

PORTFOLIO ASPEKTŮ DOPRAVNÍ VÝCHOVY VE ŠKOLE A V RODINĚ S AFINITOU K DOPRAVNÍ PEDAGOGICE

Mojmír STOJAN

Abstrakt: *Při analytickém pohledu na celostní problematiku dopravní výchovy dětí a mládeže školního věku, včetně věku středoškolského, lze determinovat v jednotlivých pilířových oblastech celou řadu detailních či fragmentárních aspektů, které spolu tvoří logicky provázané portfólio. Zkoumání obsahu těchto aspektů i jejich vzájemných vztahů je nezbytnou součástí úsilí o hledání efektivního didaktického modelu realizace obsahu této dílčí pedagogické disciplíny. Rozvoj v teoretické oblasti se orientuje na zkoumání charakteristických znaků a požadavků dopravní výchovy a na zkoumání podmínek, v nichž se realizuje.*

Klíčová slova: *dopravní výchova, základní škola, rodina, dopravní pedagogika*

Potřeba dopravní výchovy jako fenomén historické nutnosti

Účast dětí a školní mládeže na dopravních nehodách a na jejich zdravotních následcích se stala tragickým fenoménem tzv. mobilní společnosti, tedy společnosti s rozvinutou dopravou. Doprava v současných dimenzích nás na jedné straně v soukromém i profesním životě vybavuje možnostmi bez ní nemyslitelnými, ať již jde o pocit osobní volnosti a svobody, atraktivní sportovní vyžití a usnadnění transportních potřeb, nebo o operativnost v komunikaci, řízení, rozhodování, jednání, či v úspěšnosti objemu splnitelných úkolů. Zároveň si však často uvědomujeme, že nás také omezuje, stresuje a možná až šikánuje v dimenzích nevyhnutné koexistence.

Odvracenou tváří přívětivé dopravy jsou tedy dopravní nehody, jejichž původ spočívá většinou v selhání některého z prvků dopravního systému, tvořeného jeho účastníky a dopravním prostředím, v němž se mobilita realizuje. Častým důvodem je zejména nedostatečná připravenost jednotlivých aktérů na vzájemnou bezpečnou dopravní interakci. Jediným dosud poznaným nástrojem řešení zmíněných proporcí, disproporcí a diskrepancí je tu efektivnější, tu méně úspěšná dopravní výchova. Výchova a výcvik dopravních kompetencí, transfer adekvátních znalostí, trénink kognitivních schopností, rozvoj intelektuálních i motorických dovedností a správných návyků chování je tím, co

shledáváme nástrojem řešení systémů dopravní výchovy na jednotlivých strukturních úrovních.

Klíčová role dopravní výchovy v systému školní výchovy a výchovy mimo vyučování

Analýzou jednotlivých typů, forem, složek a mechanismů dopravní výchovy v kritické konfrontaci s regionálními podmínkami je možno hledat vodítko k návrhu vlastního efektivního modelu.

Další oblastí, v praktické dopravní výchově (vedle kognitivních operací při osvojování elementárních dopravních pravidel a významu dopravního značení) často opomíjenou, je vedení dětí a mládeže k „zlatému“ dopravnímu pravidlu, a to principiálnímu partnerství a vstřícnosti, vzájemné ohleduplnosti, integritě navazující na všeobecné morální zásady, až po právní vědomí a limity spoluzodpovědnosti při jakékoliv dopravní nehodě, ať už jako její viník, aktér, účastník, nebo postižený. Dopravní výchova zúžená pouze na racionální poznání a poučení (znalost dopravních předpisů a dopravních značek) při absenci klíčových výchovných aspektů je nedostatečnou prevencí a je schopna zabránit jen minimu nehod, které pramení z triviálních důvodů a příčin.

Nejčastějšími a nejdůležitějšími průvodci dětí z hlediska dopravní výchovy, především v předškolním věku, ale s nezastupitelnou rolí i během školních let a dorůstání, jsou rodiče. Kde je však příležitost systému se s těmito výchovnými partnery sejit, na jaké platformě s nimi spolupracovat a jak je samotné učinit k takové spolupráci kompetentní? V zásadě zůstává jediným řešením neopomenout v přípravě pedagogů na tuto profesionální roli nalézt prostor pro kooperaci učitelů a rodičů na klíčových výchovně-vzdělávacích problémech.

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

Koordinace forem školní a rodinné dopravní výchovy

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 vyhocené situace bleskově adekvátně reagovat.

Dopravní výchova se jeví jako použitelný nástroj prevence dopravní nehodovosti.

