik mají v salonu vozů nyní?
6. Autosalon prodal za 1 měsíc 10 vozů stejné značky. Celková hodnota prodaných vozů byla 959 000. Kolik stál jeden vůz?
7. Pan Vítek se rozhodl, že do soutěže Miss věnuje jako sponzorský dar automobil v hodnotě 200 000 Kč. Pan Pávek se rozhodl, že daruje vůz 3x dražší. Kolik stál vůz, který daroval pan Pávek?
8. Na Den bez aut se několik rodin domluvilo, že podniknou turistický pochod. Pro dospělé byla trasa dlouhá 36 km. Trasa pro děti měřila jen 9 km. Kolikrát byla trasa pro děti kratší než pro dospělé?

Otázka:

Kdy slavíme Den bez aut a co to znamená. Jaký to má vliv na přírodu?

9. Motivace:

Rodina Šťastných se na Den bez aut rozhodla, že podniknou výlet. Vlakem jeli do Brna.

Úloha:

Lístek pro dospělého stál 45 Kč a pro dítě 15 Kč. Kolik korun zaplatil tatínek u pokladny, když kupoval dva lístky pro děti a dva pro dospělé?

Otázka:

Jaké možné způsoby dopravy u nás v ČR můžeme využít?

10. Motivace:

Vrakoviště je místo, kam odkládáme staré či bourané vozy. Toto místo je hlučné při likvidaci plechu a pro životní prostředí škodlivé svými výpary a odpady.

Úloha:

Vrakoviště se nacházelo 2500 m od Honzova domu. Jeden čas bylo vrakoviště zrušeno a vyklizeno. Někdo si však vrakoviště založil znovu a tentokrát blíže Honzova domu – asi 1200 m. O kolik metrů se vrakoviště přiblížilo k Honzově domu?

d) čtvrtá třída

1. Pepík jel s rodiči na výlet autem. Cestou si dělal poznámky, které značky potkává. Viděl 45 značek 3/5 byly značky červené, 1/5 značky modré a 1/5 značek vůbec nikdy neviděl. Kolik značek bylo červených, kolik modrých a kolik značek Pepík neznal?

Úkoly k úloze:

Vyjmenuj, alespoň 5 značek červených, co znamenají? Vyjmenuj 5 značek modrých a popiš, co nám většinou říkají.

Najdi v dopravní příručce 5 značek které neznáš, nakresli je a seznam s nimi své spolužáky.

2. Na čerpací stanici se tankuje benzín Natural stojí 28 Kč a nafta 30 Kč. Tatínek natankoval 50 litrů Naturalu a ještě naplnil 10litrový kanistr naftou. Kolik tatínek zaplatil za natural, kolik za naftu a kolik dohromady?
3. Na další čerpací stanici měli natural levnější o 1 Kč a naftu o 2 Kč. Kolik by tatínek ušetřil peněz, kdyby tankoval zde?
4. V jedné firmě se sčítaly ujeté kilometry firemních vozů za poslední 2 roky.
Za loňský rok ujel Franta 68 000 km, Pepa, 90 000 km a Martin 75 000 km. Kolik najeli celkem km za loňský rok?
Za předloňský rok ujel Franta ještě o 23 000 km více, Pepa byl nemocný a tudíž najel o polovinu méně km, Martin za něj zaskakoval a najel 2krát více km. Kolik km najel každý z kamarádů a kolik ujeli dohromady?

e) pátá třída

1. Tomáš jezdí každý den do školy autobusem. Cesta je dlouhá 10 km a autobus stojí 6 korun za 1 km. Kolik korun by Tomáš ušetřil, kdyby jezdil do školy i ze školy autobusem?
2. Na světě jezdí asi 350 miliónů osobních a přes 100 miliónů nákladních automobilů. výfukové plyny osobních aut obsahují ročně kolem 200 miliónů tun jedovatého oxidu uhelnatého. Ve městě se vytváří smog z dopravy, který ohrožuje životy lidí. Vypočítej, kolik kg oxidu uhelnatého připadá ročně na 1 osobní automobil?

Závěr:

Tyto příklady slovních úloh jsou vybrány pro každý ročník zvlášť podle jednotlivých očekávaných výstupů či probraného učiva matematiky. 5. ročník je záměrně zaměřen na ekologický dopad dopravní situace ve světě či u nás, protože zde je jistě nejvyšší čas, aby si žáci také uvědomili nevýhody a rizika automobilizace lidstva.

Formulace by pak mohla být rozvinuta vhodnými otázkami a doplněním dopravních znalostí. Takovýto příklad bych zařadila nejméně 2krát týdně do výuky matematiky. Samozřejmě dle možností a časové dotace.

ZAČLENĚNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVY DO UČEBNÍCH OSNOV VYBRANÝCH UČEBNÍCH OBORŮ NA SOU

Lenka ŠTOURÁČOVÁ

Úvod

Současný stav a inovativní náměty

Dopravní výchova provází člověka po celý život. Už v mateřské škole děti získávají ty nezákladnější znalosti, chodí na dopravní hřiště a trénují jízdu na kole s ohledem na dopravní značky, křižovatky, apod.

Také na základní škole jsou připravovány na život, jehož součástí je účast v dopravě, ať už jako chodce, cyklisté, motocyklisté nebo řidiči aut.

V dospělosti se musí účastníci silničního provozu průběžně seznamovat s novými předpisy a uplatňovat je v praxi, což je důležitý předpoklad, aby se zlepšila situace v dopravě a bezpečnost na silnicích.

Ruku v ruce je nutné mládež i dospělé motivovat a vést k ohleduplnosti, slušnosti, ukázněnosti a úctě k životu.

Myslím si, že dopravní výchova je opravdu důležitou součástí vzdělávání a výchovy.

Pracuji jako učitelka odborného výcviku na SOU a SOŠ – učební obor kuchař-číšník (kuchařka-servírka).

Na naší škole existují ještě učební obory – zemědělec-hospodyňka, cukrář-cukrářka, řezník a střední odborná škola SOŠ.

S výukou dopravní výchovy se v minulých letech setkali jen studenti učebního oboru zemědělec-hospodyňka v povinném předmětu „Motorová vozidla“.

Úkolem tohoto předmětu je připravit žáky k získání řídičského oprávnění skupiny T v průběhu 2.ročníku studia.

Obsah výuky odpovídá vyhlášce Federálního ministerstva dopravy č.55/1991 Sb. O výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel. Podle této vyhlášky je minimální hodinová dotace pro výcvik řidičů skupiny T stanovena na 59 hodin.

Pro rozšíření řídičského oprávnění ze skupiny T na skupinu B ve 3. ročníku je stanoven minimální počet hodin 17. Vzhledem k tomu, že se většinou jedná o dívky, je obsah výuky rozšířen na jednohodinový předmět, tj. 33 hodin.

Při rozšiřování řidičského oprávnění ze skupiny T na skupinu C ve 3. ročníku je vyhláškou stanovena minimální dotace hodin na 79 hodin.

Zbývající hodiny jsou věnovány procvičování a opakování učiva jednotlivých tématických celků. Pro předvedení ke zkoušce musí být minimální počet hodin stanovený vyhláškou splněn.

Výuku předmětu Motorová vozidla může vést vyučující s platným osvědčením pro učitele řidičů motorových vozidel pro příslušnou skupinu.

Předmět:

Motorová vozidla I.

Učební obor: zemědělec-hospodyňka

2. ročník

(2 hodiny týdně, celkem 66 hodin)

Rozpis učiva:

1. Pravidla silničního provozu

Ustanovení pravidel silničního provozu, dopravní značky a dopravní zařízení včetně signálů pro řízení provozu ve vztahu k provozu motorových vozidel.

Řešení dopravních situací.

Rozbor příčin dopravních nehod, protialkoholní tematika a toxikománie.

Skupiny řidičských oprávnění, rozsah řidičského oprávnění, tělesná a duševní schopnost a spolehlivost k řízení motorových vozidel, povinnost držitele řidičského průkazu.

Podmínky provozu motorových vozidel skupiny T (způsobilost k provozu, technické prohlídky, vyřazování z provozu), hospodárnost provozu silničních motorových vozidel.

Občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost řidiče, rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel.

2. Konstrukce a údržba traktoru

Všeobecný popis a soustava traktoru.

Účel, druhy, základní popis konstrukce, činnost, základní údržba, možné poruchy a jednoduché opravy jednotlivých skupin traktoru.

Zásady preventivní údržby, její význam pro bezpečnost a hospodárnost provozu a ochranu životního prostředí.

Základní postupy při vyhledávání běžných poruch a jejich odstraňování.

3. Teorie jízdy

Ovládací ústrojí traktoru.

Základní postupy řidičských dovedností (rozjíždění, řazení rychlostních stupňů, brzdění, zastavování, ovládání volantu, couvání).

