

DOPRAVNÍ VÝCHOVA JAKO KOMPLEMENT VÝCHOVY KE ZDRAVÍ

Mojmír STOJAN

Abstrakt: *Dopravní výchova jako organický komplement harmonické a všestranné výchovy je významným fenoménem současného školství. Jejím cílem je adaptovat člověka na úspěšnou koexistenci se stále intenzivnější mobilitou. V jednotlivých zemích se její úroveň podstatně liší. Zatím co v některých dopravně rozvinutých zemích má již dlouholetou tradici a vynikající úroveň, v některých zemích se dosud potýká s elementárními problémy. Studie představuje vyhodnocení výsledků šetření ve vybraných evropských zemích a srovnává výsledky dosažené v roce 2006 a 2009.*

Klíčová slova: *dopravní výchova; formy a metody dopravní výchovy v různých evropských zemích; srovnání*

Situační výzkumná anamnéza

Podle většiny mezinárodních statistických šetření, včetně výsledků publikovaných Mezinárodní zdravotnickou organizací WHO v Ženevě, jsou v rozvinutých zemích dopravní nehody na prvním místě příčinou smrtelných úrazů dětí a dospívající mládeže.

Psychosociální, ekonomické a zejména traumatické zatížení společnosti je v důsledku dopravních nehod hrozivé, a přitom, jak naznačují některé současné exkluzivní výzkumy beznehodové dopravy, zatím žel, pouze omezeného rozsahu, naprosto zbytečné.

Ze všech humánních hledisek patří k nejnákladnějším a nejnenahraditelnějším obětem dopravních nehod zraněné nebo usmrcené děti a dospívající mládež.

Za prevenci dopravních nehod a jejich následků jako globálního mnohadimenzionálního problému jsou schopny převzít efektivní odpovědnost pouze vrcholové řídicí státní orgány, v jejichž kompetenci je systematizace všech základních opatření, mezi něž patří koncepce budování nových bezpečnějších komunikací všeho druhu, zkvalitňování dopravní legislativy z hlediska vývoje dopravního řádu, dopravní techniky a intenzifikace dopravy, důsledná soustavná péče o etizaci dopravního prostředí vytvářením podmínek pro účinnou kontrolu chování řidičů, potlačování agresivity, dominanci ohleduplnosti, zejména k dětským účastníkům, chodcům, cyklistům a seniorům, prioritizace pěší dopravy v hustě osídlených obytných aglomeracích a specifických urbanistických lokalitách s převahou bydlení, čili racionální ovlivňování

aspektů mobility k harmonizaci s vlnivým životním prostředím pro všechny kategorie uživatelů dopravy.

Souběžně s tím je však zapotřebí také zajistit precizní úroveň výkonu dopravní služby policie, shledávající svůj smysl nejen v samozřejmé represii a striktním vyžadování respektu k pravidlům silničního provozu, ale především ve výchovném a preventivním poslání při dohledu na dopravu, zvláště na kritických nehodových místech, v pořádání propagačních výchovných akcí a ve schopnosti kompetentního dopravního poradenství. V tomto směru mnohdy zůstává zčásti, nebo zcela nevyužit prostor působení policie na iniciování a podporu aktivit příbuzných společenských organizací se vztahem k dopravě, ať už jsou jimi nejruznější motoristické organizace, autokluby, turistická sdružení, úpolové sporty a jiné.

Jedině stát má možnost strategicky, tj. s ohledem na rostoucí a transformující se potřeby zdravotnictví s ohledem na dopravní nehody investovat do vybavení mobilních zdravotnických záchranných prostředků i statických traumacenter, zasahovat do úrovně prevence úrazů v dopravě, do zdravotní péče o postižené při dopravních nehodách, a konečně i do koordinace zdravotní služby s ostatními složkami integrované pomoci.