Jejími dvěma nejvýznamnějšími částmi by měla být jednak specifická forma rodinné výchovy pěstovaná od nejtútlejšího věku, jednak institucionální forma, s níž se populace setká v mladším a starším věku školním, pubertálním a adolescentním, realizovaná především v nejrůznějších školských zařízeních.

Co by měli pedagogové a rodiče při přípravě na svoji profesionální nebo rodičovskou roli zvládnout, aby vedení dopravní výchovy bylo komplexní, kvalifikované a efektivní?

V první řadě v této problematice figuruje klasifikace dopravních situací, v nichž dochází k potencionálnímu nebo reálnému nebezpečí úrazu nebo usmrcení dítěte z důvodu podceňování či včasného neodhalení situací jako nebezpečných. Neřadí-li je ani

pedagog, ani rodič do systému poučení a tréninku dětí, jak takové situace správně řešit, tím méně je jako rizikové vnímají děti a mládež a v rolích účastníka a nemobilizují své schopnosti reakce k preventivnímu chování. To se týká širokého spektra potenciálních situací v místě bydliště i 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.

Jinou širokou oblastí potřebné osvěty v rámci dopravní výchovy je cestování dítěte jako spolujezdce v dopravních prostředcích – v automobilech, vozidlech MHD apod. Od běžné, dennodenní několikaminutové stereotypní rutinní cesty až po výjimečnou, náročnou celo- či vícedenní přepravu např. s rodiči na vzdálenou dovolenou, jde vždy o kontakt s megamnožinou náhodných dopravních spontaneit, jež by měli sami dospělí průvodci - rodiče nebo pedagogové vnímat a ve správných interpretacích o nich děti soustavně poučovat. Na různorodost nejrozmanitějších, v zárodku skrytých, ale klíčících nebezpečí je nutno děti nejen upozorňovat, ale i učit o nich kreativně přemýšlet, a v souladu s fantazijním a imaginativním myšlením zkvalitňovat algoritmus pozorného vnímání dopravního prostředí, jeho pozitivního a negativního vyhodnocování a mobilizovat vhodné reagování na všechny varianty možného vývoje, tedy adekvátního preventivní chování.

Oblasti mimořádné pozornosti k aspektům dopravní výchovy

Problematika dopravy z hlediska všech rizik spojených s ohrožením zdraví nebo života dětí a mládeže, pokud se omezíme jen na tuto věkovou skupinu, je rozvrstvena do celé řady dimenzí, na které musí dopravní výchova reagovat. Šetřením v terénu prostřednictvím účastníků předmětu „Dopravní výchova“ v kombinovaném studiu učitelství 1. stupně ZŠ a šetřením provedeným v rámci předmětu „Doprava a systémy dopravní výchovy“ pro studující učitelství praktického vyučování, v souvislosti s výzkumným projektem Škola a zdraví 21 jsme od účastníků věkového rozpětí 7-19 let, uvádějících své zážitky, zkušenosti a názory, vzniklé při kontaktu s dopravou, obdrželi nepřeborné náměty pro analytické studie, jimiž by se dopravní pedagogika měla zabývat, které po zpracování do tématicky příbuzných grup vystihuje ve zjednodušení následující přehled.

a) Chování a výchova. Osobnostní aspekty bezpečné dopravy

Obtížnou otázkou pro pedagogy zabývající se dopravní výchovou je úvaha, zda je vůbec možné přizpůsobit člověka v mobilní společnosti koexistenci s dopravou, vypěstování tzv. šestého smyslu – dopravního smyslu. Tato otázka se rozpadá při analytickém pohledu na řadu podotázek typu: „kdy má člověk kompetence na úrovni stávající dopravy“, „v čem spočívá smysl bezpečného dopravního chování, zatímco jiné chování představuje nebezpečí“, „kdy a čím nastane, že chování člověka je adekvátní požadavkům dopravního ruchu“.

Významným faktorem bezpečnosti dopravního provozu jsou nejen potřebné vědomosti o bezpečném chování v dopravě, ale i citové projevy a neovládané emoce. Je

znám jejich vliv na myšlení a jednání. Výchova k citovému prožívání může mít tedy v rámci dopravní výchovy velký význam. S emocionálními reakcemi se v dopravě člověk setkává jak v úloze motorizovaného účastníka, tak také jako cyklista či pěší. Nezřídka jsou emoce tak vybouřeny, že vedou až k agresivnímu chování. Poučení a výchova ve směru citového ovládnutí je tedy velmi významná a měla by provázet školní i rodinnou výchovu od malička. Cvičením je možno v inscenovaných situacích potlačet hněv, černé vidění partnera, explozi hněvu, útočnost, ztrátu sebeovládání, pocit omezování atd. Děti, pěší i motorizovaní účastníci dopravy mají mnoho špatných osobních zážitků, k nimž vedla většinou anonymita agresora a nedovolání se práva.

