

EXPLIKACE ZÁKLADNÍCH CHARAKTERISTIK DOPRAVNÍ VÝCHOVY V ZEMÍCH EU PRO KOMPARATIVNÍ ANALÝZU KONTAKTNÍHO STAVU V ČR

Mojmír STOJAN, Vladimír PECHÁNEK

Abstrakt: *Těžištěm výzkumného záměru „Škola a zdraví pro 21. století“ MSM0021622421 z hlediska morbidity a mortality dětí a mládeže při dopravních nehodách je zmapování forem jejich prevence různým systémem, dobou realizace, metodickou úrovní, materiálním zázemím a obsahovou hloubkou dopravní výchovy na základních a středních školách.*

Některé z těchto aspektů aktuální situace pedagogického terénu v reprezentativním regionu České republiky odhalují výsledky dotazníkového šetření realizovaného na PdF MU v jarním semestru 2007 a 2008.

Klíčová slova: *děti a mládež, prevence morbidity a mortality, dopravní nehody, dopravní výchova*

Je všeobecně přijímanou skutečností, že kvalitní vzdělávací systém určité země reflektuje kontaktní společenské potřeby. Z tohoto hlediska se fenomén dopravy jako výchovného problému stává vedle patologických závislostí a informatické gramotnosti jedním z prioritních pedagogických, psychologických a sociologických ohnisek pozornosti.

Pozemní doprava je nejrozšířenější formou mobility, která zasahuje pozitivními i negativními vlivy do života každého člověka – v oblasti životních a pracovních potřeb, při využívání volného času, rozvoji hospodářství, služeb, cestovního ruchu a životní úrovně vůbec.

To, že se každý setkává s nejrůznějšími formami silničního provozu už od nejútlejšího dětství a musí v této souvislosti často řešit i jeho věku nepřiměřené situace, navozuje nutnost, aby byla této problematice ve všech zemích s efektivním společenským systémem věnována patřičná péče a dopravní výchova se stala součástí výchovně-vzdělávacího systému.

Těžištěm výzkumného záměru „Škola a zdraví pro 21. století“ MSM0021622421 bylo z hlediska morbidity a mortality dětí a mládeže při dopravních nehodách zmapování této situace a forem jejich prevence ve vybraných evropských zemích s různým systé-

mem, dobou realizace, metodickou úrovní, materiálním zázemím a obsahovou hloubkou dopravní výchovy na základních a středních školách, (viz studie Stojan, M. *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*).

V návaznosti na etapy zahraničního výzkumu byla provedena reprezentativní šetření na regionálním vzorku Jihomoravského kraje, jejichž cílem bylo odкрыtí kontaktního stavu tohoto problému v pedagogickém terénu ČR.

Zahraníční výsledky, výtěžené v letech 2005–2007, zpracované v analytické formě a uspořádané do hierarchického sledu, lze v souladu se zadáním řešení roztrdit na skupinu aspektů systémových a organizačních a na skupinu aspektů obsahových a technologických, včetně materiálních.

Systémové a organizační aspekty (Stojan, M. 2006) se vesměs shodují v následujících definicích:

- Jednou z cest k řešení tragické dopravní nehodovosti (obecně, ale dětí a mládeže především) je systematická a soustavná dopravní výchova.
- Za fungující formy ekonomického, materiálního, personálního a organizačního zajištění včetně přípravy učitelů a nákladů spojených s jejich výcvikem zodpovídá stát.
- Dopravní výchova na úrovni základních a středních škol je vymezena souborem povinného učiva (aniž by byl univerzálně požadován povinný samostatný předmět).
- Regionálně různorodé dopravní charakteristiky, dopravně-technické podmínky, specifické infrastrukturní vlivy apod. vyžadují rezervní obsahový prostor.
- Učitelé vedoucí dopravní výchovu a výcvik musí mít možnost získat tuto kompetenci již při studiu na pedagogických fakultách.
- Samozřejmě součástí veřejného vlivu pedagogů je dopravně-výchovná osvěta týkající se také rodičů a školní veřejnosti na základě vysokého odborného kreditu.
- V systému kvalifikace učitelů pro dopravní výchovu musí být zajištěna možnost jejich soustavného dalšího zdokonalování a aktualizování odborných znalostí.
- Tam, kde je dopravní výchova na školách organizována také pomocí policejních (apod.) instruktorů, by mělo existovat speciální pedagogické studium těchto pracovníků, alespoň na bakalářské úrovni.