Jízda s traktorem v různých situacích, postup úkonů, jízda za různých provozních poměrů a podmínek silničního provozu.

Jízda s přívěsem, vlečení vozidel.

Obecné zásady ochrany životního prostředí při provozu traktorů a pracovních strojů.

4. Zásady bezpečné jízdy

Základní fyzikální zákonitosti jízdy s traktoem a přívěsem.

Vliv člověka, technického stavu vozidla a prostředí na bezpečnost jízdy.

Zásady předvídavosti, rozpoznávání a řešení kritických situací.

Problematika vzájemných vztahů jednotlivých účastníků silničního provozu (dopravní etika).

Uložení a přeprava nákladů, přeprava strojů a nářadí na traktoru.

5. Zdravotnická příprava

Prevence dopravních nehod ze zdravotních příčin.

Obecné zásady jednání při dopravní nehodě.

Stavy bezprostředně ohrožující život, zásady první pomoci.

První pomoc při jednotlivých poraněních.

Výbava a použití autolékárničky.

6. Opakování a procvičování probraného učiva

Předmět:

Motorová vozidla II.

Učební obor: zemědělec-hospodyňka

3. ročník

(2 hodiny týdně, celkem 66 hodin)

Rozpis učiva:

Rozšiřující výcvik z T na C

1. Pravidla silničního provozu
2. Nauka o konstrukci a údržbě vozidla
3. Opakování

Uvedený rozsah výuky se vztahuje na chlapce (rozšiřující výcvik z T na C).

Výuku pro dívky (rozšiřující výcvik z T na B) školy zkrátí na 1 hodinu týdně. Zbývající hodinovou dotaci lze využít pro výuku volitelných předmětů

Při rozpracování Rámcového vzdělávacího programu pro střední školy jsme na naší škole zavedli nový teoretický předmět „Dopravní výchova“.

Předmět:

Dopravní výchova

Předmět je nepovinný, určený pro žáky druhých ročníků ostatních učebních oborů: kuchař-číšník, cukrář-cukrářka, řezník a SOS.

2. ročník

(1 hodina týdně, celkem 33 hodin)

Rozpis učiva:

1. Zopakování některých ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích vztahujících se k chodcům jako např. (užívání chodníku, chůze po levé krajnici nebo na levém okraji vozovky, jízda na kolečkových bruslích, přechod pro chodce, řízená křižovatka, přecházení křižovatky mimo přechod, provoz v obytné a pěší zóně).
2. Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky. Jejich povinné vybavení (dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami, zadní odrazkou červené barvy, přední odrazkou bílé barvy, odrazkami oranžové barvy na obou stranách pedálů...).

Vybavení jízdního kola pro jízdu za snížené viditelnosti (světlotemetem svítícím dopředu bílým světlem, zadní svítlnou červené barvy, zdrojem elektrického proudu zajišťujícím svítivost světel).

Doporučené vybavení (zvonek, kryt řetězu, blatníky).

Technické podmínky (volné konce trubky řídítek musí být pečlivě zaslepeny, zakončení ovládacích páček brzd musí být obaleny nebo hrany správně zakřiveny, matice nábojů kol musí být uzavřeny, pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné deformace).

3. Jízda na jízdním kole
Cyklista mladší 15 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.
Dítě mladší 10 let smí na silnici jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let, to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.
Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou, je-li však jízdní kolo vybaveno sedadlem pro přepravu dítěte, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let.
Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé kolo, ruční vozík, psa a velké předměty.
Dopravní značky, kam nesmí cyklista vjíždět – Zákaz vjezdu všech vozidel, Zákaz vjezdu jízdních kol, Zákaz vjezdu vyznačených vozidel, Dálnice, Stezka pro chodce, Pěší zóna.
4. Vjíždění na pozemní komunikaci
Při vjíždění na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům, která se na komunikaci již pohybují.
Nutný dostatečný rozhled, jinak zajistit pomoc způsobilé osoby.
5. Znamení o změně směru jízdy
Znamení je nutno dát vždy před započítím jízdního úkonu.
Znamení dáváme směrovými světly nebo paží.
6. Svislé dopravní značky
Stezka pro cyklisty, Jízda v jízdních pruzích, Vyhýbání, Zastavení a stání, Jednosměrný provoz, Zákaz zastavení, Zákaz stání, Zúžená vozovka, Příkázaný směr

objíždění, Směrové šipky, Řadící pruhy, Prikázaný směr jízdy vpravo, vlevo, přímo, Zákaz odbočování vpravo, Křižovatka s vedlejší komunikací, Dej přednost v jízdě, Stůj, dej přednost v jízdě, Hlavní pozemní komunikace, Konec hlavní pozemní komunikace, Kruhový objezd....

7. Vodorovné dopravní značky
8. Světelné signály
9. Řízení provozu pokyny policisty

V každém tématickém celku se předpokládá využívání vizualizace ve formě nástěnných posterů a promítání videokazet, CD, DVD.

Ve třetím ročníku každého učebního oboru bude zařazen nepovinný předmět „**Motorová vozidla (příprava na autoškolu)**“, kde budou probírány předpisy o provozu vozidel, konstrukce motorových vozidel, jejich ovládání, údržba, teorie řízení motorových vozidel, zásady bezpečné jízdy, zdravotnická příprava.

Dotace hodin – 1 hodina týdně.

Výuku předmětu motorová vozidla může vést vyučující s platným osvědčením pro učitele řidičů motorových vozidel.

DOPRAVNÍ PEDAGOGIKA NA ZÁKLADNÍCH A STŘEDNÍCH ŠKOLÁCH

Radomír PIVOŇKA

Úvod

Toto téma považuji za velmi zajímavé, a s rostoucím počtem automobilů na našich silnicích také za velmi aktuální. Nepůsobím sice v pedagogické sféře, ale jako dlouholetý zaměstnanec Městské policie Brno, mohu svými zkušenostmi přispět k problematice dopravní výchovy na základních a středních školách. V průběhu své dosavadní praxe jsem zjistil, že na většině škol není dopravní výchově mládeže věnována taková péče, jakou by si zaslouhovala. Od této skutečnosti se odráží i stále vysoký počet úmrtí na našich silnicích, které bývají stále častěji zaviněny nejen řidiči motorových vozidel, ale i nesprávným pohybem chodců po dopravních komunikacích, z nichž jsou to především děti a senioři. Zejména cyklisté jsou rizikovou skupinou. Přestože zatím nikde není uzákoněna nutnost znát dopravní předpisy než cyklisté vyjedou na svých kolech, měli by být informováni a seznámeni alespoň v minimálním rozsahu, týkajícím se znalostí dopravních značení a bezpečném projetí křižovatek. Domnívám se, že učitelé, absolvující Pedagogickou fakultu zaměřenou na dopravní problematiku, by se uplatnili na všech typech škol, a jejich přínos pro bezpečnost dětí a mládeže na pozemních komunikacích by byl vysoký. Vítám rovněž takové akce, jako je tato konference, kde se mohou konfrontovat teoretické výsledky výzkumného záměru Škola a zdraví pro 21. století a zkušenosti pracovníků, kteří vedou dopravní výchovu v pedagogickém terénu.

Základní školy

Ač má většina našich obyvatel názor, že Městská policie je pouze další represivní nástroj státu, působící vedle již známější PČR, není tomu zdaleka tak. Stačí se podívat ráno na přechody přes vozovky v blízkosti škol, a vidět strážníky dbající o bezpečné přecházení dětí po těchto přechodech. Je to záslužná práce, neboť ne všechny děti jsou doprovázeny svými rodiči, kteří jim pomohou přejít. Ty ostatní jsou odkázány na strážníka, který provoz zastaví a umožní bezpečný přechod na druhou stranu. Už i tady se setkávám s problémy. Děti, a nejsou to zrovna prvňáčkové, prakticky vůbec neznají pokyny strážníka, nebo chcete-li policisty. Auta stojí v obou směrech a ony se rozhlíží doleva, doprava a pak se bezradně dívají na mne, co jim to vlastně ukazují? Většinou si musím pro ně přijít a převést je jako jejich rodiče! Situace na některých školách je už taková, že se na bezpečný přechod dětí přes silnici dohlíží i po jejich vyučování v odpo-

ledních hodinách. Možná se to může zdát neuvěřitelné, ale vycházím ze své osobní zkušenosti.