Velmi významným pedagogickým tématem dopravní výchovy je otázka, kdy je docházka žáků do školy dostatečně bezpečná. Evidence úcasti dětí v dopravních nehodách při cestách do školy mají sice v posledních letech mírně klesající tendenci, ale není jednoznačně zřejmé, zda jsou příčinou pozitivního vývoje dosud učiněná opatření v rámci akcí „Bezpečná cesta do školy“, nebo třeba pouze přechodně se snižující počty žáků. Nebezpečí číhá i na tzv. bezpečné cestě např. v tom, že chování žáků ve značné míře reflektuje soustavnou dopravní výchovou pěstované automatismy chování, ale není zároveň dostatečně ostražitě. Setkáváme se zde s paradoxem, že na jedné straně jsou nacvičené reflexy a automatismy žádoucí, a na straně druhé se na ně nelze absolutně spoléhat. Na to je třeba žáky stále důrazně upozorňovat.

Jedním z oblíbených způsobů praktické dopravní výchovy jsou projekty a projektové dny na školách. Tyto aktivity jsou velmi významnou a prospěšnou formou, pokud jsou ve všech směrech racionální a efektivní a jejich obsah nepředstavuje pouze formální stránku „akce“. Konání projektových dnů a dopravněprojektových aktivit má praktický význam, jsou-li součástí systému dopravní výchovy včetně teoretické přípravy a jejího cyklického osnování. Doprava je komplexní fenomén, pro jehož zvládnutí nestačí ani pouze teoretická poučení a jejich porozumění, ani holá empirie, tedy komplex vlastních zkušeností, ani zúžení výchovy na cvičení chování v inscenovaných rolích. Proto v projektech dopravní výchovy musí být přiměřeně zastoupeny všechny stránky.

Dopravní výchova je tím atraktivnější, a pro žáky, učitele, rodiče a veřejnost tím efektivnější, čím dokonalejší a pedagogicky vyváženější obsah projektů se podaří vytvořit. Nezbytnou součástí projektu dopravní výchovy je pěstování odpovědnosti, partnerství, sociálního chování a dopravní kompetentnosti, často nazývané zmíněný dopravní smysl.

Pedagogicky nejtěžší chybou by bylo chápat projektové dny nebo realizaci dopravních projektů pouze jako atraktivní relaxaci mimo vyučování a únik ze školní všednosti. Specifickou stránkou projektových dnů může být prezentace praktické části školní dopravní výchovy rodičovské veřejnosti. Využití tohoto faktu totiž může zúročit podporu dopravní výchovy rodinou či vhodnými sponzory nebo institucemi. Není na škodu využít takových akcí k popularizaci místním tiskem nebo jinými médii a ovlivnit veřejné mínění o škole pozitivním směrem. Problematiku z hlediska pedagogických kategorií lze strukturovat do témat:

- Je vůbec možné vypěstovat výchovou smysl pro bezpečné chování v dopravě?
- Implikace dopravní výchovy již do vzdělávacích programů pro 1.–5. ročník ZŠ

- Implementace dopravní výchovy do vzdělávacích programů pro 2. stupeň ZŠ
- Implementace dopravní výchovy do vzdělávacích programů pro SŠ, SOŠ a SOU
- Specifikum pozice dětí v dopravním ruchu
- 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
- Pozitivní vlastnosti účastníka dopravy a jejich rozvoj
- Tolerance jako priorita mobility
- Co je to empatie, ohleduplnost
- Toužebně vyhlášený průkaz cyklisty a řidičského oprávnění – velké téma dopravní výchovy
- Chování v krizových situacích
- Chování v blízkosti přechodu pro chodce, školy, nemocnice

b) Psychologické aspekty bezpečné dopravy

Vedle jednotlivých pedagogických kategorií při analýze efektivity dopravní výchovy jsou druhou nejvýznamnější oblastí zákonitosti psychologické. Jde jednak o nalezení specifických mechanismů vytváření psychických procesů a vlastností pro dopravní výchovu dětí a mládeže školního věku, jednak o hledání odpovědi na nejúčinnější mechanismy kultivace dopravních kompetencí. Je zřejmé, že důležitou roli hraje především psychologie vývojová a psychologie osobnosti. Prostor, který pro dopravní výchovu psychologie nabízí, je vymezen obecnou charakteristikou psychologie v silniční dopravě, zkoumání systému vztahů subjektů dopravy a jejich vzájemné komunikace, psychologickými aspekty výchovy a výcviku všech účastníků silniční dopravy, sociálně-psychologickými aspekty, psychologickým pohledem na příčiny a následky nehodovosti a úrazovosti, pojmem tzv. „nehodáře“ a v neposlední řadě psychodiagnostikou dopravního chování.