Samostatnou součástí výsledků analýzy zahraničních dokumentů k této problematice tvoří obsahové a technologické aspekty obligatorního programu dopravní výchovy (Stojan, M. 2007). Také zde je možno vyvodit vesměs se shodující definice:

- Oficiální program dopravní výchovy pro základní a střední školy musí být postaven na pedagogicko-psychologických a sociologických základech, odvozen z kauzality dopravních nehod a implementován do systému prevence.
- Výuková strategie je konstrukcí algoritmu „cíl – obsah – technologie realizace“.
- Cíle dopravní výchovy jsou dosahovány v logické aplikaci obsahu učiva jednotlivých vyučovacích předmětů.
- Pragmatický charakter učiva dopravní výchovy poskytuje v návaznosti na látku jiných předmětů příležitost metodické integrace racionálního osvojování

ní teoretických znalostí, činnostního tréninku intelektuálních i motorických dovedností a pěstování žádoucích projevů racionálně podmíněného chování.

- Stereotypy chování lze zákonitě vypěstovat pouze soustavným opakováním a procvičováním. Jednorázovými kurzy a kampaňovými akcemi dopravní výchovy nelze požadovaných cílů dosáhnout.
- Zvláštní význam má výcvik v reálných podmínkách.
- Dopravní výchova je výchovou k intuitivnímu, interaktivnímu, kritickému a defenzivnímu chování, v němž dominují fenomény hodnocení, partnerství a tolerance.

Zvláštní podskupinu parametrů tvoří ve výsledcích tohoto šetření způsoby zabezpečení produkce výukových pomůcek. Převládá konstatování, že:

- Za zajištění produkce a financování kvalitních didaktických materiálů pro dopravní výchovu dětí a mládeže jsou zodpovědné příslušné státní orgány.
- Didaktické materiály by měly být koncipovány kompetentními subjekty, realizovány na moderních efektivních médiích a poskytovány školám zdarma.

Nezbytnou součástí celé filozofie systémového řešení problematiky je evaluace, inovace a transfer programů:

- Osnovy dopravní výchovy by měly být v krátkodobých cyklech, které většinou představují období 5 let, periodicky analyzovány a inovovány.
- Periodická analýza osnov je základem pro jejich evaluaci a aktualizaci vůči měnícím se potřebám.
- Inovace by měla harmonizovat cíle, obsah a strategie DV s vývojem dopravních problémů, životního stylu a sociálních potřeb.

Šetření, vedoucí k poznání situace s dopravní výchovou na základních školách v ČR, proběhlo ve stejném období jako sonda zahraniční, tj. v letech 2005 až 2007. Údaje poskytli účastníci šesti postgraduálních kurzů dopravní výchovy pro učitele v praxi, organizované Katedrou didaktických technologií (Stojan, Pecina, 2007). Podle vyjádření čerpaných ze 102 odevzdaných dotazníků k obligatornímu programu dopravní výchovy se 76 % škol řídilo v tomto směru dokumentem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, tzv. „Standardem základního vzdělávání“, v němž byly obsah dopravní výchovy a z něho vycházející učební osnovy pro jednotlivé typy škol závazně stanoveny. V rámci povinné školní docházky byla tímto dokumentem dopravní výchova zařazena do jednotlivých učebních předmětů a ročníků, ať už jako samostatný tematický celek, nebo jako heslo. S dominancí zde pro podporu cílů dopravní výchovy figurovaly v učebním plánu prvouka, český jazyk, vlastivěda, přírodověda, zeměpis, občanská nauka, tělesná výchova, fyzika. Pro žáky základních škol byla osnovami globálně stanovena povinnost znát dopravní předpisy a pravidla chování na veřejných komunikacích, a to v hierarchickém rozčlenění na problematiku bezpečného chodce (6–9 let), problematiku cyklisty začátečníka (9–10 let) a pokročilého cyklisty (10–12 let), a konečně problematiku taktiky a mravních norem pohybu v silničním provozu (12–15 let). Pro poslední 9. ročník uvádějí někteří respondenti možnost navštěvovat na jejich škole nepovinný předmět (nebo zájmový kroužek) „Dopravní

výchova“, po jehož absolvování mohou žáci získat (při dovršení 15 let věku) řidičské oprávnění A(M) k jízdě na malém motocyklu a na mopedu.