Před několika lety jsem s kolegy prováděl návštěvy základních škol, kde jsme dětem zábavnou formou vysvětlovali, jak přecházet po přechodu pro chodce, jak jezdit na kole a poznávat dopravní značky. Pak se tato forma prevence přenesla na samostatný odbor, který má k dispozici nespočet obrazových a modelových situací, které lépe znázorní, jak se mají děti na pozemních komunikacích chovat. Ale i toto je dle mého názoru nedostačující. Při návštěvě školských zařízení si dodnes prohlížím jejich výzdobu. Nemám na mysli obrazy a plastiky vytvořené dětmi a učiteli, ale hledám plakáty s dopravní tematikou. Když se mi podaří nějaké najít, jsou to většinou obrázky dopravních značek hustě seřazených za sebou na velkém formátu, a děti se o toto vyobrazení prakticky nezajímají. Uznávám, že je dnešní doba mnohem jiná, než byla v osmdesátých letech minulého století, ale i tak se domnívám, že vtipné obrázky dopravních značek, které dětem maloval ilustrátor Miloš Nesvadba, by se líbily i dnešním dětem, minimálně na prvním stupni základní školy. Dodnes si je pamatuji a jsem přesvědčen, že to byl správný směr, jak děti zaujmout pro problematiku Dopravní výchovy.

Při návštěvách základních škol, které z jakéhokoli důvodu stále provádím, mne zajímá, jak se učitelé zaměřují na oblast dopravní výchovy. Pedagogové projevují svou snahu tak, aby děti věděly, že ulice není jen pro hry, a nebezpečí hrozí i nechtěným spadnutím míče do vozovky. Ale zaměření na tento specifický obor postrádám.

Jeden neznámý muž mi kdysi řekl, že na přechodu pro chodce supluji rodiče a školu. Nevěnoval jsem tomu zvláštní pozornost, až doma mne napadlo, že má pravdu. Vždyť dnes i na základní škole pracují učitelé s magisterským titulem a dopravní výchova by se měla stát součástí jejich poslání vyučovat. V tomto ohledu je velmi vhodné studenty vysoké školy a budoucí pedagogy vzdělávat i v oblasti dopravní výchovy.

Střední školy

Informační technologie, satelitní komunikace a všechny moderní disciplíny jsou ve velké míře zastoupeny ve studiu na každé škole, tak proč ne dopravní výchova, když na tomto oboru není prakticky žádný odborník a nad jejich potřebou se nezamýšlí pouze ředitelé škol, ale je především nutností v návaznosti na současný motorizovaný svět? Jak si vysvětlit situaci v USA, kde mohou osobním automobilem jezdit již absolventi středních škol, bez dosažení plnoletosti? Přitom tzv. zletilosti, či jinak věku dospělého jedince, dosahují po dovršení dvaceti jedna let!

V našich podmínkách si osobně nedovedu představit šestnáctiletého řidiče, jak s opatrností projíždí kolem škol a dbá dopravních předpisů. Není možné, aby tento rozdíl byl smazán?

Snad ano, je ale potřebné, aby pedagogové na středních školách měli dostatečné vzdělání v oblasti dopravní výchovy a aplikovali ho v učebních osnovách jako nedílnou součást vyučování. Autoškoly nás v tomto směru nikam kupředu neposunou. Ne každý student chce vlastnit řidičský průkaz, a ne každý rodič takového studenta je ochoten zaplatit ne příliš nízkou hodnotu za získání řidičského průkazu svého potomka. I tak je dle mého názoru doba, strávená v autoškolě natolik krátká, že absolvent se po dalších několik měsících učí zvládat dopravní situace během provozu na silnici.

A znovu se vracím k problému v současnosti velmi populární cyklistiky. Jízdu na kole žádná autoškola nevyučuje, a nezřídka se setkávám při zastavení mládeže na kole s tím, že vůbec nemají ponětí, že se dopustili nějakého přestupku. Jejich vysvětlením je, že oni přece nemají řidičský průkaz, tak jak mají vědět, čeho se dopustili? Jak se vyvarovat zbytečných úrazů a nezřídka i úmrtí? Cílevědomým působením na žáky a studenty ze strany pedagogů, jejich odborným zaměřením na dopravní výchovu. Aby se současný nepříznivý trend nehodovosti a úrazů souvisejících s dopravou snížil na minimum, bude zapotřebí vyučovat dopravní problematiku velmi intenzivním způsobem a s použitím moderních dostupných pomůcek.

DOPRAVNÍ SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ V JIHMORAVSKÉM KRAJI

Martin FLEKAL

Tento příspěvek na konferenci k výzkumnému záměru „Škola a zdraví pro 21. století“ se dotýká nejryzejší formy praxe dopravní výchovy, jako vyústění jakékoliv teoretické přípravy a vědomostního rozvíjení dopravních poznatků žáků ve vyučování do praktické zkoušky správného dopravního chování. Nejběžnějším takovým vyústěním, které bývá periodicky na školách nebo při domech dětí a mládeže opakováno, je dopravní soutěž.

Dopravní soutěž jako motivační prvek pro zapojení co nejvíce škol a týmů i žáků do dopravní výchovy je v Jihomoravském kraji již tradiční akce. Zapojuje se do ní stále větší počet škol. Získává také na popularitě tím, že ji provází zajímavý program. Soutěž je každoročně vyhlašovaná Ministerstvem dopravy společně s dalšími vrcholnými orgány státní správy.

Ne jinak tomu bylo i letos.

Při plánování se vycházelo ze záměru vyhlášovatele této soutěže o co nejmasovější zapojení všech škol od základního kola až po celostátní finále, případně až do mezinárodního finále v případě mladší kategorie.

Obtížnost soutěže, časová i organizační náročnost přípravy, ale i celkový zážitek a dojem získává na postupné gradaci a podporuje tím zdravou soutěživost mezi jednotlivci, školami, regiony i jednotlivými kraji.

Jako motivační prvek byl využit příslib finančního příspěvku na pomoc při realizaci okrskového kola ve výši 2 tis. Kč, při realizaci oblastního kola ve výši 5 tis. Kč a pro krajské kolo ve výši 50 tis. Kč.

V jihomoravském kraji bylo krajské kolo již druhým rokem vyhlášeno jako Soutěž o putovní pohár hejtmána Jihomoravského kraje. Byla mu proto věnována větší péče jak po stránce finančního, materiálního i organizačního zabezpečení. Pro účastníky krajského kola, tj. pro vítěze oblastních kol, byl kromě soutěží připraven i doprovodný program, letos ve spolupráci s Armádou České republiky. Celou organizaci nachystali pracovníci ZŠ Oslavany a pracovníci DDM Oslavany.

Na zajištění soutěží krajského kola se podílela řada profesionálních institucí a organizací, například pracovníci ČČK Brno-město, Policie České republiky, Městská policie Brno a Oslavany, pracovníci Odboru dopravy JMK, města Ivančic a Oslavan. Při slavnostním zahájení soutěží pak vystoupili zástupci Ministerstva dopravy ČR, Jihomoravského kraje, města Oslavany a ZŠ Oslavany.

Krajské kolo, jako vyvrcholení soutěží v rámci Jihomoravského kraje, se konalo ve dvou dnech. První den probíhaly soutěže v DDH v Oslavanech, konkrétně disciplíny v jízdě zručnosti a jízdě po DDH. Pak se soutěžící týmy i s doprovodem stačily pouze naobědvat a následoval přesun do letního dětského tábora v areálu „U LAMBERKA“, kde pokračovala odpolední zájmová činnost a doprovodný program. Ten zajistil DDM Oslavany společně s příslušníky AČR z nedaleké letecké základny u Náměště nad Oslavou a dobrovolnými hasiči z nedaleké vesničky Březník.

Druhý den pokračovaly disciplíny ze zdravotní přípravy a test z pravidel silničního provozu.

Po obědě byly slavnostně vyhlášeny výsledky, předány ocenění nejlepším a drobné pozornosti všem zúčastněným. Nechybělo ani předání putovního poháru z rukou krajského zástupce JMK.

Uveďme pro představu náročnosti přípravy a organizace takové soutěže alespoň stručný přehled základních dokumentů o pravidlech, podmínkách a spolupráci, které je potřeba vytvořit, aplikovat a nasmlouvat. Prvním takovým dokumentem jsou propozice:

PROPOZICE KRAJSKÉHO KOLA DOPRAVNÍ SOUTĚŽE MLADÝCH CYKLISTŮ (32. ročník)

a

O Putovní pohár hejtmana Jihomoravského kraje (2. ročník)



DDH ZŠ OSLAVANY
26. a 27. května 2009



MINISTERSTVO DOPRAVY

Čestné předsednictvo:

Mgr. Michal Hašek – hejtman Jihomoravského kraje
Václav Kobes – generální sekretář ÚAMK-ČR, Praha
Ing. Rostislav Snovický – vedoucí odboru dopravy JMK
Ing. Josef Machala – odbor dopravy JMK, BESIP
Vít Aldorf – starosta města Oslavany
Ing. Ivana Krejčová – vedoucí oddělení školství MU
Ivančice
PhDr. Ivan Kocáb – ředitel ZŠ Oslavany

Ředitelství soutěže:

ředitel soutěže
zpracování výsledků
hlavní rozhodčí

Mgr. Martin Flekal DDM Oslavany
Mgr. Marcela Flekalová DDM Oslavany
Ing. Eva Sáblová DDM Oslavany

Štáb rozhodčích:

teoretická část-testy
praktická část-DDH
jízda zručnosti
první pomoc
členové

Policie ČR, MěP Brno
Ing. Karel Pospíchal MěP Brno
Mgr. Petr Horák, příslušníci Policie ČR
Ivana Holásková (OS ČČK Brno-město)
příslušníci PČR, strážníci MěP Brno a MěP Oslavany
příslušníci PČR – SPŠ MV Brno
žáci ZŠ Oslavany

Jury:

Ing. Blanka Sunkovská – Ministerstvo dopravy ČR
Ing. Dušan Valach – region.prac. BESIP pro
Jihomoravský kraj
JUDr. Miroslav Šula – město Mikulov, Odbor dopravy

Termín:

26. a 27. května 2009

Místo:

26. 5. 2009 – Dětské dopravní hřiště ZŠ Oslavany,

kontaktní jméno a číslo tel.:

Mgr. Petr Horák, 546 423 224

27. 5. 2009 – areál „U Lamberka“, Březník

kontaktní jméno a číslo tel.:

Mgr. Martin Flekal, 546 423 520, 739 634 400.

