

## PREVENCE ÚČASTI DĚTÍ NA DOPRAVNÍCH NEHODÁCH V ZRCADLE ROZSAHU A FOREM DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ A MLÁDEŽE VE VYBRANÝCH ZEMÍCH EU, ČÁST 2

---

*Mojmír STOJAN*

**Souhrn:** *Dopravní nehody a podíl dětí a školní mládeže na jejich následcích je závažným negativním fenoménem intenzity dopravy současnosti. Jejich původ spočívá většinou v selhání některého z prvků dopravního systému, který tvoří jeho účastníci a dopravní prostředí, v němž se mobilita realizuje. Častým důvodem je zejména nedostatečná připravenost jednotlivých aktérů na vzájemnou bezpečnou interakci. Výchova a výcvik žádaných znalostí, intelektuálních i motorických dovedností a správných návyků chování je předmětem systémů dopravní výchovy. V mnoha evropských zemích je tento systém velmi dobře koncipován a organizačně zabezpečen. Cílem studie je poukázat na rozdíly vybraných zahraničních systémů a artikulovat při jejich kritickém vyhodnocení podněty pro optimalizaci situace v ČR.*

*V první části studie (Stojan, M. Prevence účasti dětí na dopravních nehodách v zrcadle rozsahu a forem dopravní výchovy dětí a mládeže ve vybraných zemích EU, část 1. In Škola a zdraví 21. Monografický sborník výzkumného záměru MSM0021622421. Brno: Masarykova univerzita 2006) byly vyhodnoceny výsledky zahraničního šetření tematických oblastech:*

- *obligatority nebo fakultativnosti realizace dopravní výchovy na školách,*
- *subjektů realizujících dopravní výchovu na školách,*
- *přípravy učitelů ke kompetentnímu vedení DV,*
- *realizace dopravní výchovy na školách z hlediska existence jejich vyučovacích osnov,*
- *realizace dopravní výchovy na školách z hlediska věku a vývojové úrovně žáků pro zařazení dopravní výchovy do výchovně vzdělávacího systému,*
- *forem výuky a výcviku dopravní výchovy a míry integrace učiva dopravní výchovy s jinými vyučovacími předměty,*
- *časového rozsahu výuky a výcviku dopravní výchovy,*
- *cíle, obsahu, forem a metod dopravní výchovy.*

*Druhá část této studie reflektující výsledky následující etapy šetření v rámci výzkumného záměru MSM0021622421 je věnována vyhodnocení parametrů týkajících se definování hlavních problémů realizace dopravní výchovy na školách, charakteru médií a používaných didaktických materiálů včetně subjektů jejich produkce, prostředků na úhradu didaktických technologií a jejich poskytovatelů, postoji a argumentům*

*školských orgánů k pravidelné evaluaci úrovně a efektivity DV na školách a na ně navazující reflexní analýze a inovaci osnov, a konečně prezentovanému názoru na možnost mezinárodního transferu osnov a zkušeností s DV a jejich adaptace na regionální podmínky.*

**Klíčová slova:** *dopravní výchova, média a technologie pro DV, vydavatelé didaktických pomůcek a prostředků pro DV, distribuce a financování pomůcek, evaluace systémů DV a jejich reflexní analýza, transfer osnov DV*

## **Současný stav řešení problematiky**

Dopravní výchova jako prevence dopravní nehodovosti se vztahuje na celou populaci. Její nejvýznamnější částí je institucionální intencionální forma pěstovaná od nejútlejšího věku především ve školských zařízeních. Systematická výchova, jejímž cílem je jednotlivým dopravním prvkům, signálům, informacím a konečně i složitějším situacím rozumět a adekvátně (tedy správně) na ně reagovat, a s ní koordinovaný souběžný praktický výcvik pozitivního chování a všeobecného kultivování osobnosti, jsou dva pilíře, které mohou hodně pomoci k dosažení partnerských vztahů v dopravě bez závažných nehod a úrazů. O nalezení optimálního modelu systému dopravní výchovy usilují všechny vyspělé státy s rozvinutou dopravou. Analýzou jejich jednotlivých typů, forem, složek a mechanismů v kritické konfrontaci s regionálními podmínkami je možno hledat vodítko k návrhu vlastního efektivního modelu. Významným ukazatelem respektibility jednotlivých systémů je ovšem také jejich reálný efekt, promítající se do dlouhodobých statistických nehotovostních parametrů.