Ve stejném období byly podle údajů uvedených v dotaznících využívány ke zvýšení účinnosti a zpestření forem dopravní výchovy také celostátní programy pro předškolní děti a žáky základních škol, např. „Program pro začínající cyklisty“ (dopravní soutěž mladých cyklistů pro věkovou kategorii 10–14 let, tj. 4.–8. ročník), jehož vyvrcholením jsou mezinárodní soutěže, rozhlasový program „Zlatá zebra“ pro žáky ve věku 7–11 let (2.–5. ročník), výtvarný program „Děti, pozor, červená!“ pro děti ve věku 4–15 let a program systematického výcviku cyklistů (ale i chodců) na dětských dopravních hřištích. Výcvik na dětských dopravních hřištích absolvovalo (podle místních podmínek) 63 % žáků, převážně jednorázovou návštěvou, včetně výcviku pro děti s rodiči.

Tyto programy v ČR vyhlášovala Koordinační rada ministra dopravy a spojů pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy a další podporující motoristické instituce a jiné organizace.

Podle vyjádření 48 % respondentů tohoto šetření jsou oceňovány z hlediska systémové podpory dopravní výchovy dětí předškolního věku a žáků základních škol i různé jednorázové, krátkodobé i dlouhodobější programy v dětských časopisech, např. program „Dobrý chodec“ v časopise Sluníčko, soutěžní cykly v časopisech Ohníček, Rodina a škola, Pastelka apod., a pomůcky, obrázkové tiskopisy s testovými otázkami, výukové videokazety (Partneři, Anička už to zná), počítačové hry (První cesta do školy, Jízdní kolo-můj kamarád, Bezpečně na čtyřech kolech), omalovánky a další tiskoviny.

Výjimečná pozitivní role pro podporu rozsahu a stanovení míry obtížnosti učiva je přičítána (92 % respondentů) učebnici dopravní výchovy.

Potud hodnocení kontaktního stavu dopravní výchovy v ČR v základních ukazatelích, reflektující situaci před zahájením realizace projektu Rámcových vzdělávacích programů. Podle K. Tomka (2007) se podle Zákona 561/2004 Sb. (tzv. Školský zákon), dalších souvisejících zákonů a systému vyhlášek ocitá české školství na prahu základní reformy systému, obsahu, i organizace vzdělávání. Nejvýznamnějším rysem inovace vzdělávacího systému je větší volnost škol při plánování a realizaci obsahu vzdělávání. Otevírá se tedy prostor pro nové pojetí místa, objemu a hloubky dopravní výchovy v učebním plánu každé školy, jako výsledku vlastního individuálně a regionálně sestaveného školního programu, závisující více na nadšení nebo moudrosti jednotlivců učitelů té které školy, než na vzdělávacím systému jako celku.

Další věcí v souvislosti s dopravní výchovou je společenská poptávka, na kterou musí školství reagovat. Vzhledem k faktu, že dopravní systémy, zejména silniční doprava, se jen ztěžují vyrovnávají s rostoucím provozem motorových vozidel, intenzitou přepravy nákladů a migrací osob, rostou nároky na každého účastníka dopravy. Vědomosti, dovednosti, návyky, postoje aj. v této oblasti rozhodují o bezpečnosti a v podstatě o životě. Rámcový vzdělávací program tedy vymezuje dopravní výchovu také jako prostředek k dovednostem pro život v prostředí dopravy.

S pregnantní přesností a návodnou obrazností vysvětluje K. Tomek v tomtéž dokumentu prostor pro dopravní výchovu z hlediska strukturního pojetí RVP. Základní kameny tvoří:

- Klíčové kompetence
- Průřezová témata

- Očekávané výstupy vzdělávacích oborů
- Podmínky vzdělávání

V klíčových kompetencích je pro dopravní výchovu příležitost např. v těchto schopnostech:

Žák...vnímá nejrůznější problémové situace v dopravě jako chodec, cyklista i uživatel motorových dopravních prostředků,....vyhledá vhodné informace k řešení místních problémů v dopravě....využívá získané vědomosti a dovednosti k objevování různých variant řešení dopravních situací.....samostatně řeší přiměřené problémy v dopravě.....volí vhodné postupy řešení dopravních situací....činí uvážlivá rozhodnutí při své účasti v dopravě....uvědomuje si zodpovědnost za svá rozhodnutí v různých dopravních situacích a výsledky svých činů kriticky hodnotí.....