Stravování:

26. 5. 2009 ŠJ ZŠ Oslavany a areál „U Lamberka“,
Březník

Ubytování:

areál „U Lamberka“, 675 74 Březník

Zahájení soutěže:

26. května 2009, 11:00 h

Vyhlašovatelé soutěže:

Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC) vyhlašuje Ministerstvo dopravy – BESIP se spoluvyhlašovatelé – Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policejní prezidium České republiky, Ústřední automotoklub ČR, Autoklub České republiky, Český červený kříž a další orgány a organizace.

Pořadatelé a spolupořadatelé jihomoravského kola soutěže:

Jihomoravský kraj, MMB – odbor dopravy ve spolupráci s odborem školství, aktiv Besip MMB, regionální pracoviště BESIP pro kraj Jihomoravský, SPŠ MV Brno; ZŠ Oslavany, DDM Oslavany, Město Oslavany, oddělení školství MU Ivančice, Mě DI PČR Brno, MP Brno, MP Oslavany, Český červený kříž OS Brno-město, PČR Ivančice.

Program soutěže:

Úterý 26. 5. 2009

Příjezd a zaregistrování družstev:	9 ⁰⁰ – 10 ⁰⁰
Porada a rozprava organizačního štábu, ředitele soutěže a hlavního rozhodčího s vedoucími družstev	10 ⁰⁰ – 10 ⁴⁵
Test Poskytování první pomoci	10 ⁰⁰ – 10 ⁴⁵
Zahájení:	11 ⁰⁰
Soutěžní disciplíny	11 ³⁰ – 14 ⁰⁰
- jízda zručnosti a jízda po DDH podle PSP	
Oběd:	14 ⁰⁰ – 14 ⁴⁵
Přesun do areálu „U Lamberka“, Březník	15 ⁰⁰
Dále ubytování, odpolední a večerní program (táborák, kultura, sport)	

Středa 27. 5. 2009

Snídaně	7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰
Soutěžní disciplíny:	8 ⁰⁰ – 11 ⁰⁰
- poskytování první pomoci, praktická část	
- pravidla provozu na poz. komunikacích, test	
Pozn.: Součástí dopoledního programu bude soutěž celého družstva společně ze zalepení duše kola včetně demontáže a montáže na čas.	
Oběd:	11 ⁰⁰ – 12 ⁰⁰
Vyhlášení výsledků, slavnostní ukončení soutěže	12 ⁰⁰

Pokyny k soutěži:

Soutěž bude uskutečněna v jednom dni a sestává ze 4 disciplín:

- pravidla provozu na pozemních komunikacích – teoretická část
- pravidla provozu na pozemních komunikacích – praktická část
- jízda zručnosti
- zásady poskytování první pomoci – test i praktická část

Bodování a hodnocení jednotlivých disciplín bude prováděno dle platných „Propozic a pokynů k organizaci Dopravní soutěže mladých cyklistů“, vydaných Ministerstvem dopravy ČR – BESIP a dle harmonogramu stanoveného pořadatelem.

Soutěže se zúčastní čtyřčlenná družstva ve dvou kategoriích:

Změna „Pravidel pořádání dopravní soutěže mladých cyklistů 2009“

Na základě Usnesení ze dne 13.3.2009 jednání přípravného výboru celostátního finále dopravní soutěže mladých cyklistů, které proběhne ve dnech 16.–18.6.2009 ve Světle nad Sázavou, dochází pro rok 2009 ke změně „Pravidel pořádání dopravní soutěže mladých cyklistů“:

Soutěže se mohou zúčastnit ve 2. kategorii i žáci 9.ročníků základních škol.

Věková hranice pro soutěžící v 1. kategorii – dovršení maximálně 12 let v příslušném kalendářním roce (2009) zůstává nezměněna!

I. kategorie - dvě dívky + dva chlapci z 5.– 6. ročníku (popřípadě i 4. ročník) ZŠ

II. kategorie - dvě dívky + dva chlapci ze 7.– 9. ročníku ZŠ

Podmínkou pro zařazení do I. kategorie je, že soutěžící nesmí v roce 2009 dovršit 13. let věku, tj. rok narození 1997 a mladší.

Jízdní kola jsou zajištěna pořadatelem. Soutěžící převezme kolo před plněním soutěžního úkolu, upraví si sedlo a řídítka za pomoci servisní služby a po splnění soutěžního úkolu kolo odevzdá servisní službě.

Vlastní cyklistická přilba nutná – podmínka pro účast v soutěži!

Soutěžící obdrží před zahájením soutěže startovní čísla podle startovní listiny. Startovní čísla musí mít soutěžící po celou dobu soutěže na těle, v případě neoznačení soutěžícího startovním číslem může rozhodčí potrestat soutěžícího 10 trestnými body.

Teoretické i praktické disciplíny se hodnotí jednotným bodovacím systémem - přidělováním trestných bodů.

V případě rovnosti bodů bude rozhodujícím kritériem umístění družstva v jednotlivých kritériích v tomto pořadí:

- 1) Test z PSP
- 2) Jízda dle PSP na DDH
- 3) Jízda zručnosti

Protest může podat pouze osoba, která doprovází družstvo, a to písemně, nejpozději do 15-ti minut po ukončení příslušné disciplíny, nebo do 15-ti minut po oficiálním zveřejnění výsledků disciplíny. Protest se podává hlavnímu rozhodčímu – viz výše.

V soutěži vítězí v každé kategorii družstvo, které po sečtení trestných bodů ze všech disciplín dosáhne nejmenšího počtu trestných bodů a postupuje do celostátního kola!

Vedle základních programových propozic jsou významným dokumentem k organizaci soutěže tzv. organizační pokyny.

Organizační pokyny:

Soutěže se zúčastní družstva nominovaná přihláškou potvrzenou ředitelem ZŠ (viz propozice). Současně je zde uveden pedagogický doprovod. V případě, že se nemůže některý nominovaný člen družstva zúčastnit, bude nahrazen náhradníkem, změna ve startovní listině se provede před zahájením soutěže u prezentace a registrace družstev.

Do krajského kola automaticky postupují družstva vítězných škol z loňského JM krajského kola. Pořadatel jim uděluje tzv. „Divokou kartu“. V I. kategorii družstvo ZŠ Oslavany a ve II. kategorii družstvo ZŠ Blansko. Tato družstva při slavnostním zahájení předají do rukou hejtmana JMK propůjčené Putovní poháry a budou jim předány repliky pohárů, které již zůstanou na školách.

- Stravování je zajištěno soutěžícím i doprovodu ve školní jídelně ZŠ Oslavany a areálu „U Lamberka“, Březník z prostředků pořadatele soutěže.
- Doprava soutěžících a doprovodu do místa konání DSMC zajistí vysílající organizace, cestovné se neproplácí. Doprava během a po ukončení soutěže do Brna bude zajištěna pořadatelem.
- Vybavení: Účastníci soutěže si s sebou vezmou sportovní oblečení, oblečení na spaní v chatkách, s sebou spacák. Soutěž se uskuteční za každého počasí.
- Pedagogický doprovod je po celou dobu konání soutěže odpovědný za chování členů družstva a za včasný nástup na jednotlivé disciplíny.

Pořadatel si vyhrazuje právo změny v průběhu a organizaci soutěže, pokud tuto změnu schválí hlavní rozhodčí.

Soutěžní disciplíny:

Soutěž obsahuje čtyři rovnocenné části:

Část 1: pravidla provozu na pozemních komunikacích – teoretická část

Úkolem této disciplíny je prověřit teoretické znalosti žáků – cyklistů z PSP v rozsahu nezbytném pro každého cyklistu.

Každý soutěžící obdrží test s otázkami a tiskopis k řešení testových otázek. Úkolem soutěžícího je v tiskopisu výrazně zaškrtnout křížkem písmeno správné odpovědi.