Na úrovni dopravní výchovy dětí a mládeže se tedy věnujeme těmto otázkám:

- Psychické determinanty dopravní výchovy dětí a mládeže
- Temperament jako osobnostní faktor chování v dopravě
- Bezpečí v dopravě závisí na správném vnímání a správném reagování
- Psychologická hranice mezi chodcem a řidičem dopravního prostředku
- Emoce v dopravě a jejich důsledky
- Agrese v chování účastníků dopravy
- Bezpečné umístění přechodů pro chodce, zastávek MHD
- Instalace varovných informací a jejich soulad s dopravní psychologíí
- Zatížení psychiky člověka dopravními informacemi

c) Fyziologické aspekty bezpečné dopravy – hranice fyziologických funkcí

Bezpečné chování v dopravě je bez správného zrakového vnímání a adekvátního reagování věc nemožná. 90 % všech orientačních důležitých informací v dopravě

přijímá člověk ve vizuální formě a na základě jejich zpracování reaguje. Problém se zde rozkládá na několik otázek: Stačí dvě oči člověka k tomu, abychom se mohli na základě jejich informace dopravy bezpečně zúčastnit? Může náš lidský mozek držet ještě krok s technologickým vývojem a pokrokem, jehož výsledkem je čím dál větší nárok na rychlost vjemu a jeho zpracování až po reagování? Anebo jsou hranice lidských intelektuálních schopností již dosaženy? Tyto otázky jsou oprávněně vzhledem ke skutečnosti, že zřejmě chybný vjem a z něho vyplývající chybné chování patří již dlouho k nejčastějším a hlavním důvodům dopravních nehod. Experti dopravní výchovy, oční lékaři a optici již dlouho bijí na poplach a stále výrazněji prosazují význam intaktních zrakových pomůcek, prostředků tzv. nočního vidění a enormnímu významu včasného zpozorování nebezpečí, zejména u obou extrémních věkových kategorií: u malých dětí a naopak, u lidí vyššího věku. Opomíjet v této souvislosti nelze ani psychické retardace a jejich vliv na zrakový vjem, reakce ovlivňované alkoholem, drogami a medikamenty.

Také sluch jako druhý nejvýznamnější smysl je pro dopravní výchovu významné téma. Z lékařských zpráv vyplývá, že velká část populace trpí jeho poruchami následkem nadměrného hluku, jehož původcem je právě doprava. Kolem 10 % starších dětí a mládeže v průzkumech provedených tímto směrem uvedlo, že vnímají, jak nadměrný hluk omezuje schopnosti jejich jednání. Lékařské vyšetření skutečně potvrdilo přibližně u každého pátého poruchu vnitřního ucha.

Pro dopravní výchovu jsou odtud odvozována témata:

- Zrak a viditelnost – klíčové aspekty bezpečné dopravy
- Fyziologické hranice a zrádnost smyslových informací (zraku a sluchu) v dopravě
- Význam sluchu pro účastníka dopravy
- Kde jsou hranice škodlivého působení hluku na člověka?

d) Fyzikální a klimatické aspekty bezpečné dopravy

V souvislosti s touto problematikou se zkoumají fyzikální zákonitosti dynamiky a kinematiky pohybu dopravních prostředků, prodlevy mechanismů mezi akcí subjektu a reakcí stroje, reakce účastníků dopravy na nepříznivé klimatické faktory ovlivňující stav vozovky, chybné dopravně-technické předpoklady a konstrukční či dynamické nedostatky dopravních prostředků. Fyzikální vlastnosti vozovky, její změny, způsobené klimatickými rozdíly, vizuální prostupnost atmosféry, ovlivněná mlhou, deštěm, sněžením, případně jejich kombinacemi atd., zvyšují potenciální nebezpečí nehod z důvodu často chybného vyhodnocení rizik. Dopravní bezpečí je tedy závislé vždy také na fyzikálních zákonitostech.

Při detailní analýze bezpečného chování v dopravě v závislosti na fyzikálních vlastnostech dopravního prostředí nalézáme obzvláště důležité aspekty v problematice optické. Jde o vjemy zkreslované odrazem a lomem světla, ostrotí zraku, zrakovými klamy, nedostatkem světla, např. nečistotou na oknech vozidel nebo na přilbách, oslňováním neseřazenými reflektory a zpětnými zrcátky, nedostatečnou barevností, zřetelností či retroreflexivitou oblečení.