Pro vyvození relativních ukazatelů účinnosti jednotlivých opatření byly detailním šetřením provedeným v rámci výzkumného záměru MSM0021622421 ve dvanácti nejrozvinutějších evropských zemích získány údaje tvořící databanku pro návrh vlastního pilotního modelu.

Mezi jeho principiální kritéria patří:

- a) Významnou roli hrají v systému prevence dopravních nehod s účastí dětí hned od nejútlejšího věku jejich rodiče. Mohou a měli by svým dětem vštěpovat bezpečné chování v dopravě svým příkladem, dodržováním dopravních předpisů a celkově správným dopravním chováním.
- b) Elementární úrovní institucionální dopravní výchovy jsou předškolská zařízení, kde se může dostat dětem prvního systematického poučení k bezpečnému pohybu mimo domov jejich vedením na kvalifikované pedagogické úrovni.
- c) Děti mladšího školního věku (6–9 roků) absolvují institucionální školní formu dopravní výchovy, k jejímž přednostem patří přesnější hierarchický řád a obsahový program. V těchto letech se osvědčuje behavioristický přístup s těžištěm v rozvoji praktických dovedností prostřednictvím výcviku v modelovém i přirozeném prostředí, inscenování malých dramatických rolí, herní aktivity ve třídě i v exteriéru, využívání softwarových dopravních simulací, atd.

- d) Ve vyšších ročnících základní školy se na obě předcházející etapy racionálně navazuje prohlubováním problémové náročnosti a emocionálním ponorem. Nabízí se možnost využít pro dopravní výchovu každé vhodné učivo, počínaje fyzikou, matematikou, biologií a tělesnou výchovou. Vhodné příklady, případně mezipředmětové průřezové projekty se doslova nabízejí. Dostatek příležitostí však poskytují též předměty typu česká literatura, zeměpis, občanská výchova, aj.
- e) Výchova k bezpečnosti na silnicích je celoživotní učební proces. Na úrovni střední školy má dopravní výchova vedle soustavného prohlubování kompetentního chování člověka jako partnera v dopravě nový rozměr – přípravu potencionálních či reálných řidičů. V rámci dopravní výchovy ve vyšších ročnících lze realizovat např. časově a obsahově kvalitnější řidičské kurzy.
- f) Mimořádnou pozornost zasluhuje úroveň autoškolství, počínaje diagnostikou kandidátů z hlediska výchovných výsledků předchozí přípravy dopravní výchovou na základní a střední škole, přes zdokonalování vlastního výchovně-vzdělávacího obsahu, až po kvalifikovanou přípravu samotných učitelů a instruktorů.
- g) Zásadní význam pro kompetentní a kvalifikované vedení institucionální dopravní výchovy na všech úrovních mají pedagogové. Pro jejich přípravu je nezbytné zajistit kvalitní podmínky, především studiem na pedagogických fakultách, ať už ve studiu učitelství pro ZŠ předmětem společného základu, navazujícím na pedagogické a psychologické disciplíny, nebo speciálními programy pro učitele praktického vyučování na SOŠ a SOU, pro lektory DV, metodiky DV, učitele a zkušební komisaře autoškol, vedoucí pracovníky dopravní policie a preventisty na školách, nebo koncepční či výkonné pracovníky v oblasti dopravy ve státní správě.