Doba k vyřešení daného testu je 25 minut.

Hodnocení:

- za každou nesprávnou odpověď 5 trestných bodů
- za přistižení při opisování 30 trestných bodů

Část 2: pravidla provozu na pozemních komunikacích – praktická část (jízda po DDH):

Úkolem soutěžícího je jezdit po dobu 5-ti minut po vozovkách DDH při dodržování všech potřebných zásad a ustanovení PSP. Do jedné pětiminutové jízdy startuje dle možnosti jedno družstvo. Po uplynutí 5-ti minut na znamení zvukového signálu jsou soutěžící povinni se vrátit. Samozřejmě po celou dobu jízdy (od startu až do prostoru cíle – ukončení jízdy) je dodržování PSP sledováno a kontrolováno (ukazování směru jízdy, správné odbočování, přednost v jízdě, zastavení u okraje vozovky apod.)

Hodnocení:

- za každý chybně provedený úkon a za přestupek proti PSP 5 trestných bodů
- za způsobení dopravní nehody (kolizní situace apod.) 20 trestných bodů

Část 3: jízda zručnosti: (upozorňujeme, že není měřen čas!)

Úkolem soutěžícího je na povel startéra vyjet do okruhu vyznačené tratě a v daném pořadí překonat postavené překážky. Okruh vyznačené tratě se absolvuje pouze jednou!

Hodnocení:

- za každou jednotlivou chybu dle povahy překážky – dotek tělem nebo jízdním kolem překážky, vyjetím jedním kolem z daného prostoru překážky, sjetí jedním kolem z prkna, dotek jednou nohou země, shození kužele, pohárku s vodou, shození laťky na metě, nezastavení ve vymezeném prostoru, apod. 2 trestné body
- za vyjetí z vyznačené tratě oběma koly, za vynechání větší části překážky nebo sjetí z překážky v její první polovině, za pád z kola nebo dotek země oběma nohama, apod.
5 trestných bodů
- za vynechání překážky 10 trestných bodů
- na každé jednotlivé překážce může soutěžící obdržet maximálně 10 trestných bodů

Část 4:

a) zásady poskytování první pomoci – praktická část

Úkolem této disciplíny je ověření teoretických znalostí a praktické dovednosti při poskytování laické první pomoci zraněným při dopravní nehodě.

Příklady úkolů: ošetření zraněného kolene, ošetření zraněného lokte, znehybnění zlomené nohy či ruky, ošetření oděrky na různých místech těla, zastavení krvácení na ruce, na noze (tepenné, žilné), znehybnění prstu, poskytnutí umělého dýchání. Každý člen družstva bude plnit vylosovaný úkol jednotlivě!

Hodnocení:

- za splnění úkolu s drobnými chybami a nedostatky 5 trestných bodů
- za splnění úkolu s většími chybami, které mohou ovlivnit správné poskytnutí první pomoci 10 trestných bodů
- za nesplnění daného úkolu 20 trestných bodů

b) zásady poskytování první pomoci – teoretická část

Úkolem této disciplíny je prověřit teoretické znalosti žáků – cyklistů z poskytování první pomoci.

Každý soutěžící obdrží test s otázkami a tiskopis k řešení testových otázek. Úkolem soutěžícího je v tiskopisu výrazně zaškrtnout křížkem písmeno správné odpovědi.

Doba k vyřešení daného testu je 25 minut.

Hodnocení:

- za každou nesprávnou odpověď 5 trestných bodů
- za přistížení při opisování 30 trestných bodů

Pořadatel si vyhrazuje právo změny v průběhu a organizaci soutěže, pokud změnu schválí hlavní rozhodčí.

V neposlední řadě je potřebným dokumentem při přípravě soutěže návrh a topografie přihlášky účastníka:

**PŘIHLÁŠKA – NOMINACE
do krajského kola
DOPRAVNÍ SOUTĚŽE MLADÝCH CYKLISTŮ**

DDH ZŠ OSLAVANY
26. a 27. května 2009

ŠKOLA

Tel:.....

Obec (zřizovatel školy)

..... kategorie

	Jméno a příjmení	Datum narození	třída	adresa
doprovod			----	
1.				
2.				
3.				
4.				

Požaduji - nepožaduji* odvoz po ukončení soutěže do Brna

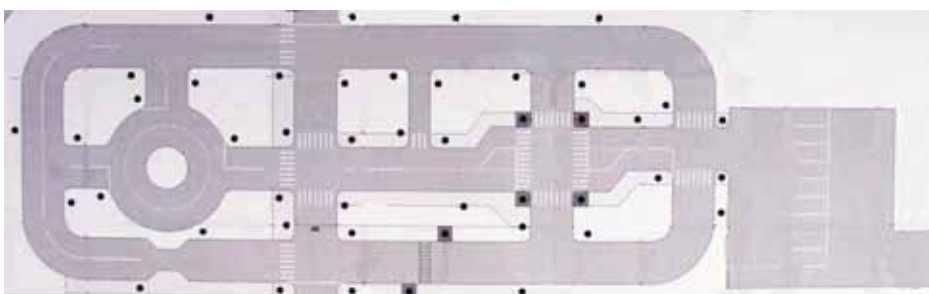
*nehodící se škrtněte

.....
razítko školy a podpis odp.osoby

Vyplněnou přihlášku zašlete nejpozději do 15. 5. 2009 na adresu:

ZŠ Oslavany
Mgr. Petr Horák
Hlavní 43
664 12 Oslavany
tel: 546 423 224
e-mail: horak@zs-oslavany.selfnet.cz

Příloha 1: Areál DDH ZŠ Oslavany



Příloha 2: Areál „U Lamberka“, Březník



Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU

Část 3: Analýza kategorií mediálních pramenů pro dopravní výchovu

Prevention of participation of children in traffic accidents in the mirror the scale and forms of traffic education for children and youth in selected EU countries

Part 3: Analysis of categories of media sources for traffic education

Mojmír Stojan

Abstrakt:

Významnou oporou dopravní výchovy dětí a mládeže jsou všestranně koncipované mediální prameny pro její teoretický i praktický výcvik. S jejich holistickým přehledem se lze nejlépe setkat v informační síti internetu s pomocí zadání klíčových slov do některého z vhodných vyhledávačů. Pro snadnější a rychlejší orientaci v práci s těmito informacemi na internetu byl vytvořen systém třídění pramenů a jejich kategorizace, sloužící k jejich následnému rozboru.

Prvním směrodatným kritériem je forma informačního výstupu.

Z tohoto hlediska se nám jeví tato možnost rozdělení:

- *Informace didaktického charakteru ve formě prostého textu*
- *Informace v textové formě vybavené statistickými doklady (grafy, tabulkami ...)*
- *Didaktický materiál vybavený statickými ilustracemi (obrázky, fotografiemi)*
- *Didaktický materiál doprovázený animovaným komentářem*
- *Multimediální forma didaktických pramenů (VHS, CD, DVD – program řízený textem)*
- *Multimediální forma didaktických pramenů (VHS, CD, DVD – program řízený audiopokyny)*
- *Multimediální forma didaktických pramenů s interaktivní funkcí*
- *Kategorie terénního výcviku a organizace*

Klíčová slova:

dopravní výchova; mediální prameny

Abstract:

Traffic education finds its main support in universally designed media sources for its theoretical and practical training. Their holistic overview can be best found on the internet using keywords that are typed into appropriate internet browsers. A new system was formed, for an easier and faster orientation in one's work – classification and categorization of the sources and subsequent analysis.

The first criterion is the form of the information output.

From this perspective, we can use this type of division

- *Information of didactic nature in the form of plain text*
- *Information in text form with statistical evidence (charts, tables ...)*
- *Materials provided with static illustrations (pictures, photographs ...)*
- *Materials accompanied by an animated comment*
- *Multimedia form of didactic sources (video cassette, CD, DVD – a program managed by the text)*
- *Multimedia form of didactic sources (video cassette, CD, DVD – a program managed by audio instructions)*
- *Multimedia form of didactic sources with interactive features*
- *The category of field training and organization*

Keywords:

traffic education; media sources

Téma „Děti a silniční provoz“ ve vzdělávání pedagogů 1. stupně ZŠ

The theme „Children and road traffic“ in the education of teachers for the 1st level of elementary schools

Mojmír Stojan – Pavel Pecina

Abstrakt:

Dopravní výchova se jeví jako použitelný nástroj prevence dopravní nehodovosti. Jejím dvěma nejvýznamnějšími částmi by měla být jednak specifická forma rodinné výchovy, pěstovaná od nejtítlejšího věku, a také institucionální forma, s níž se populace setká v mladším a starším věku školním, pubertálním a adolescentním, realizovaná především v nejrůznějších školských zařízeních. Klíčem k jejímu úspěšnému efektu je harmonický systém, stojící na obou pilířích, o jehož nalezení a realizaci usilují všechny vyspělé státy s rozvinutou dopravou.