Témata odvozená od těchto problémů bývají v dopravní výchově definována jako:

- Přírodní (fyzikální) zákony stanoví hranice možného v dopravě
- Jednoduchý lineární pohyb obsahující faktory jako čas, místo, funkce, rychlost, zrychlení
- Vidět a být viděn – zlaté pravidlo bezpečnosti v dopravě
- Umíme se adaptovat na proměnlivé klimatické podmínky dopravy?
- Jízda přiměřenou rychlostí
- Zrakové pole - pohyblivost zraku vzhledem k omezenému pohybu hlavy
- Odstředivé síly při zatáčení a otáčení vozidla.
- Rotační energie, aktivní a pasivní bezpečnost vozidel.

e) Sociální aspekty bezpečné dopravy – mobilita, dopravní politika

Je celosvětovou tendencí, že lidé získávají k motorovým dopravním prostředkům přístup ve stále mladším věku. Donedávna dogmatická hranice 18 let pro získání řidičského oprávnění je z mnoha stran zpochybňována, ať již argumentací rychlejšího vyspívání dnešní mladé generace, anebo všeobecnou charakteristikou přechodu k mobilní společnosti. Výjimkou dnes nejsou návrhy pro snížení věkové hranice k získání řidičského oprávnění na 16 nebo 17 let. Zákodáři často ignorují názory expertů na dopady takové změny v praktické dopravě, aniž by respektovali především hlasy dopravních psychologů namítajících emocionální nevyzrálou, postojovou labilitu, sklon k ochutnání alkoholu nebo drog a další hrozící nebezpečí

Diskusi o zachování uvedené věkové hranice či o její změně přispívá fakt, že většina dospívajících neočekává nic toužebněji než možnost stát se získáním řidičského oprávnění tzv. dospělým, nezávislým a mobilním. Sen o vlastnictví mopedu nebo skútru by se mohl realizovat. V nejrozvinutějších zemích skutečně používá stále více žáků na cestu do školy některý z těchto prostředků. Mladší žáci, kteří ze zákonných důvodů smějí používat pouze jízdní kolo, své motorizované starší spolužáky obdivují. Není tedy divu, že se je snaží i na svém pouhém jízdním kole ve všem napodobovat, a to nejen ve snaze vyrovnat se jim na silnici v rychlosti, ale i v dalším nežádoucím dopravním chování.

Z pozice sociálních aspektů bezpečné dopravy je v dopravní výchově nutné vést žáky k tomu, aby poznali, pochopili a přijali závazné normy společenského soužití a vnímali člověka v humánně-sociálních souvislostech. Partnerství a přizpůsobivé chování vůči ostatním účastníkům provozu by mělo být těžištěm dopravní výchovy.

Čemu se tedy věnovat:

- Dopravní výchova v rámci rodiny a její kompatibilita s ostatními společenskými formami
- Jednota výchovy v rodině - škole - společnosti
- Dopravní výchova ve školní družině a v mimoškolních aktivitách dětí a mládeže
- Mobilita a zodpovědnost jednotlivých účastníků
- Společnost a doprava, dopravní politika
- Politické a ideologické aspekty dopravy

f) Sociologické aspekty bezpečné dopravy

Do dopravy se promítají všechny neřesti, s nimiž se lidé potýkají i v jiných společenských oblastech. Příkazně se v ní potvrzuje starý princip, po prvé prý vyjádřený již před sto lety Henry Fordem, že na silnici se chová každý tak, jak obecně žije. Jde tedy především o společenské klima.

Citlivým problémem současnosti jsou pro dopravu také alkohol a drogy, moc špatní spolucestující. Nebezpečí nehod způsobených drogami dosáhlo již téměř stejné úrovně jako nebezpečí nehod způsobených alkoholem.

Téma pro dopravu zločinných návykových látek, alkoholu a drog, je významnou příležitostí dopravní výchovy v řadě vyučovacích předmětů, v nichž je možno soustavně upozorňovat žáky na právní a ekonomické následky dopravních i jiných nehod způsobených pod vlivem alkoholu, ať už jde o výuku v občanské výchově, nebo v jiných sociálně orientovaných předmětech. Stranou nesmí zůstat společenské odsouzení, poučení o sankcích a dalších následcích. Na překážku není probírat tato témata i s dětmi na 1. stupni základní školy, kdy ještě žádné dopravní oprávnění nevlastní, ale kdy již jsou schopny závažnost situace pochopit a nabývat protialkoholních a protidrogových osobních postojů. U mládeže na školách 3. stupně by měli pedagogové vnímat vznikání tzv. drogových part a zkusit jim předcházet využitím věkově přiměřených námětů z oblasti umění, hudby, sportu a podobných pozitivních zájmových orientací