Stejně tak lze možnosti pro dopravní výchovu v novém systému Rámcových vzdělávacích programů nalézt v průřezových tématech: *Nácvik základních dovedností ovládání jízdního kola jako prostředek cvičení smyslového vnímání, pozornosti a soustředění....moje tělo jako součást dopravních prostředků (tělo cyklisty, tělo spolujezdce)....moje psychika ovlivňuje moji bezpečnost v dopravě....cvičení sebekontroly, sebeovládání – regulace vlastního jednání a prožívání, vůle v dopravních situacích.....dovednosti zvládání stresových situací v dopravě....hledání pomoci při potížích v dopravě.....řeč těla, zvuků a slov v dopravních situacích....řeč předmětů a prostředí vytvořeného člověkem v dopravních situacích, řeč dopravních značek, jako jazyk svého druhu....komunikace v různých situacích v dopravě.....*

Očekávané výstupy vzdělávacích oborů tvoří základní východisko tvorby učebních osnov jednotlivých vyučovacích předmětů v Rámcovém vzdělávacím programu pro 5. a 9. ročník, orientačně i na úrovni 3. ročníku. Například ve vzdělávacím oboru „Člověk a jeho svět“ lze definovat: *Žák ...vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště a školy, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v blízkém okolí....dodržuje zásady bezpečného chování tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných....uplatňuje základní pravidla silničního provozu...ošetří drobná poranění a zajistí lékařskou pomoc....*

Čtvrtým uzlovým bodem Rámcového vzdělávacího programu základního vzdělávání z hlediska dopravní výchovy jsou podmínky vzdělávání. Je zřejmé, že uplatnění dopravní výchovy na konkrétní škole bude do značné míry ovlivňováno konkrétními podmínkami: *Má škola své dopravní hřiště? Má dvůr, kde může být instalováno dopravní hřiště mobilní? Má dostatek pomůcek, literatury pro dopravní výchovu? Je na škole někdo, kdo se v oblasti dopravní výchovy systematicky vzdělává? Mají všichni učitelé alespoň základní představu o přispěvku jejich předmětu k dopravní výchově? Je na škole dopravní výchova součástí koncepce školy? Je škola vybavena kvalitními a dostupnými lékárníčkami první pomoci? Umí je učitelé a žáci opravdu používat? Spolupracuje škola v dopravní výchově s policií, hasiči, záchranáři, zdravotníky, autokluby, někým dalším?*

Vyústěním této analýzy zabývající se dimenzemi prostoru pro dopravní výchovu v nových školních vzdělávacích programech jsou postuláty, kde, jak a čím jsou vytvořeny v zaváděném systému podmínky pro realizaci jejich cílů:

- Vzdělávací obsah dopravní výchovy je integrován s jednotlivými vyučovacími předměty.

- Výuka může kromě klasických forem probíhat také v blocích, projektech, kurzech.
- Dopravní soutěže, systematické cvičení na dopravním hřišti, kurzy pro chodce a cyklisty atd. jsou přirozeným vyústěním výukových forem do způsobů výcviku.
- Mimoškolní podpora, např. vhodné aktivity školních družin, školních klubů, Domů dětí a mládeže a dalších institucí a organizací tvoří organickou součást celého systému.
- Mimořádnou příležitostí rozvoje dopravní výchovy je prostor pro zavedení samostatného povinného nebo volitelného vyučovacího předmětu v rámci disponibilních hodin učebního plánu.

Nový systém vzdělávání na základních školách se odráží do změn ve studiu na pedagogických fakultách a přirozeně i do přípravy na vedení dopravní výchovy. Základem těchto změn je (po dvacetiletém přerušení) opětné zařazení specifického předmětu „Dopravní výchova“ do studijního programu učitelství 1. a 2. stupně ZŠ a stanovení jeho obsahu, odvozeného od didaktických a metodických nároků tohoto předmětu na ZŠ. Studující musí ovládnout:

- Teoretické znalosti pravidel silničního provozu, stanovené příslušnou zákonou normou.
- Formy a metody výcviku bezpečné chůze a jízdy na kole v aranžovaných podmínkách (např. na dětských dopravních hřištích) i v reálném silničním provozu.
- Pravidla taktiky bezpečného chování a jednání účastníka silničního provozu, základní prvky aktivní a pasivní bezpečnosti.
- Metody tréninku situačních řešení, psychologických procesů vnímání.
- Základní poznatky o způsobilosti vozidel pro provoz, jejich povinné vybavení, součásti sloužící k bezpečné jízdě, základy údržby.
- Etiku účastníka veřejné dopravy, metody kultivace vlastností osobnosti na bezpečnost provozu, hodnoty a postoje.

Jak by měla být tedy příprava pedagoga pro kvalifikované vedení dopravní výchovy na ZŠ koncipována?