Zdá se, že jedním z nejnadějnějších řešení je vytvořit z dopravní výchovy nepominutelný komplement globální výchovně-vzdělávací činnosti učitelů, kteří k tomu musí nabýt příslušné kompetence především v systému celé pedagogické přípravy.

Klíčová slova:

dopravní výchova; prevence dopravní nehodovosti; příprava pedagogů

Abstract:

Traffic education is seen as a tool for preventing traffic accidents. There are two most important parts of traffic education. Firstly, there should be a specific form of family education, cultivated from the earliest age and secondly an institutional form, with which the children come into contact. Children of younger and older school age, puberty and adolescence. This institutional form is mostly carried out in different types of schools. The key to its successful effect is a harmonic system, standing on two pillars, that developed countries with advanced transport should try to find and implement.

It seems that one of the most promising solutions is to make traffic education an ineliminable part of the global educational activities of teachers, who must acquire the relevant skills especially in the educational system of pedagogic training.

Keywords:

traffic education; prevention of traffic accidents; training teachers

Dopravní výchova ve studiu učitelství na pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně

Traffic education in the studies of pedagogy at the Pedagogical Faculty of Masaryk University, Brno

Vladimír Pechánek

Abstrakt:

Součástí kombinovaného studia učitelů 1. stupně na katedře didaktických technologií bylo ve školním roce 2008–2009 zpracování seminární práce na téma dopravní výchovy na 1. stupni ZŠ. Každý student dostal 2 ilustrace, které znázorňovaly konkrétní dopravní situaci, se kterou se dítě ve věku 6–10 let denně může setkat. Úkolem studentů bylo opatřit tuto ilustraci vhodným názvem a jednoduchým doprovodným textem, který by ji stručně a pro dítě tohoto věku srozumitelně vystihl. Studentem vytvořený text měl současně dítě – žáka motivovat k následné aktivitě ve vyučování dopravní výchově.

Klíčová slova:

dopravní výchova; situační dopravní modely; metodické návrhy

Abstract:

Working on seminar papers on road safety education for the first level of elementary schools was a part of the combined pedagogical studies at the didactic technologie department in the school year 2008 to 2009. Each student was given 2 illustrations, which represented a specific traffic situation, which the child aged 6 to 10 may encounter daily. The students were supposed to suit the illustration with a suitable title and a simple accompanying text, which would briefly capture the situation for the child of this age. The text created by the student was supposed to motivate the child – pupil into being active in the classes of traffic education.

Keywords:

road safety education; traffic situation models; methodological proposals

Některé aktuální problémy rozvoje dopravní výchovy žáků středních odborných škol a učilišť

Some current problems in the development of traffic education of students in secondary schools and vocational training schools

Karel Ouroda

Abstrakt:

Článek pojednává o některých aktuálních problémech dopravní výchovy a o podmínkách ve kterých tento proces probíhá. Autoři příspěvku se snaží zvýraznit ty kladné momenty, kterých se podařilo dosáhnout v dopravní výchově zejména na úrovni středních odborných škol a učilišť, s výjimkou autoškol. V závěrečné části článku jsou nastíněny některé možnosti a úkoly dopravní výchovy mládeže pro nejbližší období.

Klíčová slova:

dopravní výchova; střední odborná škola; žák; učitel; učitelství praktického vyučování; metody

Abstract:

The article dissert on some actual problems of the traffic education and about conditions in which this process proceeds. Authors entry strive define, what positive succeed realize in traffic education especially at the level vocational schools and training centre, excepting school for drivers. In final parts the article are sketching some possibilities and duties of the traffic education youth peoples for nearest period. In final parts the article are foreshadowed some possibilities and duties the traffic education youth peoples for nearest period.

Keywords:

traffic education; secondary school; student; teacher; teaching practical lessons; methods

Dopravní výchova – aktivní prevence

Traffic Education – active prevention

Jitka Heinrichová

Abstrakt:

Cílem dopravně výchovných akcí je upozornit žáky, rodiče a pedagogy na nutnost primární prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Pro zajištění oslovení co nejširší cílové skupiny je nutné volit různé formy a různá témata těchto akcí. Prostřednictvím individuální i kolektivní práce získávají žáci základní důležité poznatky o rizicích v dopravním prostředí. Tyto poznatky získávají vlastním zkoumáním a vlastní prací. Výsledky osobního poznání mají zpětnou vazbu na chování dětí a vnímání rizika.

Klíčová slova:

dopravní výchova; primární prevence; projektová výuka; soutěž; sebereflexe

Abstract:

The main goal of traffic education activities is to raise the awareness of pupils, parents and teachers to the need of primary prevention in road safety. Various forms and different topics of such actions have to be used to ensure addressing a wide range of target groups. Pupils gain important basic knowledge of the risks in the transport environment through individual and collective work. They gain knowledge through their own self-teaching and self-examination work. The results of personal knowledge have a feedback on children's behaviour and risk perception.

Keywords:

traffic education; primary prevention; project teaching; competition; self-reflection

Další vzdělávání pracovníků v dopravní výchově

Further training of traffic education employees

Petr Chvilíček

Abstrakt:

Príspevok pojednáva o realizaci doplňujícího pedagogického studia pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu v rámci celoživotního vzdělávání na Katedře didaktických technologií Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity v Brně. Popisuje obsahovou náplň některých odborných předmětů, jejich návaznost na ostatní obecné předměty a možnost pokračování ve studiu v bakalářském studijním programu zabezpečovaném pedagogickou fakultou a následné dosažení prvního stupně vysokoškolského vzdělání. Príspevok se zamýšlí nad potrebou tohoto typu vzdělání pro všechny zainteresované pracovníky, kteří se profesně věnují výchovou a vzděláváním v dopravě.

Klíčová slova:

dopravní výchova; celoživotní vzdělávání; učitel autoškoly; zkušební komisař řidičů

Abstract:

The contribution deals with the realisation of additional pedagogical studies for employees in traffic education and public administration for traffic, within the framework of lifelong learning at the department of didactic technologies at the Pedagogical faculty of Masaryk university in Brno. It describes the content of some technical subjects and their sequence to other common subjects. There is a possibility of continuing studying in the bachelor education programme at the Pedagogical faculty and potentially getting the first degree of college education. This contribution discusses the need of this type of education for all people that are professionally involved in traffic education.

Keywords:

traffic education; lifelong learning; driving instructor; driving examiner

Výuka dopravní psychologie v rámci studia pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu

The traffic psychology course for employees in traffic education and traffic administration services

Eva Šedá

Abstrakt:

Cílem kursu dopravní psychologie bylo seznámit studenty se základními aspekty a pojmy psychologie aplikované v dopravě. Detailně byla probrána témata týkající se systému člověk – vozidlo – dopravní prostředí, se zaměřením na psychologickou analýzu činnosti řidiče, jeho psychickou způsobilost pro řízení dopravních prostředků, včetně fenoménů, které mohou tuto činnost výrazným způsobem ovlivňovat (výuka a výcvik v řízení vozidla, zátěž, únava, monotonie, sociálně psychologické aspekty dopravy, typ pozemní komunikace a dopravního značení apod.). Velký důraz byl kladen na objasnění příčin vzniku dopravních nehod a na jednotlivé prvky zvyšující bezpečnost nejen řidiče, ale i dalších účastníků silničního provozu.

Klíčová slova:

dopravní psychologie; dopravní výchova

Abstract:

The aim of the traffic psychology course was to acquaint students with the basic aspects and concepts of traffic psychology. Issues, concerning the system man-vehicle-traffic environment, had been gone over in detail, concentrating on psychological analysis of the driver's activities, his mental capability for driving motor-vehicles, including the phenomena, that can seriously influence this situation (driving education and training, stress, tiredness, monotony, socio-psychological aspects of traffic, types of roads and traffic signs, etc.). There was a strong emphasis put on clarifying the causes of road accidents and on the elements increasing the safety of drivers and other road participants as well.

Keywords:

traffic psychology; traffic education

Vývoj dopravní výchovy

Traffic education development

Iva Provalilová

Abstrakt:

Úrazovost při dopravních nehodách se v poměru k nárůstu dopravy dlouhodobě udržuje na přibližně stejné hladině počtu případů, ale neustále dochází k těžším poraněním a nárůstu počtu úrazů dětí, seniorů, chodců a cyklistů. Původ dopravní nehody plyne z pochybení některé ze složek dopravního systému. Dopravní situace, které silniční provoz přináší, jsou řešeny mnohdy bohužel „chybně“, a ne jako celek, kterým doprava bezesporu je. Typickými rizikovými místy v dopravě jsou křižovatky, místa k přecházení komunikace, chůze po nesprávné straně chodníku. Proto by se dopravní výchova měla promítat nejen do školních vzdělávacích programů, ale i do nejrůznějších zájmových oblastí napříč generacemi, kde mohou získat komplexní informace a vzdělání o dopravě v celém jejím dopadu na společnost a životní prostředí.