- Jaká témata k analýze problematiky se zde nabízejí.
- Prostor pro formy osvěty v dopravní výchově
- Alkohol, léky, drogy – ožehavé věci, o nichž mnozí neradi hovoří
- Alkohol a drogy jsou špatným společníkem
- Koexistence člověka a soudobé dopravy
- Význam veřejnoprávních médií pro bezpečnou dopravu, výchovně orientované pořady

g) Legislativní aspekty bezpečné dopravy – zákony, jejich kvalita a respektování

Téměř každý se dennodenně setkává s fatálním rozporem mezi literou dopravního zákona, předpisy a pravidly upravujícími dopravu a skutečnou realitou. Nejméně konfliktní situace nastávají snad ještě na chodnících a stezkách pro pěší, kde je agrese nejméně. Snesitelná se jeví také situace na komunikacích s vyloučením motorizovaných forem dopravy. Na hranici únosnosti je však dlouhodobě realita na komunikacích pro smíšenou dopravu. Z hlediska dětí školního věku souvisí s touto problematikou nejcitlivěji také cestování do školy či za potřebnými mimoškolními aktivitami, chování dětí na zastávkách hromadné dopravy nebo všude tam, kde čekající a spěchající žáci podléhají stresům či nervozitě. Kapitoulou samo pro sebe je chování při nastupování, během jízdy a vystupování z dopravního prostředku, velké téma pro dopravní výchovu.

Pro většinu případů jsou nejlepším řešením pro bezpečnost dětí na cestování do školy zřídka používané vyhrazené školní autobusy, žhavým problémem poslední doby je individuální doprava dětí do školy automobilem s rodiči.

Do dopravní výchovy by měla z tohoto ohledu patřit témata:

- Aplikace vybraných elementárních předpisů paragrafovaného znění Zákona

361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích pro potřeby dětí jako chodců a cyklistů

- Respekt k dopravnímu zákonu, předpisům a dopravním orgánům
- Chodníky, stezky a vozovky. Kdo kam patří?
- Dny dopravních tréninků podle školních projektů dopravní výchovy
- Pojem partnerství v dopravní společnosti
- Bezpečí dětí jako spolucestujících. Zádržné systémy, sedačky
- Nebezpečí vedlejších činností při jízdě
- Jedu ukázněně, nebo na silnici řádím?

h) Technické aspekty bezpečné dopravy – vozidlo, dopravní značení, komunikace

Nelze přesně stanovit, jak velký podíl na vzniku kritické situace nebo dopravní nehody má selhání lidského faktoru a jak velkou část z dopravních nehod zaviní technická závada na vozidle, špatně upevněný přepravovaný náklad, zavádějící a psychologicky špatně řešená výstraha či nedostatečné dopravní značení, nebo zcela neoznačená a neočekávatelná závada na komunikaci, tzv. past. V dopravní výchově je vhodné adekvátní formou pro různé věkové dispozice účastníků všechny podobné aspekty analyzovat a na základě poučení řešit. S pomocí hry, simulace, nebo vhodné inscenace dopravních situací i účastí v kontrolovaném reálném provozu soustavně trénovat, jak se správně chovat, jak nejrůznější nebezpečí předvídat, jak vývoj situací vyhodnocovat a tím nehodám předcházet. Cvičením pěstované správné automatismy chování a sebezáchovných reflexů jsou alfou a omegou bezpečné dopravy s vymýcením dopravních úrazů a úmrtí. Zmíněná problematika může být trénována např. pomocí témat:

- Bezpečná cesta do školy a ze školy
- Kdy je cesta do školy tzv. bezpečná
- Nebezpečí reklamy: Informace nebo zavádějící manipulace?
- Jízdní kolo jako dopravní prostředek.
- Příprava cyklisty – principy stanovení správného poučení a tréninku
- Doprava do školy veřejnou dopravou. Výhody tzv. „školních autobusů“
- Zastávky veřejné dopravy: je jejich umístění v souladu s dopravní psychologíí?
- Dopravní nehoda jako důsledek špatného odhadu reakční doby řidiče a brzdového systému
- Prvky aktivní a pasivní bezpečnosti vozidla

i) Zdravotní aspekty dopravy

Každodenně řada lidí utrpí v souvislosti s dopravou zranění, nebo dokonce zemře. Podle lékařských poznatků by 5-10 % zraněných mohlo přežít, kdyby jim poskytnuta včas kvalifikovaná první pomoc. V čem spočívá problém? Zdravotníci by se měli sjednotit na názoru, která laicky poskytnutá pomoc je adekvátní a zraněnému prospívá a zaměřit na ni tu část dopravní výchovy, která potřebnou kompetenci nejlépe a bez vedlejších rizik zajistí. Zákonem stanovený limit dosáhnout místo nehody se zraněním lékařem přivolaným nehodovým hlášením může být nedostatečný, pokud v mezičase

není zraněnému poskytnuta ani základní pomoc, kterou mohou zvládnout i děti školního věku. Zdravotní osvěta je tedy rovněž jedním z témat dopravní výchovy.