Před zpracováním projektu výzkumné strategie si řešitel položil klíčové otázky, vymezující oblast následujícího šetření:

1. Jakou šanci poskytuje nový systém RVP dopravní výchově a v jaké míře ji školy ve svých ŠVP uchopily?
2. Plní dopravní výchova na ZŠ v nové koncepci vzdělávání úspěšně svoji roli přípravy člověka pro život v mobilní společnosti?
3. Zavádějí školy pro systematickou dopravní výchovu funkci speciálně vyškoleného metodika – garanta? Jaký prostor a podmínky mají pedagogové na ZŠ k „zapálenému“ zájmu o dopravní výchovu?
4. Jaké zkušenosti mají dosud jmenovaní garanti dopravní výchovy s podmínkami a podporou na svých školách?
5. Jak jsou v dopravní výchově na ZŠ uplatňovány pedagogicko-psychologické aspekty prožitkového učení, emotivní motivace, volního tréninku a kreativního myšlení?

6. Jsou obecné výchovné cíle výchovně-vzdělávacího procesu systematicky a pragmaticky aplikovány do problematiky chování účastníků dopravy?
7. V jakém souladu je intencionální školní dopravní výchova s reálným dopravním klimatem v rámci rodiny, společenského prostředí a regionální situace? Usiluje o to? Jak?
8. S jakou odbornou a metodickou úrovní jsou prezentována a aplikována vybraná ustanovení Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby dětí jako chodců a cyklistů?
9. Obsahuje dopravní výchova na ZŠ v dostatečném rozsahu a hloubce poučení o aspektech koexistence člověka s dopravou, o příčinách a následcích dopravních nehod a o zásadách laické první pomoci při dopravní nehodě, včetně praktického procvičení?
10. Je využíván také čas trávený ve školní družině a v mimoškolních aktivitách pro specifické formy dopravní výchovy s využitím specifických prostředků?
11. Je zpracován a pedagogům dostupný metodický průvodce, ilustrující možnosti implikace dopravní výchovy do školních vzdělávacích programů nebo propojení cílů dopravní výchovy s učivem?
12. Jsou pedagogové ZŠ v rámci studia na učitelských fakultách dostatečně připravováni pro kreativní a kvalifikované vedení dopravní výchovy?

Odpověď na vybranou část těchto otázek lze nalézt v prvním navazujícím dotazníkovém šetření, realizovaném se studenty 4. ročníku kombinovaného studia učitelství na PdF Masarykovy univerzity v jarním semestru 2007 a 2008.

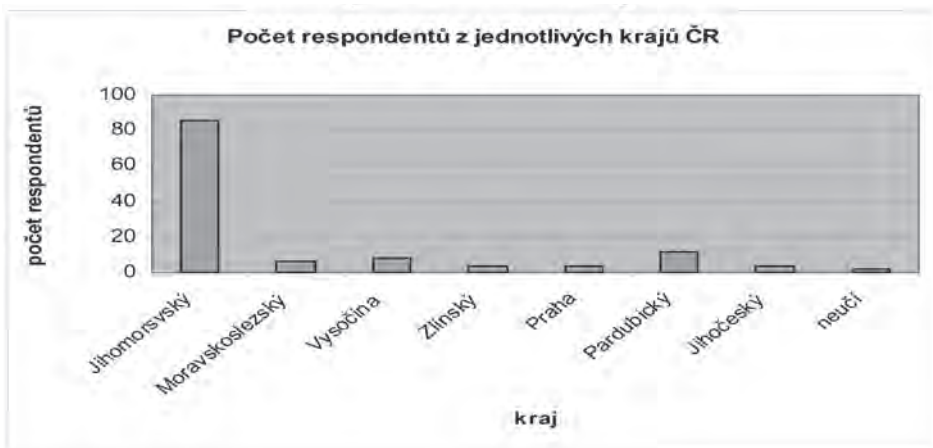
Osloveno bylo 168 respondentů. Ve stanoveném termínu se řešitelům vrátilo 128 dotazníků.

Dotazník obsahoval 15 otázek rozdělených do tří oblastí:

- osobní vztah respondenta k problematice dopravní výchovy na škole
- stav a úroveň realizace dopravní výchovy na škole, na které respondent učí
- stav dopravní nehodovosti v regionu „své“ školy a formy aktivit školy v konkrétních situacích