Klíčová slova:

úraz; prevence; dopravní výchova

Abstract:

The accident rate has stayed pretty much the same in relation to the increase of traffic, but there are many more serious injuries and it is children, seniors, pedestrians and cyclists who are most often injured. Traffic accidents are the consequence of mistakes in the traffic system. Pedestrians and cyclists often solve traffic situations according to their judgement – which is unfortunately often wrong. Typical risky situations include intersections, pedestrian crossings, walking on the wrong side of the road. That is why traffic education should be a part of the curriculum and extracurricular activities. Through this, children can receive information and education in traffic.

Keywords:

accident; prevention; traffic education

Dopravní výchova v předmětu Matematika na 1. stupni ZŠ

Traffic education in the subject Mathematics at the 1st level of primary school

Pavla Rathúská

Abstrakt:

To, že se každý setkává se silničním provozem už od nejtutějšího dětství a musí řešit mnohdy i jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři byla součástí výchovně-vzdělávacího systému. Vhodným předmětem pro implantaci poznatků z oblasti dopravní výchovy je také matematika. V příspěvku se uvádí celá řada příkladů slovních úloh, které jsou rozlišeny podle náročnosti pro každý ročník zvlášť, s respektováním jednotlivých očekávaných výstupů či probraného učiva matematiky.

Klíčová slova:

matematika; dopravní výchova

Abstract:

The fact that each person comes into contact with road traffic from a very early age and must often deal with situations that are inappropriate to his age, induces the need for road safety education to be a part of the whole educational system. Mathematics is a very suitable subject for the implantation of knowledge in traffic education. The contribution contains many examples of verbal problems that are differentiated by the level of difficulty, separate for each grade, respecting each expected outcome.

Keywords:

mathematics; road safety education

Začlenění dopravní výchovy do učebních osnov vybraných učebních oborů na SOU

The integration of traffic education into the curriculum of selected fields in vocational schools

Lenka Štouračová

Abstrakt:

Také na středních odborných školách a učilištích je v učebním programu prostor pro integraci aspektů dopravní výchovy do jednotlivých předmětů. Dospívající mládež by měla být adaptována na parametry silničního provozu, jehož účastníky tito žáci již jsou, nebo se jimi brzy stanou. Proto je vhodné je seznamovat s předpisy a jejich uplatňováním v reálném silničním provozu. Zvláště příznivé podmínky pro dopravní výchovu na středních odborných školách jsou tam, kde je získání specifického řidičského oprávnění součástí vzdělávacího programu. I na ostatních školách je však možné podmínky pro dopravní výchovu nalézt.

Především je nutné mládež motivovat a vést k ohleduplnosti, slušnosti, ukázněnosti a úctě k životu.

Klíčová slova:

integrace učebního programu s aspekty dopravní výchovy

Abstract:

There is also space in the secondary schools' and vocational schools' curriculum for the integration of traffic education aspects into individual subjects. Teenagers should be adapted to the parameters of the road, because they either are or very soon will be their participants. Therefore, they should be familiar with the rules and their application in real traffic. The best conditions for implementing traffic education in vocational schools are schools, where the acquisition of a specific driver's licence is a part of the educational program. But there are also other schools in which we can find ideal conditions for traffic education. It is necessary to motivate and encourage young people to be considerate, polite, disciplined and to respect life.

Keywords:

the integration of curriculum and the aspects of road safety education

Dopravní pedagogika na základních a středních školách

Traffic education at primary and secondary schools

Radomír Pivoňka

Abstrakt:

Tento příspěvek pojednává o problematice dopravní výchovy na základních a středních školách. Poukazuje na nedostačující výchovně vzdělávací programy v oblasti dopravní výchovy pro žáky základních a středních škol. Zároveň však nabízí řešení v podobě zavedení nového studijního programu pro studenty vysokých škol, připravujících se na svou budoucí profesi pedagoga. Domnívám se, že se stále rostoucí složitostí dopravy jako takové, je velmi nutné zařadit na všech typech školských zařízení předmět dopravní výchovy do vyučovacích osnov, a tím významným způsobem přispět k eliminaci dopravních nehod.

Klíčová slova:

dopravní pedagogika; děti na přechodu pro chodce; úloha strážníka; dopravní předpisy a cyklistika

Abstract:

This contribution deals with the issue of road safety education in primary and secondary schools. It points to the inadequate educational programs on road safety education for primary and secondary schools. But it offers a solution through the introduction of new curriculum for undergraduates, preparing for their future teaching career. I believe that with the increasing complexity of traffic as such, it is very necessary to insert road safety education into the curriculum at all types of schools, and thus significantly contribute to the elimination of traffic accidents.

Keywords:

traffic pedagogy; children on the pedestrian crossing; the role of policeman; traffic rules and cycling

Dopravní soutěž mladých cyklistů v Jihomoravském kraji

A traffic competition for young cyclists in South Moravia

Martin Flekal

Abstrakt:

Dopravní soutěž jako motivační prvek pro zapojení co nejvíce škol a tím i žáků do dopravní výchovy je v Jihomoravském kraji již tradiční akce. Zapojuje se do ní stále větší počet škol. Ziskává také na popularitě tím, že ji provází zajímavý program. V přípravě i samotném průběhu soutěže spolupracuje celá řada institucí od celostátní přes regionální až po místní působnost. Soutěž svými disciplínami nutí soutěžící se připravovat v různých oblastech, které se v dopravní výchově prolínají.

Klíčová slova:

dopravní soutěž; dopravní výchova; motivace

Abstract:

The traffic competition used as a motivation to make more schools and therefore more students join the traffic education program has become a tradition in the South Moravian region. More and more schools engage in this competition. It's becoming even more popular because of the interesting accompanying program. There is a huge range of nation-wide, regional and local institutions, which cooperate not only in the preparation of the competition, but also on the course of the action. The events in the competition force competitors to prepare themselves in different branches, which interlock in traffic education.

Keywords:

a traffic competition; traffic education; motivation

SEZNAM LITERATURY

- BENA, E.; HOSKOVEC, J.; ŠTIKAR, J. *Psychologie a fyziologie řidiče*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů 1968.
- ČAPKOVÁ, M.; KATOLÍKOVÁ, J. *Prevence dopravních úrazů u dětí*. Prevence úrazů, otrav a násilí, 2/1, 2006. ISBN 1801-0261
- Dopravní výchova. Praha: BESIP, 2005–2009. <<http://www.Ibesip.cz/dopravni-vychova>>. 15.10.2009.
- FUNDA, J. *Proč jsou mladí lidé často účastníky dopravních nehod?* Fakta Světové zdravotnické organizace (WHO). In Why are so many young people involved in road traffic accidents. Geneva: WHO, 2007.
<<http://www.theaction.cz/default.aspx?id=345&ido=107&sh=-1749660584>>
- HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál 2005.
- HEINRICHOVÁ, J. *Bezpečná cesta do školy (projekt pro dopravní výchovu dětí)*. Brno: CDV, 2006. ISBN 80-86502-32-5
<<http://web.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/policista/2008/02/semafor.pdf>> Kolektiv autorů: *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. Praha: VÚP, 2004.
- Konference CEMT (Konference evropských ministrů dopravy)*
- KOVALIKOVÁ, S. *Integrovaná tematická výuka*. Kroměříž: Spirála, 1995.
- KUBÍČKOVÁ, L.; KOBLIHA, V. *Výzkum problematiky soustavy člověk – silniční motorové vozidlo*. Praha: Ústav silniční a městské dopravy 1975.
- MAŇÁK, J.; ŠVEC, V. *Výukové metody*. Brno: Paido 2003. ISBN 80-7315-039-5
- Osobní sdělení absolventů předmětu Dopravní psychologie (2008).
- PROVALILOVÁ, I. *Implementace dopravní výchovy do vzdělávacího kurikula středních škol*. Praha: MD a CDV, 2008. <http://aplikace.isvav.cvut.cz/resultDetail.do;jsessionid=6A0C721D979ABA7521C90B10514A8DEA?rowId=RIV_%2F44994575_%3A_____%2F07_%3A_%230000309_%21RIV08-MD0-44994575>. 15.10.2009.
- REDR, M.; HEINZL, Z. *Psychologie řidiče*. Praha: Krajské dopravní středisko 1973.
- SKLÁDANÁ, P.; TECL, J.; REHNOVÁ, V. *Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu*. Brno: CDV, 2006. <<http://www.czrso.cz/index.php?id=351>>.
- SRPOVÁ, H.; BARTOŠEK, J.; ČMEJRKOVÁ, S.; JAKLOVÁ, A.; PÁČL, P. *Od Informace k reklamě*. Ostrava: Ostravská univerzita, Filozofická fakulta, 2007. ISBN 978-80-7368-265-1
- STOJAN, M. *Dopravní pedagogika pro učitele I. stupně ZŠ*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 9788021042513
- STOJAN, M. a kolektiv. *Dopravní výchova I. díl Chodec*. Metodická publikace pro dopravní výchovu na základních školách. Brno: MS Press 2004 (5. upravené vydání). ISBN 80-900915-1-2
- STOJAN, M. a kolektiv. *Dopravní výchova II. díl Cyklista*. Metodická publikace pro dopravní výchovu na základních školách. Brno: MS Press 2004 (5. upravené vydání). ISBN 80-900915-2-0
- STOJAN, M. *Dopravní výchova jako aktuální složka pedagogického systému*. In XVI.

vědecké kolokvium o řízení osvojovacího procesu. Vyškov: Vojenská vysoká škola, 1998. s. 335-338. ISBN 80-7231-025-9

STOJAN, M. *Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 1.* In Škola a zdraví 21. Monografický sborník výzkumného záměru MSM0021622421. Brno: Masarykova univerzita 2006.