A konečně jedinečnou možností, a z toho plynoucí povinností vrcholových řídicích orgánů státu, je koordinovat součinnost všech s dopravou účastných ministerstev: dopravy, zdravotnictví, vnitra, spravedlnosti a školství, abychom vyjmenovali jen ty nejzákladnější. Školství, jmenované na posledním místě, nehraje v systému prevence dopravních nehod ani zdaleka poslední roli. Při svém dominantním celoplošném výchovném působení na populaci má bez nadsázky klíčový význam, pokud ovšem v této činnosti nachází podporu a harmonuje s ostatními jmenovanými opatřeními. Kromě praktické realizace dopravní výchovy už na nejnižších výchovně-vzdělávacích stupních se zejména na úrovni specificky orientovaného vysokého školství významně podílí na výzkumu udržitelné mobility s co nejbezpečnější koexistencí všech účastníků dopravy, samozřejmě z hlediska těžiště své pozornosti především k dětem a mládeži školního věku, ale ne vytrženě či izolovaně vzhledem k celému komplexnímu systému problematiky.

Konstatovali jsme již v úvodu, že nejtragičtějšími a nejnenahraditelnějšími oběťmi dopravních nehod jsou zraněné nebo usmrcené děti a mládež školního věku až po dospívající mládež středních škol. Systém dopravní výchovy v institucionální formě na tuto skutečnost pamatuje hierarchickým systémem poučení a výcviku v síti škol, od předškolních zařízení úrovně mateřských škol, kde se ve většině prováděných šetření jeví nejdůslednější a prováděná adekvátními metodami a formami, přes základní školy obou stupňů, z nichž zejména první má úroveň dopravní výchovy jako integrovaného evolučního programu, jehož smyslem je vybavit žáka kompetencemi k odpovědnému samostatnému pohybu v dopravním prostředí, až po fragmentární, roztráštěnou a v nejlepších případech specificky orientovanou předřídičskou či dokonce řídičskou přípravu na různě profesně profilovaných školách středních.

Specifický předvýzkum

Výzkumem situace u nás, s četným využíváním zahraničních výsledků pro porovnání domácí situace se zahraničím, jsme se v rámci výzkumného záměru „Škola a zdraví 21“ (MSM0021622421) zabývali již v několika vlnách, využívající jak šetření vlastní-

mi výzkumnými sondami, tak s pomocí rešerší a zobecňováním výsledků publikovaných v dostupných pramenech.

V první studii tohoto typu bylo cílem zmapovat podmínky, formy a metody dopravní výchovy na školách pro děti a mládež školního věku v zemích EU, včetně přípravy pedagogů pro vedení dopravní výchovy, které mohou být podle příznivých ukazatelů dopravních úrazů dětí a mládeže v těchto zemích pro nás inspirací při organizaci institucionálních dopravně-výchovných systémů a při přípravě kvalifikovaných a kompetentních pedagogů.

Výzkumu byly podrobeny údaje poskytnuté dvanácti evropskými zeměmi (Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Itálie, Německo - země Bavorsko, Nizozemí, Rakousko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie), které byly ochotny spolupracovat a poskytnout požadované informace.

V této etapě srovnávací analýzy systémů dopravní výchovy v jednotlivých zemích byla věnována pozornost parametrům organizačního a didaktického charakteru:

- zavedení dopravní výchovy do školních výchovně-vzdělávacích programů, termín implementace dopravní výchovy do učebního plánu
- existence směrnic nebo pravidel pro dopravní výchovu, jejich původ, termín implementace
- existence osnov pro dopravní výchovu, jejich původ, termín implementace
- minimální rozsah dopravní výchovy stanovený vyučovacími hodinami v předepsaných osnovách
- 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
- způsob nabytí kvalifikace učitelů pro vedení výuky a výcviku dopravní výchovy
- další subjekty podílející se na vedení dopravní výchovy ve školách
- 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

Originální studie zpracovaná v této etapě vyhodnocení poskytnutých údajů byla pro publikační účely zkrácena z plného rozsahu 57 stran na 12 a při zestručnění na nejvýznamnější a nejschematičtější výsledky uplatněna 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.