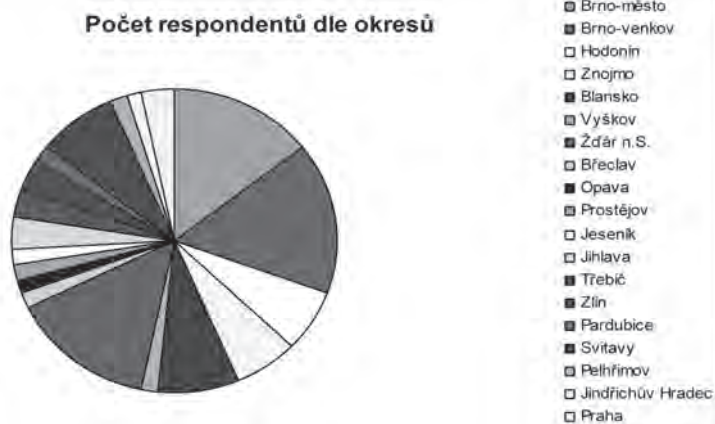
Distribuce respondentů dle vybraných krajů a okresů reflektuje demografickou situaci výzkumných skupin: tabulka uvádí v prvním řádku region, ve druhém řádku celkový počet vyplněných dotazníků z tohoto regionu, použitých pro vyhodnocení:

Jihomoravský kraj	Moravskoslezský kraj	Kraj Vysočina	Zlínský kraj	Hl.město Praha	Pardubický kraj	Jihočeský kraj	Ostatní – neučí
86	6	8	4	4	12	4	2



Dle okresů bylo rozložení respondentů následující:

Brno-město	Brno-venkov	Hodonín	Znojmo	Blansko	Vyškov	Žďár n.S.	Břeclav	Opava	Prostějov	Jeseník	Jihlava	Třebíč	Zlín	Pardubice	Svitavy	Pelhřimov	Jindřichův Hradec	Praha
18	20	8	8	10	2	18	2	2	2	2	4	4	4	2	10	2	2	4



Komentář k jednotlivým oblastem:

Vztah učitelů k problematice dopravní výchovy na zkoumaných školách:

O problematiku dopravní výchovy dětí a mládeže se dosud zajímalo 32,81 % z dotázaných pedagogů, účastníků šetření. Přes dosavadní nezáměr o tuto problematiku

ji však 43,75 % považuje za významnou součást výchovného a vzdělávacího úsilí školy. Jeden respondent z okresu Břeclav a jeden z okresu Hodonín uvedli, že se o dopravní výchovu v rámci výchovného zaměření na své škole dosud vůbec nezajímali a nezajímají. Šokující výsledek, avšak odpovídající situaci na PdF MU v přípravě pedagogů v letech 1988–2004, kdy byl speciální předmět tohoto zaměření z nepochopitelných důvodů zrušen.

Ve vlastním školním vzdělávacím programu má dopravní výchovu, podle názoru respondentů, dostatečně zastoupeno 31,25 %.

Na 16 základních školách, tj. na 12,5 %, je ustaven garant dopravní výchovy.

Zájem o tuto funkci projevilo 7,8 % dotázaných.

Shrnutí:

Konstatujeme, že vztah respondentů, budoucích učitelů na I. stupni základní školy, k dopravní výchově ve škole je nevyrovnaný, v několika případech až laxní.

Ze zjištění vyplývá, že vesměs tito respondenti nebyli dopravní výchovou za svého studia na nižších stupních školani na pedagogické fakultě „dotčeni“. Varujícím faktem je, že tito respondenti sami nepocitují intenzivní potřebu společenského zásahu do stále se horšící dopravní situace, především pak vzrůstající agresivity a netolerance řidičů a s tím spojenou narůstající dopravní nehodovost, postihující v nezanedbatelném měřítku i děti a mládež a nevnímají tento problém jako problém prioritně výchovný se základy ve výchovném systému základních škol. Tento názor potvrzuje i skutečnost, že pouze 7,8 % respondentů uvažuje o možnosti zapojit se ve škole do procesu dopravní výchovy jako její garant.

Je zřejmé, že částečnou vinu na současné situaci má také stávající vedení škol, které v některých případech zřejmě nevěnuje problematice dopravní výchovy takovou pozornost, jakou by si vzhledem ke své závažnosti zasloužila. O tom svědčí také výsledky provedené sondy, že pouze 12,5 % škol ustanovily garanta dopravní výchovy a vytvořily předpoklady, aby na těchto školách dopravní výchova patřila ke sledovaným výchovným oblastem.

Stav dopravní výchovy na zkoumaných školách:

V minulém školním roce proběhly dopravně výchovné akce na 28,12 % zkoumaných škol. Na realizaci těchto akcí se podílelo 21,87 % dotázaných respondentů.

Jakou dopravně výchovnou aktivitu – kromě klasické implikace dopravní výchovy do učiva vhodných předmětů ve spektru výchovně-vzdělávacího procesu na příslušné škole zařadit, má jasnou představu a uvádí konkrétní příklady jen 18,75 % respondentů.