## Cíl 2. části výzkumné studie

Cílem této části výzkumné studie k projektu MSM0021622421 „Škola a zdraví pro 21. století“ je zmapovat systémy dopravní výchovy na školách a výchovných institucích v zemích EU z hlediska těchto parametrů:

- *definování hlavních problémů realizace dopravní výchovy na školách,*
- *charakter médií a používaných didaktických materiálů včetně subjektů jejich produkce, prostředky na úhradu didaktických technologií*
- *poskytovatelé prostředků na úhradu didaktických technologií,*
- *postoje a argumenty školských orgánů k pravidelné evaluaci úrovně a efektivity DV na školách a k na ně navazující reflexní analýze a inovaci osnov,*
- *názory na možnost mezinárodního transferu osnov a zkušeností s DV a jejich adaptace na regionální podmínky.*

### Předpoklady výzkumu:

- potřeba strukturovaného systému institucionální dopravní výchovy je nesporná;
- ke kompetentnímu vedení dopravní výchovy na školách všech typů a úrovní a na institucích souvisejících s dopravní výchovou je nutná speciální příprava pedagogů, nejlépe na pedagogických fakultách;

- dopravní chování je formou chování, které je naučitelné, a proto by mělo být součástí školního vzdělávání a výchovy od nejtělejšího věku, nejpozději od zahájení školní docházky (vypěstování žádoucích norem chování a jednání individua, v němž soustavnost a systémovost cvičení je principiálním faktorem);
- výchovný proces může být realizován správně a účinně především v kompetentním personálním a organizačním rámci (kvalifikovaný pedagog a organizační struktura jsou zárukou kompetentnosti a dosahu na celou populaci);
- systém organizací podílejících se na dopravní výchově musí být vybaven adekvátním a kvalitním metodickým materiálem a didaktickými technologiemi;
- efektivitu a úroveň dopravní výchovy podporuje průběžná a etapová evaluace včetně její reflexe do osnov;
- proces všeobecného rozšíření kvalitních systémů dopravní výchovy v jednotlivých zemích podpoří jejich mezinárodní transfer a adaptace na regionální podmínky.

## **Charakteristika výzkumného souboru a metoda výzkumu**

Výběr zemí pro zpracování studie druhé etapy terénní rešerše zůstal stejně jako v první etapě šetření podřízen dvěma základními kritériím:

- zkoumané země musí být na srovnatelné úrovni rozvoje dopravy jako ČR
- ze zkoumaných zemí musí být k dispozici úplný soubor informací, potřebných pro vyhodnocení

Soubor informací z každé země byl strukturován podle stanovených prvků vyhodnocování.

Pro hodnocení ve druhé etapě byly vybrány parametry materiálního, technologického, evaluačního a organizačního charakteru:

- četnost využívání druhů didaktických materiálů,
- hlavní autoři koncepcí didaktických materiálů,
- hlavní vydavatelé a sponzoři didaktických materiálů,
- didaktické materiály, poskytované učitelům DV zdarma/za úhradu
- hlavní problémy realizace DV na školách,
- intervaly periodických hodnocení a inovace osnov DV,
- stanovisko k periodickému hodnocení a inovace osnov DV,
- transfer osnov DV do jiných zemí a jejich využitelnost.

Základními použitými výzkumnými metodami jsou metoda komparativní analýzy a metoda statistického vyhodnocení.