Při zpracovávání druhé etapy byla k vyhodnocení použita data, která ilustrovala materiální a evaluační aspekty jednotlivých systémů:

- efektivita jednotlivých druhů didaktických materiálů (médií)
- oblíbenost a uživatelský komfort jednotlivých druhů didaktických materiálů
- koncepčnost a systematičnost didaktických materiálů
- ekonomická dosažitelnost didaktických materiálů (zdarma/za úhradu), případně finanční spoluúčast mimoškolských subjektů
- objektivní dostatečnost obsahu a rozsahu dopravní výchovy na školách
- význam a způsob periodických evaluací efektu dopravní výchovy a reflexe jejich výsledků do jejich osnov
- použitelnost regionálních osnov dopravní výchovy pro transfer do jiných zemí, případně důvody bránící takové spolupráci

Také výsledky druhé části vyhodnocení jsou po zkrácení na 10 z 21 původních stran studie dostupné v navazujícím 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. ISBN 80-900915-3-9

Aktuální verifikační šetření

V říjnu roku 2009 proběhlo po pěti letech od předchozího výzkumu opakované šetření, jemuž se z podnětu unijního úřadu v Bruselu a s využitím svého prestižního statutu stala garantem (patronem) mezinárodní automobilová federace FIA se sídlem v Paříži. Její vstup do problematiky dopravní výchovy s uvědoměním si jejího významu jako nástroje pro kultivaci současné úrovně a bezpečnosti dopravy je více než signifikantní. Využívajíc svých národních organizací a klubů oslovila dotazníkem sondujícím úroveň a podmínky dopravní výchovy 27 zemí a získala k účasti na šetření nadstandardně vysoký počet respondentů: 21 zemí z Evropské unie i mimo ni, o jejichž situaci v dopravní výchově vypovídá 23 zaslaných hlášení. S díky k ochotě bruselské kanceláře i vztahům spolupráce s národním zástupcem v této organizaci, Autoklubem České republiky, na jehož hlášení pro toto mezinárodní šetření jsme spolupracovali, byly nám základní získané údaje poskytnuty k dispozici a umožnily nám vyhodnotit z nich následující poznatky, komplementující, z části shodně, z části odlišně, poznatky získané obdobnou sondou v roce 2006.

Současného šetření se zúčastnily tyto země:

Bulharsko, Česko, Irsko, Island, Itálie, Lucembursko, Maďarsko, Moldávie, Německo, Nizozemí, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie.

Všechny země obdržely stejné zadání v podobě pěti otázek: Je dopravní výchova ve vaší zemi součástí povinného učiva základní školy? Pokud ano, uveďte :

1. Ve kterých ročnících je učivo dopravní výchovy zařazeno v osnovách? Jaké věkové rozpětí žáků to představuje?
2. Existuje definice programu dopravní výchovy nebo výčet povinných předmětů, v nichž je učivo dopravní výchovy obsaženo?
3. Kdo dopravní výchovu vede? Je to obvyklý učitel daného vyučovacího předmětu nebo expert pro problematiku bezpečnosti silničního provozu?
4. Je stanoven rozsah hodin, který má být dopravní výchově věnován? Kolik vyučovacích hodin to znamená?
5. Podílí se váš autoklub na těchto aktivitách ve vaší zemi?

Přes tři čtvrtiny respondujících zemí (76%) odpověděly, že dopravní výchova se ve školách vyučuje. Žel, z tohoto počtu je ale dopravní výchova povinná pouze v méně než polovině dotazovaných zemí. Analýza údajů obdržených z autoklubů dotázaných zemí vede dokonce k ještě horším výsledkům: pouze 35% z nich hovoří o povinné dopravní výchově ve školách. Někteří respondenti se zmiňují v té souvislosti o tom, že je velmi obtížné vysledovat, jak účinné je zákon o dopravní výchově na základních školách realizován, pokud vůbec na národní úrovni existuje.