Odtud odvozujeme:

- Zdravotní aspekty dopravních rizik a zásady nejjednodušších výkonů laické první pomoci při dopravní nehodě
- Poskytnout pomoc při úrazu – složitý problém. Co a jak nacvičovat?
- Parametry dobrého systému první pomoci (záchranného systému)

j) Environmentální aspekty dopravy

Z hlediska souvislosti mezi dopravou, resp. dopravní výchovou, a životním prostředím na věkové úrovni žáků a mládeže je problém možno spatřovat většinou v bezpečném pěstování sportovních aktivit, které jsou provozovány v exteriéru s těsným kontaktem na dopravní komunikace.

Nehledě na oblíbené zimní sporty, jako je lyžování a sáňkování, které s touto problematikou také často hraničí, některé druhy sportů přímo svádějí k provozování na veřejných komunikacích. Mezi nejčastější z nich patří jízda na kolečkových bruslích a skateboardech. Problematika provozování těchto sportů na bezpečných místech slučitelných s dopravou, ať už pěší anebo dopravními prostředky, by neměla být v dopravní výchově opomenuta. Vnímání těchto aktivit mládeže jen jako sportu je velmi krátkozraké. Dotazníkové studie v mezinárodním měřítku zjistily překvapující skutečnost, kdy akrobatické prvky na skateboardech patří u 12-19letých hochů mezi nejoblíbenější sporty. Stále častěji vidíme mládež na skateboardech na otevřených dopravních plochách, aniž by si uvědomovali, kromě ohrožení svého zdraví, že se chovají v rozporu se zákonem. Nejde o problematiku podružnou, neboť rychlosti, jichž se dá dosáhnout na kolečkových bruslích a skateboardech, jsou srovnatelné s rychlostí na jízdním kole. Bruslení a skateboardování na chodnících, a v pěších zónách jsou možné za podmínky, že sportovci nevytvářejí kolize s ostatním provozem. Nejvyšší povolená rychlost na těchto veřejných prostranstvích je 7 km za hodinu. Překročením této přiměřené rychlostní hranice se sportovci vystavují nebezpečí právního postihu v případě způsobení zranění ostatním osobám. Probírání této problematiky není omezeno pouze na předmět tělesná výchova, ale mnoho prostoru má také v občanské výchově, ekonomických předmětech, právu, etice, fyzice, biologii, a v učivu o životním prostředí.

Navazující témata lze definovat jako:

- Ochrana životního prostředí – udržitelná mobilita
- Cyklistika jako sport
- Kam na skateboardech – kdy je tento sport bezpečný

Potřeba dopravní pedagogiky jako vědeckého a teoretického základu dopravní výchovy

Dopravní pedagogika se stává specifickou dílčí pedagogickou disciplínou z potřeby teoretického, tedy vědeckého přístupu k základním výchovným potřebám reagujícím na vznik tzv. mobilní společnosti, tedy společnosti závislé na intenzivním dopravním ruchu. Existence člověka s dopravními prostředky je od počátku provázána

dopravními nehodami, ústíci do úrazů a smrtelných zranění, jimž je třeba účinným systémem bránit. První, pouze spontánní požadavky tohoto směru se datují již počátkem 20. století, kdy vznikající motorizovaná pozemní doprava počala houstnout, a s ní přišly první dopravní nehody. Od adekvátní reakce na tuto situaci a vzniku prvních dopravních pravidel a předpisů uplynulo již neuvěřitelných sto let. Praxe ukázala, že nařízení a regule pro řešení problému průniku dvou světů - člověka a dopravy - nestačí. Je potřeba daleko víc, je potřeba nalézt efektivní a účinný systém tzv. dopravní výchovy. To je nesporný pragmatický závěr. Stačí však sama praxe a z ní pramenící empirický přístup k řešení bezpečné dopravy skutečně k dosažení žádoucího cíle? Stejně jako je tomu i v ostatních oblastech potřeby specifických osobnostních kvalit člověka, ani tady nestačí. Uvedeme-li v této souvislosti jen několik nejběžnějších příkladů, vidíme, že na rejstřík nových jevů ve společnosti reaguje systém vytvořením specifických dílčích pedagogických disciplín, jakou je dnes již status sociální pedagogiky, speciální pedagogiky, zážitkové pedagogiky, mediální pedagogiky, inženýrské pedagogiky, sexuální pedagogiky, muzeopedagogiky, pedagogiky zdravého životního stylu či environmentální pedagogiky, aniž bychom zdaleka vyjmenovali všechny existující s již jasně determinovaným obsahem. A paradoxně dosud nebyla analogicky všeobecně přijata obdobně komplexní pedagogická teorie, která by reagovala na potřebu hledat, nacházet a dávat odpověď na formu, metody a další pedagogické kategorie účinné výchovné kultivace osobnosti člověka pro jeho život v podmínkách mobilní společnosti.