STOJAN, M. *Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 2.* In Škola a zdraví 21. Monografický sborník výzkumného záměru MSM0021622421. Brno: Masarykova univerzita 2007.

STOJAN, M.; OURODA, K. *Dopravní výchova a kompetence k jejímu vedení na základních školách.* Inspiromat, Brno, 3, 3, od s. 5-6, 2 s. 2005. 1F44L/058/050, projekt VaV. MSM0021622421

Studium dopravní výchovy na PdF MU. Brno, PdF MU. <http://is.muni.cz/obchod/fakulta/ped/CZV/doplň_progr>. 15.10.2009.

ŠTIKAR, J.; HOSKOVEC, J.; ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod (teorie a praxe).* Praha: UK, Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5

ŠTIKAR, J.; HOSKOVEC, J.; ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě.* Praha: Univerzita Karlova - Karolinum 2003.

VOLNÝ, J. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni ZŠ.* 1. vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983.

VOTRUBA, J. *Učivo dopravní výchovy.* Metodická příručka. Praha: Fortuna, 1996. 23 s. ISBN 80-7168-392-2

Vzdělávací program Základní škola. Praha: Fortuna, 1998. 2. upravené vydání.

WHO EUROPE „Call to Action – Key Messages from the WHO Report: Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe“

www.adac.de/verkehr/verkehrserziehung

www.beiki.de/l0.htm

www.bmukk.gv.at

www.cdv.cz

www.delhitrafficpolice.nic.in/traffic-history.htm

www.fotolia.com/info/AboutUs

www.gib-acht-im-verkehr.de/kinder/sichererweg.php

www.ibesip.cz

www.lbs.hh.schule.de/verkehrserz/welcome/htm

www.mauswiesel.hessen.de

www.mdcz.cz

www.mikado-ffo.de/bilder/gallerien/vk/index.htm

www.nemyslis-zaplatis.cz

www.rvp.cz/informace/kontakty

www.theaction.cz

www.ucitelskenoviny.cz

www.vuppraha.cz

www.youtube.com/watch?v=v-P_Skp5c_0

www.ibesip.cz

SEZNAM AUTORŮ

Doc. RNDr. PhDr. Mojmír Stojan, CSc.

Masarykova univerzita
Pedagogická fakulta
Katedra didaktických technologií
Poříčí 31, 603 00 Brno
e-mail: stojan@ped.muni.cz

Mgr. Pavel Pecina, Ph.D.

Masarykova univerzita
Pedagogická fakulta
Katedra didaktických technologií
Poříčí 31, 603 00 Brno
e-mail: ppecina@ped.muni.cz

PhDr. Vladimír Pechánek

Základní škola Chrlice
Jana Broskvy 3
643 00 Brno
e-mail: pechanek.vladimir@seznam.cz

Mgr. et Mgr. Karel Ouroda, Ph.D.

Masarykova univerzita
Pedagogická fakulta
Poříčí 7/9, 603 00 Brno
e-mail: OurodaK@seznam.cz

Jitka Heinrichová

HBH Projekt, spol. s r. o.
Projektová kancelář pro dopravní
a inženýrské stavby,
ateliér dopravního inženýrství
Hrnčířská 3, 602 00 Brno
e-mail: j.heinrichova@hbh.cz

Bc. Petr Chvilíček

Integrovaná střední škola automobilní
Křížíkova 15, 612 00 Brno
e-mail: chvilicek@issabrn.cz

Mgr. Eva Šedá

Privátní psychologická poradna ALLAGI
Bayerova 24, 602 00 Brno
e-mail: eva.seda@allagi.cz

Mgr. Iva Provalilová**Ing. Michal Matějka****Mgr. Zuzana Strnadová**

Centrum dopravního výzkumu,
v.v.i., Brno
Divize bezpečnosti a dopravního
inženýrství
Oblast výchovy a vzdělávání v dopravě
Líšeňská 33a, 636 00 Brno
e-mail: iva.provalilova@cdv.cz

Pavla Rathúská

Masarykova univerzita
Pedagogická fakulta
Poříčí 7/9, 603 00 Brno
e-mail: 135931@mail.muni.cz

Lenka Štouračová

Masarykova univerzita
Pedagogická fakulta
Poříčí 7/9, 603 00 Brno
e-mail: 252162@mail.muni.cz

Radomír Pivoňka

Městská policie Brno

Velkopavlovická 25, 628 00 Brno

e-mail: radomir.pivonka@mpb.cz

Mgr. Martin Flekal

Dům dětí a mládeže a školní družina

Hybešova 3, 664 12 Oslavany

e-mail: skolniklub@volny.cz

JMENNÝ REJSTŘÍK

B

Bartošek, J. 121
Bena, E. 121

Č

Čapková, M. 121
Čmejrková, S. 121

F

Flekal, M. 3, 97, 100, 120, 124
Funda, J. 121

H

Havlík, K. 121
Heinrichová, J. 3, 49, 50, 53, 113,
121, 123
Heinzl, Z. 121
Hoskovec, J. 121, 122

Ch

Chvílíček, P. 3, 65, 114, 123

J

Jaklová, A. 121

K

Katolíková, J. 121
Kobliha, V. 121
Kovalíková, S. 121
Kubíčková, L. 121

M

Maňák, J. 2, 121
Matějka, M. 123

O

Ouroda, K. 3, 39, 122, 123

P

Pácl, P. 121
Pecina, P. 3, 23, 40, 110, 123
Pivoňka, R. 3, 94, 119, 124
Provalilová, I. 3, 49, 50, 74,
116, 123

R

Rathůská, P. 3, 79, 117, 123
Redr, M. 121
Rehnová, V. 49, 121

S

Skládaná, P. 49, 121
Srpková, H. 121
Stojan, M. 1-6, 23, 40, 41, 108,
110, 121-123
Strnadová, Z. 123

Š

Šedá, E. 3, 69, 115, 123
Šmolíková, J. 122
Štikar, J. 121, 122
Štikarová, J. 122
Štouračová, L. 3, 89, 118, 123
Švec, V. 121

T

Tecl, J. 49, 121

V

Volný, J. 122
Votruba, J. 122

VĚCNÝ REJSTŘÍK

C

celoživotní vzdělávání 114

D

děti na přechodu pro chodce 119
dopravní pedagogika 3, 94, 119, 121
dopravní předpisy a cyklistika 119
dopravní psychologie 3, 44, 65, 67, 69-73, 115, 121
dopravní soutěž 3, 97, 100, 120
dopravní výchova 3-122

I

Integrace učebního programu s aspekty dopravní výchovy 118

M

matematika 3, 49, 79, 82, 117
mediální prameny 7, 108, 109
metodické návrhy 111
metody 5, 41, 43, 45, 112, 121
motivace 83, 85, 87, 120

P

prevence 3, 5, 31, 41, 43, 45, 48, 53, 58, 71, 78, 91, 95, 108, 113, 116, 121, 122
prevence dopravní nehodovosti 23, 110
primární prevence 53, 113
projektová výuka 113
příprava pedagogů 110

S

sebereflexe 60, 113
situační dopravní modely 111
soutěž 57, 60, 97, 101, 103, 113, 120
střední odborná škola 89, 112

U

učitel 66, 73, 112

učitel autoškoly 114

učitelství praktického vyučování 40, 42, 112

úloha strážníka 119

úraz 116

Z

zkušební komisař řidičů 114

Ž

žák 29, 53, 54, 73, 112

ŠKOLA A ZDRAVÍ 21
SCHOOL AND HEALTH 21

Aktuální otázky dopravní výchovy

Mojmír Stojan et al.

Vydala Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, roku 2009.

Tisk: MSD, Brno
1. vydání. 2009

Náklad 100 výtisků

Publikace Pd-66/09-02/58

ISBN 978-80-210-5125-6 (Masarykova univerzita, Brno.)
ISBN 978-80-7392-123-1 (MSD, Brno.)