## **Výsledky výzkumu**

Do výzkumného šetření byly zařazeny údaje poskytnuté z těchto zemí:

Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Itálie, Německo (část Bavorsko), Nizozemí, Rakousko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Velká Británie

Vyhodnocení poskytnutých údajů bylo provedeno po jejich distribuci do těchto tématických okruhů:

### *1. Struktura médií, didaktických prostředků a pomůcek používaných v dopravní výchově*

Významnou měrou figurují ve výkazu makrodiapozitivy, video- a počítačové programy, didaktické hry s materiálním zázemím, učebnice a pracovní sešity. Nepřekvapuje, že pro věkovou skupinu žáků 11–15 let jsou nejrozšířenější a nejefektivnější didaktickou pomůckou ve zkoumaném prostředí videoprogramy, které uvádí na prvním místě disponibility 83,3 % zemí. Pro demonstraci a vysvětlení běžných dopravních situací je jeho hojně využití pochopitelné. Velký význam je připisován také didaktickým hrám a počítačovým programům, které jsou vyhodnoceny na druhém místě. Obliba a využitelnost počítačových programů roste úměrně s vývojem jejich pestrosti programové nabídky, uživatelského komfortu a vybavenosti škol potřebnou technologií. Nelze ovšem přejít bez povšimnutí, že na prvním místě jsou co do důležitosti v 5 zemích (41,6 %) uváděny také klasické prostředky – učebnice a brožury.

V ukazatelích uváděných pro mládež ve věku 15–18 let dominuje rovněž video, které uvádí jako nejoblíbenější didaktickou pomůckou 8 ze 12 regionů, tj. 66,6 %, především Francie, Rakousko a Španělsko. V Německu a ve Švédsku (16,6 % zemí) jsou oblíbeny také makrodiapozitivy, zřejmě pro výborné metodické zpracování souborů s algoritmickou strukturou obrazové i výkladové části. V těchto zemích jsou vysoce hodnoceny také didaktické hry, opírající se o pestré pomůckové zázemí. Španělsko a Velká Británie (16,6 %) uvádějí na předním místě hodnocení učebnice, pracovní sešity a brožury. Ve spektru médií se objevují ojediněle i nemateriální prostředky typu studentských výzkumných projektů okolí školy (Dánsko), nebo specifická publicistická kampaň (Španělsko).

### *2. Subjekty koncipující a vydávající didaktické materiály pro dopravní výchovu*

Výčet subjektů, zajišťujících nebo podílejících se v jednotlivých šetřených zemích na koncipování a vydávání didaktických materiálů pro dopravní výchovu, je velmi pestrý a obsahuje několik druhů ministerstev, asociace pečující nebo dohlížející na silniční bezpečnost, různé pojišťovny, autokluby, specializované vydavatele, soukromé společnosti a uznávané profesionály a autority.

Pro věkovou skupinu 11–15 let, tj. starší ročníky základních škol, jsou didaktické pomůcky v největším počtu 7 zemí (58,3 %) koncipovány ministerstvy (DSCR, vnitra, výchovy). Kategorie pojišťoven se objevuje v hlášení ze 6 zemí (50 %), místních autorit z 5 zemí (41,6 %). V obou případech jsou tyto subjekty hodnoceny velmi nevyváženě, z toho nejlépe ve Francii, nejhůře v Německu a ve Velké Británii. V ostatních zemích se v hodnocení vydavatelského významu těchto subjektů vyskytují celkově nadprůměrné známky. Vůbec nejčastěji a s nejlepším oceněním jsou mezi producenty uváděny asociace pro silniční bezpečnost: Vesměs nejvyššího nebo velmi příznivého koeficientu hodnocení vyjadřujícího prioritní význam v celkovém vydavatelském potenciálu dosáhly v 9 zemích (75 %), a to v 6 případech (50 %) reprezentovány soukromými asociacemi – v Dánsku, Francii, Itálii, Německu, Nizozemí a Rakousku, a ve 3 případech (25 %) asociacemi veřejnoprávními – Belgie, Španělsko a Švédsko. Autokluby

se do vydávání didaktických materiálů pro tuto věkovou kategorii zapojují ve 4 zemích (33,3 %) s velmi dobrým až dobrým ohodnocením.