Dopravní pedagogika jako součást všeobecné pedagogiky má interdisciplinární charakter a na hranicích svého vymezení se kontaktuje s obdobnými hraničními disciplínami, jako dopravní psychologií, dopravní medicínou, právními vědami dopravního směru atd. Jako odborně orientovaná disciplína má dopravní pedagogika jednak roli vědecko-metodologickou, orientovanou na svůj vlastní rozvoj, jednak roli pragmatickou, orientovanou na praxi.

Rozvoj v teoretické oblasti se orientuje na zkoumání charakteristických znaků a požadavků dopravní výchovy a na zkoumání podmínek, v nichž se realizuje. Výzkumné úsilí by mělo být namířeno za prvé na odhalování determinovaných znaků dopravy, za druhé na definování adekvátních dispozic člověka a jeho role v dopravě a za třetí na důsledky průniku obou těchto multi-dimenzionálních subjektů. Za praktické vyústění dopravní pedagogiky lze považovat návrh vhodných prováděcích strategií zaměřených na různé cílové skupiny a jejich promítnutí do vlastních pracovních materiálů, např. závazných výchovně-vzdělávacích osnov. Současné učební plány dopravní výchovy jsou pouze intuitivního a empirického charakteru. Využitím dopravní pedagogiky, která by měla zřetelně definovat jednotlivé pedagogické kategorie podle specifík svého předmětu, je možné nově a jinak, přesněji vzhledem k účelu artikulovat kurikulum dopravní výchovy na vědeckém základu, tedy na teoretickém poznání zahrnujícím nová hlediska sociální, politická, zdravotní, environmentální aj., v nichž se principiálně řeší problematika koordinace systémových subjektů a objektů dopravy, výchovy osobnostních vlastností člověka odvozených z pojmu partnerství a vcit'ování, bezpečné a humánní dopravy, problematika rozvíjení empatických dovedností, schopností předvídání, rozhodovacích potřeb, reflexů existence ve světě mobility, kompenzačních aktivit zdravotních negativ mobility atd.

A konečně - celý složitý pedagogicko-psychosociální komplex problematiky pragmaticky pro všechny formy a úrovně dopravní výchovy modulovat podle role jednotlivých účastníků dopravy - chodců, cyklistů, řidičů motorizovaných dopravních prostředků, specifik individuální a hromadné dopravy, věkových kategorií a úrovní profesních nároků.

Literatura

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

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

Keeping Children Safe in Traffic: Executive Summary. Paris: OECD Publishing, 2004.
World Report on Road Traffic Injury Prevention: Summary. Geneva: World Health Organisation, 2004. ISBN 9241591315.

STOJAN, M.; PECINA, P. Determinanty dopravní výchovy v didaktických technologiích na SOŠ a SOU. In STOJAN, M. a kol. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD Brno, 2008. ISBN 978-80-7392-078-4.

STOJAN, M. *Analýza kategorií mediálních pramenů pro dopravní výchovu*. Brno : Masarykova univerzita, 2009. ISBN 978-80-210-5108-9.

STOJAN, M., PECHÁNEK, V. Explication of Basic Characteristics of Traffic Education in EU Countries for Comparative Analysis of the Contact State in CR. In *General Issues in Health Education*. Brno: Masarykova univerzita, 2009. ISBN 978-80-210-4929-1.

www.teuto.com.br/?i=en&pg=imprensa&id_noticia=649

www.schoolway.net/docs/CONNECT_finalfactsheet.pdf

www.sustenergy.org/doc/CATALOGUE_of_PARTNERS_2009_3.pdf

PORTFOLIO ASPECTS OF TRAFFIC SAFETY EDUCATION IN SCHOOL AND FAMILY WITH AFINITY TO TRAFFIC PEDAGOGY

Abstract: The analytical view of the holistic issues of traffic education for school age children and youth, including secondary school students may determine, in the specific crucial areas, a number of detailed and fragmented aspects forming together a logically coherent portfolio. Examining the content of these aspects and their interaction is a vital part of the efforts to find an effective didactic model of implementing the content of this pedagogical sub-discipline. The development of the theoretical area focuses on examining characteristic features and requirements of traffic education and examining conditions under which it is executed.

Key words: traffic education, elementary school, family, traffic pedagogy