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 autoškolami, 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 představ, že mládež účastnící se silničního provozu je představována chodci, cyklisty, osobami řídícími 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 rozsáhlejším projektu, jaký nabízejí 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 několik uplynulých roků. 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 základních 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 vznikal 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 disciplin. 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 discipliny, 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 řidičské 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 poskytovaná 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 lektoři 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.

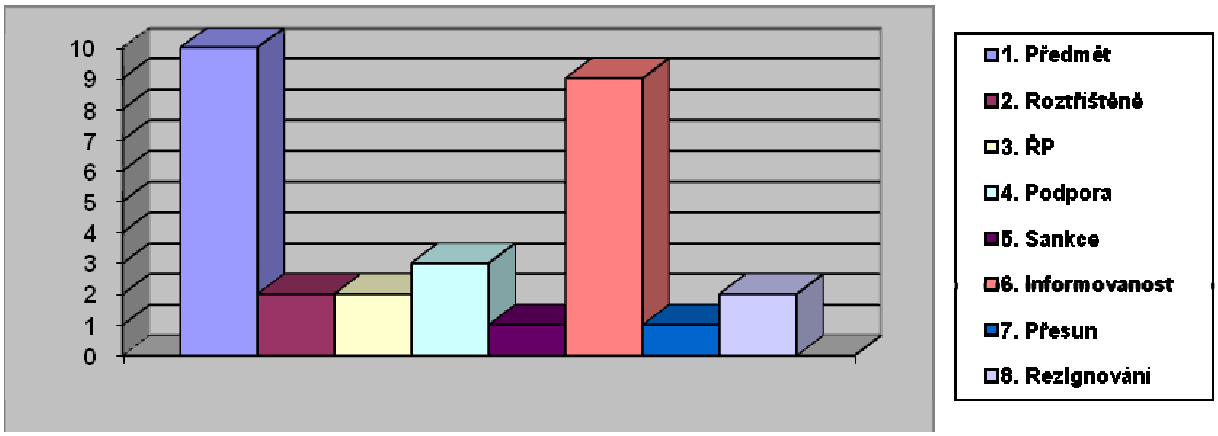
Protože Katedra didaktických technologií má k dispozici komplexní vzdělávací program pro učitele autoškol **Čtyřsemestrové doplňující pedagogické studium pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě**, je třeba vytvořit celospolečenskou poptávku po tomto vzdělávání legislativní úpravou, tím spíše, 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 prvého 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 ve výše podaném výčtu v odstavci „III. Návrhy a doporučení“.

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 „roztříštěně“

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, nežli návrhy k jejich předcházení:

- přísné trestání přestupků…, odebírání 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 rozhlase 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 učiliště:

- přesun částečně i na rodinu, výchovu v rodině a osobní iniciativu studentů
- úspěšně se rozjel projekt s pronájmem učebny soukromé autoškole, 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 „roztříštěně“.

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 kontaktovat 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 limitů a na opomínání 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, vedouc 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 nebližší 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 shlédnutém 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 umírat zbytečně lidé. 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 činnost)
- pořady médií pro mladé lidi
- vystoupení a příklady populárních osobnosti
- 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.