Pro věkovou skupinu 15–18 let, tj. pro spektrum středních škol, jsou na prvním místě co do důležitosti v celém systému produkce hodnoceny opět soukromé a veřejnoprávní asociace pro bezpečnost na silnicích, a to 8 zeměmi (66,6 %). Z tohoto počtu je 5 soukromých (41,6 %) a 3 veřejnoprávní (25 %). Na koncepci didaktických pomůcek a programů sice v 6 zemích (50,0 %) spolupracují také místní autority a pojišťovny, ale v Německu a ve Velké Británii s vůbec nejhorším hodnocením na úrovni okrajového významu. Zcela opačně jsou však hodnoceny tytéž subjekty ve Francii a v Nizozemí, kde obdržely označení priority. Významnou ediční pomoc poskytují pojišťovny v Belgii, Francii, Španělsku a Švédsku. V 5 zemích (41,6 %) se s průměrným hodnocením umístila v hierarchii edičního významu ministerstva (Francie, Německo, Rakousko, Španělsko, Velká Británie). Autokluby jsou uváděny v Belgii, Francii a Německu s velmi dobrým až dobrým ohodnocením.

### *3. Systém financování (resp. úhrady) didaktických materiálů pro dopravní výchovu na školách*

Významným faktorem pro vybavení škol didaktickými prostředky a pomůckami pro dopravní výchovu je systém jejich distribuce a úhrady. V ukazatelích získaných šetřením se vyskytují v zásadě tři způsoby, jakými školy tato média nabývají, a to zdarma, částečně zdarma a částečně za úhradu, nebo pouze za úhradu, podle formy a míry jejich dotování producenty nebo třetími subjekty.

Pro věkovou skupinu žáků 11–15 let jsou základní didaktické pomůcky poskytovány zcela zdarma školám v 6 zemích (50,0 %), částečně za úhradu a částečně zdarma celkem v 9 zemích (75 %). Oba systémy se vyskytují v Belgii, Francii, Itálii, Německu a Rakousku. Pouze za úhradu jsou didaktické pomůcky pro dopravní výchovu starších žáků základních škol poskytovány ve 4 zemích (33,3 %), a to v Dánsku, Finsku, Nizozemí a Švédsku.

Rovněž pro věkovou skupinu 15–18 let žáků jsou základní didaktické pomůcky pro dopravní výchovu poskytovány zdarma školám v 6 zemích (50,0 %). Systém distribuce a úhrady těchto pomůcek kopíruje (až na Finsko, které systém úhrady pro střední školy neuvádí), systém uvedený pro základní školy.

### *4. Hlavní problémy s realizací dopravní výchovy na školách*

Mezi hlavními problémy s realizací dopravní výchovy na základních a středních školách jsou obecně uváděny: neexistující nebo nedostatečná příprava učitelů, nedostatek didaktických materiálů, nedostatek finančních prostředků pro formální a materiální zabezpečení výuky, neexistence osnov a nedostatek času na výuku. Ojedinele jsou uváděny také neexistující nebo nedostupné zařízení pro praktický výcvik, zařazení předmětu mezi nepovinné nebo jeho nezařazení do učebního plánu vůbec, a nedostatek determinujících informací.

V popisu situace ve zkoumaných zemích se pro věkovou skupinu žáků 11–15 let jeví v 10 případech (83,3 %) hlavním problémem nedostatečná příprava učitelů, v 8 zemích (66,6 %) je to nedostatek odpovídajících osnov a v 10 zemích (83,3 %) nedostatek času k výuce. Poměrně nejsnesitelnějším nedostatkem v hierarchickém pořadí

kritických faktorů je nedostatek financí a didaktických materiálů, i když ho uvádějí až na Švýcarsko všechny dotázané země.

V údajích pro tuto věkovou kategorii dětí a příslušných škol je v nizozemských materiálech uplatněna výhrada k neexistujícím zařízením pro praktický výcvik a v rakouských podkladech upozornění na zásadní chybu v tom, že dopravní výchova není povinným samostatným předmětem.