Pokud jde o materiálně-technické vybavení školy pro dopravní výchovu, je nejvíce pomůcek ve školách charakteru textů – celkem 43,75 % škol.

Audiovizuální pomůcky vlastní 18,75 % škol, softwarovým vybavením disponuje 9,37 % škol. Na jedné základní škole v okrese Hodonín mají žáci a učitelé k dispozici specifickou auditivní pomůcku – zvuky dopravních prostředků.

Různé modely využitelné v oblasti dopravní výchovy lze nalézt na 26,56 % školách.

Flexibilní dopravní hřiště vykazala pouze jedna škola v okrese Brno – město.

Shrnutí:

Výsledky této části šetření ukázaly, že alespoň částečně systematicky je realizován dopravně-výchovný proces pouze na necelé třetině škol.

Reforma základního školství, která byla nastartována tvorbou školních vzdělávacích programů pro základní vzdělávání, se na zlepšení situace ve prospěch dopravní výchovy dosud čitelně neprojevila. Řešení projektů, zážitkové učení a ostatní doporučované formy nebyly respondenty vůbec zmíněny. Mezi uváděnými dostupnými a používanými pomůckami pro dopravní výchovu na sledovaných školách stále figurují téměř z poloviny textové materiály, méně pak modely a audiovizuální pomůcky, a vůbec či pouze minimálně softwarové vybavení (pouze jedna škola disponuje vlastním softwarem!).

Pomůcku, která je pro formování správných dopravně-výchovných návyků velice důležitá – flexibilní dopravní hřiště – vlastní pouze jedna ze sledovaných škol. Drtivá většina zkoumaných škol (92,18 %) navštěvuje se svými žáky 2–4x ročně profesionální dopravní hřiště. Tento zdánlivě pozitivní výsledek má však také svoji odvrácenou tvář: tyto školy nemají možnost zařazovat cvičné, soutěžní a další motivační aktivity na dopravním hřišti průběžně, a tedy efektivně, a splňovat elementární pedagogickou zásadu soustavnosti.

Mortalita a morbidita dětí na zkoumaných školách

V posledních dvou letech došlo v souvislosti s dopravou na zkoumaných školách k úrazům žáků v okolí 12 škol. Z uvedeného počtu byl jeden úraz, ke kterému došlo v okrese Brno-město, smrtelný, 3 žáci byli těžce zraněni – v okresech Hodonín a Znojmo, a 8 zranění bylo lehkých – v okresech Žďár nad Sázavou a Blansko.

Ve všech případech se jednalo o žáky účastnící se dopravního provozu na jízdním kole. V 11 případech se dopravní nehoda stala v souvislosti s cestou žáka do školy, v jednom případě při trávení volného času cyklistikou.

Dopravní orgány ve všech případech konstatovaly alespoň částečnou vinu na dopravní nehodě zraněným žákem. V případě smrtelného úrazu byl po expertním vyhodnocení nehody označen viníkem jednoznačně žák–cyklista.

Zajímavým, a podle názoru řešitele výzkumného řešení nedostatečným, se jeví opatření, která vedení škol, v jejichž působnosti k dopravním úrazům došlo, přijala. Ve všech případech údajně došlo k zintenzivnění dopravní výchovy (naskýtá se otázka, jak efektivními způsoby, v jakém časovém horizontu), ve dvou pak k dosažení změny v organizaci dopravy v okolí místa úrazu – tedy v okolí školy. Na jedné škole (okres Žďár n. Sáz.), jak uvádí respondent, vyprovokovala dopravní nehoda zahájení práce na projektu bezpečné cesty do školy.

V těchto souvislostech jsou zajímavým zjištěním odpovědi respondentů na otázku, je-li na školách k dispozici rodičům tzv. topografie dopravní situace v okolí školy, mj. i plánek bezpečné cesty žáků do školy a návrh lokalit, kde si děti mohou bezpečně hrát.

Na první část otázky – plánek bezpečné cesty – odpovědělo kladně 17,18 % respondentů, na druhou část otázky – bezpečné místo pro užívání volného času 20,31 % respondentů.

Poslední částí dotazníku – orientovanou na získání poznatků o zapojení škol do projektů souvisejících s dopravní výchovou – jsme zjistili pozitivní odpověď u 42,18 % dotázaných. Nejčastějšími projekty, do kterých jsou školy zapojeny, jsou Zdravá škola (6,25 %), Bezpečná cesta do školy (4,68 %), Ajaxův zápisník a Soptík (3,12 %). Jsme si vědomi toho, že se v těchto případech v podstatě nejedná o projekty dopravní výchovy ve smyslu formulace otázky. Takový problémově orientovaný vlastní projekt zaměřený na dopravní výchovu podala pouze jedna škola a očekává při jeho schválení orgány Jihomoravského kraje podpůrnou dotaci 5000 Kč.