Z údajů, které respondenti zaslali, zřetelně vyplývá, že dopravní výchova na základních školách trpí ještě jednou velkou vadou, a tou je mezinárodní nekonceptnost, nekoordinovanost a nepropojenost její úrovně a kvality výsledků mezi jednotlivými národními školskými systémy. Na tuto skutečnost upozorňuje 33% respondentů, zdůrazňujících, že i když dopravní výchovu žáci v některých zemích absolvují, nevypovídá to nic o jejím způsobu a přijatelnosti. Ve Švédsku je například na subjektivní volbě každého ředitele individuálně, zda dopravní výchova bude na jeho škole realizována. (Vzdor tomu je odpovědnost školských pracovníků vysoká a dopravní nehodovost patří i z tohoto důvodu v této zemi k vůbec nejnižší, včetně adekvátně nízké morbidity či mortality dětí). V zemích s výraznou regionální strukturou (např. Rakousko) lze vypořádat, že pravidla pro výuku dopravní výchovy se mohou dokonce lišit region od regionu. V některých zemích, např. ve Španělsku, je problematika bezpečnosti silničního provozu součástí širšího vzdělávacího tématu, které zahrnuje obsažnější sociální dovednosti ve smyslu občanské výchovy. (Toto pojetí je blízké také nám, neboť spojení dopravní výchovy s obecnějšími principy etické výchovy, pěstování mravních principů, úcty k zákonitosti a společenským výkladem chápání demokracie, svobody a disciplíny je alfou a omegou chování účastníků dopravy). A konečně existuje v tomto směru analýzy problematiky ještě také situace, kdy v některých zemích není dopravní výchova formálně povinná, ale byla začleněna do tzv. školních balíčků (např. Nizozemsko).

Zbývajících 24% respondentů ve svých hlášeních projevilo politování, že v jejich zemích není dopravní výchova v žádné formě povinným kurzem. Národní autokluby vyvinuly směřem na vrcholové školské instituce úsilí, v němž zavedení povinné dopravní výchovy na základních školách požadovaly, ale jednání vesměs nebyla úspěšná. Některé zúčastněné strany sdělily, že hledají inovativní způsob argumentace, jak odpovědět na zamítavé stanovisko ministerstev a prokázat, že výuka žáků k bezpečné koexistenci se silničním provozem v současné mobilní společnosti je stejně významnou součástí výchovně-vzdělávacího programu jako jiné nezpochybnitelné prvky gramotnosti, získávané klasickými disciplinami - matematikou, přírodovědou, nebo jazyky.

Další část vyhodnocení výzkumného šetření se týkala odpovědí, které na předložené zadání zaslaly organizace ze zemí, v nichž je dopravní výchova povinná, ať už ve formě speciálního kurzu, nebo s předepsaným učivem, implementovaným do vhodných vyučovacích předmětů: Německo, Itálie, Česko, Slovensko, Švýcarsko, Slovinsko, Bulharsko, Norsko, Maďarsko a Island.

Uveďme alespoň stručný přehled výsledků vyhodnocení jednotlivých otázek:

Ve většině zemí, v nichž dopravní výchova na základních školách existuje, je povinnou součástí osnov již několik let až desítek let. Většina těchto „kurzů“ začíná od 6 let (tj. od prvního školního ročníku) a pokračuje většinou až do posledního ročníku. Zde je situace u nás příkladně kvalitní, neboť obsah dopravní výchovy je standardním programem již v mateřských školách. V „našich stopách“ se vypravuje vykročit také Itálie a Portugalsko, které se zmiňuje o návrhu zavedení ještě jednoho roku předškolní přípravy. Obvyklá délka výuky dopravní výchovy na základní škole trvá nejméně 3 roky, jak uvádějí tři čtvrtiny sledovaných zemí.

V detailech se jednotlivé země výrazně odlišují, např.: Itálie a Portugalsko uvádí povinnou dopravní výchovu pouze jeden rok, a to hned od šesti let. Jsou však i země, kde trvá 3 až 4 roky, v extrémních případech uvádí respondenti 4 až 10 roků , ba i více než 10 let. V německých školách se dopravní výchova vyučuje 5 roků (6-10 let věku), ve Slovinsku 3 roky (6-8) plus jeden další rok během školní docházky), v Bulharsku 7 roků (9-15), na Islandu a v Norsku celkem 10 roků (6-15) a ve Švýcarsku dokonce 15 roků, tedy zřejmě jak již v předškolních zařízeních, tak ještě i na středních školách (4-18).