Shrnutí:

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že sice všechny školy, v jejichž okolí došlo k dopravní nehodě dítěte, na tuto událost reagovaly, ale jejich reakce (až na jednu školu) byla spíše formální, nesystematická. O nesystematičnosti dopravní výchovy na sledovaných školách vypovídá i skutečnost, že rodičům a jejich dětem není na většině zkoumaných škol k dispozici plánec bezpečné cesty do školy. Vedení škol ve spolupráci se zřizovateli se zřejmě nedaří ani vytipovávat a vymezovat místa vhodná a bezpečná pro využívání ke hře a zábavě, resp. sportu dětí ve volném čase. Alespoň v rámci plánu protidrogové prevence, který školy zpracovávají, by mohla být taková místa pro „bezpečné“ aktivní trávení času uvedena.

Vyústění poznatků analýz a výzkumného šetření:

Dopravní výchova tak, jak jsme předpokládali, není na sledovaných školách prováděna systematicky, učitelé na její realizaci nejsou připraveni a ani sami nevnímají potřebu něco s neutěšeným stavem v dopravě v ČR z hlediska svých kompetencí udělat. Školy evidentně postrádají závazný, prioritní a celostátně povinný dopravně-výchovný program.

Pokud se už dopravně-výchovný proces ve škole realizuje, pak ve většině škol není systematický, nebo není stanovený garant, který by za jeho realizaci odpovídal. U výjimečných, pozitivně hodnocených škol, je úroveň dopravní výchovy vesměs výsledkem zájmu a zodpovědnosti jednotlivců ve vedení školy.

Materiálně-technické vybavení pro realizaci dopravní výchovy v převažující většině neodpovídá úrovni současných možností a rozvoji informačních a komunikačních technologií. Za největší nedostatek v oblasti materiálně-technického vybavení považujeme nezájem škol zbudovat efektivní, cenově a provozně nenáročnou flexibilní dopravní cvičiště na plochách v bezprostřední blízkosti škol a na školních hřištích.

Předcházející konstatování plně potvrzuje i výstup závěrečné části dotazníku, týkající se nehod žáků a jejich dopravních úrazů v souvislosti se školní docházkou. Vedení škol na dopravní nehody s účastí svých žáků reagovalo převážně formálně, bez stanovení periodických kontrol, jak se navržená opatření promítají do zlepšení situace v dopravním ruchu, zejména na kritických místech s intenzivním křížením chodců a vozidel. Ani jedna škola neuvádí, že vybudovala nebo usiluje o vybudování preventivních technických nástrojů zvýšení bezpečnosti provozu v oblasti své dopravní obslužnosti: zpomalovací prahy, světelně řízené přechody pro chodce, nebo virtuální retardé-

ry se svítícími úrovňovými diodami. Konstatujeme, že většina podobných opatření by měla být prováděna ve spolupráci se zřizovatelem (s místním úřadem), s rodiči žáků a s orgány Policie. Sledované školy, ani ty, které byly postiženy nehodami, podobné snahy neuvádějí.

Tristním se nám jeví zapojení škol do projektů v rámci dopravní výchovy. Na žádné ze sledovaných škol nebyl podán projekt, který by situaci mohl radikálně pozitivně ovlivnit a čerpal prostředky z fondů ESF. Komicky vyznívá také výše finanční podpory (uváděných 5000 Kč), kterou škola získá z projektu podaného ke krajskému úřadu.

Orgány státní správy, včetně vyšších úrovní (tj. kraje), by měly do svých priorit zahrnout plány na řešení dopravní situace (nehodovosti) v místech své působnosti, a to především v okolí a blízkosti škol, školských zařízení a sportovišť.

EXPLICATION BASIC CHARACTERISTICS OF TRAFFIC EDUCATION IN EU COUNTRIES FOR A COMPARATIVE ANALYSIS

Abstract: The focus of research project “School and Health for the 21st century” MSM0021622421 in terms of morbidity and mortality of children and young people in road accidents is mapping out various forms of prevention system, the implementation period, the methodological level, background material and content depth traffic education in primary and secondary education. Some of these aspects of the current situation in the educational field representative region of the Czech Republic reveal the results of a questionnaire survey carried out in the Educational Faculty of Masaryk University in the spring semester of 2007 and 2008.

Keywords: children and youth, prevention of morbidity and mortality, traffic accidents, traffic education