K otázce, je-li exaktně definován program dopravní výchovy nebo výčet povinných předmětů, v nichž je učivo dopravní výchovy obsaženo, uvádí více než polovina dotazovaných zemí, u nichž vzdělávací systém dopravní výchovu obsahuje, že její cíle jsou artikulovány jen velmi obecně. Pověřením k vytvoření vlastního návrhu vzdělávacích programů jsou v těchto zemích vybaveny regiony, např. ve Švýcarsku a Německu, a situace se tedy může region od regionu lišit. Na národní úrovni jednotné společné cíle nejsou stanoveny. Pro podporu tohoto systému je možné argumentovat tím, že rozdílnost charakteru i hustoty dopravy se může mezi regiony skutečně natolik lišit, že vypracování specifického, situaci analogického systému a obsahu výcviku se jeví racionální. Opakem této situace je systém, zavedený např. v Norsku a na Islandu, kde je úroveň kompetencí souvisejících s dopravní výchovou ve vzdělávacím programu pro základní školy poměrně jednotně a dobře definován. Norsko v tomto směru pracuje podle velmi sofistikovaného programu, v němž se rozlišují tři fáze kompetencí:

- kompetence dosažené v 1. etapě: Žáci ovládají pravidla silničního provozu pro chodce a cyklisty
- kompetence dosažené ve 2. etapě: Žáci ovládají pravidla bezpečného chování v dopravním provozu v roli cyklisty
- kompetence dosažené ve 3. etapě: Žáci jsou schopni nalézat osobní, situační způsoby a prostředky k efektivní prevenci úrazů, k nimž dochází v silničním provozu

Cíle dopravní výchovy, obsažené ve vzdělávacím programu na Islandu, jsou artikulovány ještě přesněji a rozlišují cíle průběžné a konečné. Po dosažení konečných cílů jsou žáci:

- schopni reagovat správně na všechny druhy dopravy
- schopni chovat se v souladu s pravidly silničního provozu
- schopni chovat se v silničním provozu odpovědně
- schopni předvídat riziko a vyhnout se nebezpečí dle charakteru prostředí
- schopni chápat nutnost dopravní kultury a aktivně (doslova: s potěšením) se podílet na jejím zlepšení

K otázce, kdo dopravní výchovu s žáky na základních školách vede, uvádí necelá polovina respondentů dominanci pedagogů. Jsou to učitelé, kteří ve 40% zemí, v nichž jakákoliv forma dopravní výchovy existuje, ji také sami realizují. Z výkazu 6 zemí vyplývá, že učitelé během studia na fakultách nabývají k této specifické pedagogické roli dostatečnou kvalifikaci. Ve Slovinsku a v České republice existují pro učitele s nedostatečnou přípravou pro vedení dopravní výchovy různé postgraduální kurzy, v nichž se mohou ve svých dovednostech zdokonalovat.

V 60% případů respondenti uvádějí, že výuku dopravní výchovy vede ve školách v jejich zemích učitel ve spolupráci s dalším odborníkem. Obvykle jím je nějaký externí expert na bezpečnost silničního provozu, policista, zkušený profesionální řidič, aj., kteří dokáží motivovat žáky spoustou praktických zkušeností a osobních zážitků. Slovensko předpokládá zavedení systému, v němž by první část vzdělávání, základní teoretickou, vedl kompetentní učitel, a druhou, s náročnějším výcvikem pro starší ročníky, odborník bezpečnosti silničního provozu.

Nejméně signifikantních údajů poskytlo šetření k otázce, zda a jak se podílejí autokluby v jednotlivých zemích na dopravně-výchovných aktivitách. K této problematice uvádí polský autoklub (PZM), že ačkoli dopravní výchova na základních školách obligatorně není, pořádá tato organizace pro děti dopravně orientované soutěže. Ve spolupráci se školami se jich každoročně účastní kolem 100 000 žáků, kteří musí projevít formou písemných testů vědomosti ze zásad bezpečnosti silničního provozu a formou praktických jízd na kole dovednosti, znalosti a schopnosti účastnit se na jízdním kole dopravního provozu.

V Rakousku pořádá národní autoklub ÖAMTC pro 6 -7 leté děti základní školy velmi úspěšný a oblíbený. program „Blick a Klick“, v němž dopravní experti učí děti, jak se správně a bezpečně v dopravě chovat. K pilířovým tématům v tomto kurzu patří například používání zádržných systémů (jak by měly být děti řádně připoutány v sedačkách při cestě autem), jak bezpečně přecházet ulici, jak se od sebe liší pohled řidičů a pohled chodců na tutéž dopravní situaci, jak se chovat na místech řízených semaforem a mnoho dalších. Program se obvykle koná v nejdostupnějších objektech, nejčastěji v tělocvičnách škol. Pro lepší názornost se používají k praktickým demonstračním situacím nafukovací dopravní objekty (auta, motocykly, figuriny policistů, ...), nebo elektronické trenážery. Celý program je poskytován pro školy zdarma a pro jeho využití stačí jen registrace školy u ÖAMTC.

Závěr

Podobnými výzkumy a srovnávacím šetřením a jejich uváděním do praxe se může alespoň částečně podařit škody na zdraví, způsobené dopravou, podstatně snížit.

Typickým příkladem je Finsko. Za posledních třicet let vzrostl objem dopravy o 200 %, ale roční počet smrtelných úrazů z dopravních nehod poklesl díky racionálním opatřením, těžším z výzkumných poznání, o 50%. Dá se očekávat, že tento pozitivní trend bude dále pokračovat. I další země jako Švédsko, Velká Británie, Severní Irsko aj. již situaci podobným způsobem úspěšně řeší. V roce 1997 přijal švédský parlament tzv. „Vizi Zero“ (nulová úrazová nehodovost), zcela novou politiku, spočívající na čtyřech principech:

- a) princip etický – lidský život a zdraví jsou svrchované a mají přednost před mobilitou a ostatními aspekty silničního dopravního systému
 - b) princip odpovědnosti – každý, kdo organizuje, řídí a dohlíží na silniční dopravní systém, se podílí na odpovědnosti stejně jako uživatelé tohoto systému
 - c) princip bezpečnosti – je-li zákonitě a ne zcela vymýtitelné v chování člověka dopouštět se omylů a chyb, pak by dopravní systém měl tuto skutečnost brát v úvahu a minimalizovat jak samu příležitost dělat chyby, tak i škody, které v jejich důsledku vznikají
 - d) princip reflexe – orgány represe musí učinit vše, aby stejným bezpečím disponovali všichni účastníci dopravy a kdo se na něm podílejí.
- Vize Zero skýtá vzor vhodný pro následování dalšími zeměmi.

Periodické sondy, mapující cíle, obsah, formy, metody, materiální prostředky a ostatní podmínky a aspekty praktické efektivity dopravní výchovy v jednotlivých zemích, vyhodnocované v korelaci s regionální intenzitou dopravy, a jejich následná srovnávací analýza, jsou kompasem při hledání cest k účinným programům „Udržitelná mobility“, „Bezpečné cesty do školy“ a dalších.

TRAFFIC EDUCATION AS A COMPLEMENT OF HEALTH EDUCATION

Abstract: Traffic education as an organic complement of harmonic and universal education is an important phenomenon of the present school system. Its objective is to adapt the individual to successful co-existence with the increasingly heavier mobility. The level of traffic education considerably differs among countries. While in some countries where traffic is highly developed it has a long tradition, in some countries they are still wrestling with elementary problems. In the present study the results of investigations carried out in some European countries are evaluated and the results achieved in 2006 and 2009 are compared.

Keywords: traffic education; forms and methods of traffic education in various European countries; comparison