Pro realizaci dopravní výchovy u mládeže ve věku 15–18 let se opět jeví hlavním problémem v 10 zemích (83,3 %) nedostatečná příprava učitelů, z toho v Belgii, Dánsku, Německu, Rakousku a Švédsku je tento handicap klasifikován jako nejhorší. V 8 zemích (66,6 %) je považován za hlavní problém nedostatek odpovídajících osnov (nejhůře hodnocen ve Francii a Rakousku) a v 9 zemích (75 %) nedostatek času k výuce (dramatické v Itálii, Španělsku a Švédsku). Jako velmi závažné problémy jsou uváděny nedostatek didaktických pomůcek Rakousko a Španělsko, nedostatek finančních prostředků Nizozemsko a Rakousko, nedostatečné či neexistující osnovy Francie, Itálie a Rakousko, a žalostný nedostatek časového prostoru pro výuku dopravní výchovy Nizozemsko a Rakousko. Rakousko kritizuje nejostřeji také to, že dopravní výchova nemá samostatný povinný předmět.

##### *5. Provádění periodických analýz osnov dopravní výchovy*

Z výsledků šetření je patrné, že z 10 sledovaných zemí pouze 3 (25,0 %) – Dánsko, Finsko a Nizozemsko podrobují používané osnovy dopravní výchovy pro žáky věkové skupiny 11–15 let periodické analýze. Z toho v Nizozemsku se osnovy analyzují každé 4 roky a vyučovací metody revidují každých 10 let. Ostatní dotázané země se (až na Švýcarsko a Velkou Británii) vyjadřují k periodické analýze osnov negativně, i když vesměs respektují její potřebu a nezbytnost.

Pro věkovou skupinu 15–18 let jsou osnovy podrobovány analýze a inovaci pouze v Dánsku.

##### *6. Stežejní sociokulturní a sociopolitické důvody periodických inovací osnov dopravní výchovy*

Mezi nejvýznamnějšími důvody pro periodickou inovaci osnov dopravní výchovy byly v šetřených zemích nejčastěji uváděny změny v životním stylu a ve společenské struktuře, změny v problematice dopravních systémů a v úrovni aktivní a pasivní bezpečnosti dopravních prostředků včetně míry hrozby a typu dopravní nehody. Z dalších, jednotlivě uváděných důvodů pro adaptaci osnov, se v poskytnutých informacích vyskytují jako důvod inovace osnov fundamentální změny pedagogického přístupu a koncepce výuky ve školách, nové pedagogické metodologické a technologické poznatky, výsledky dopravního výzkumu a změny v dopravní legislativě.

Analyticko-syntetickým vyhodnocením výsledků šetření stanovisek k inovaci osnov pro žáky ve věku 11–15 let bude nutno podle 7 zemí (58,3 %) při revizi a inovaci osnov DV brát v úvahu změny v životním stylu a tzv. dopravní problematice, podle 8 zemí (66,6 %) změny společenských struktur a podle 5 zemí (41,6 %) vývoj v typologii dopravních nehod a úrazů.

Pro skupinu mládeže ve věku 15–18 let jsou hlavní příčinou inovací osnov dopravní výchovy zásadní změny životního stylu v Belgii, Itálii, Rakousku a Španělsku

(ve Španělsku včetně změn v legislativě), typologie dopravních nehod a míra ohrožení dopravní nehodou ve Francii a Rakousku, a dopravním výzkumem odhalené nové poznatky v dopravní problematice v Rakousku a ve Švédsku.

Za hlavní příčinu inovace osnov DV uvádí Dánsko všeobecné vývojové změny v pedagogickém přístupu a v koncepci výchovně-vzdělávacího procesu, zatímco Finsko je shledává v reorganizaci struktury učebních plánů. Ve Španělsku je inovace osnov mj. stanovena zákonnou normou.

#### *7. Využitelnost existujících osnov DV transferem a adaptováním v podmínkách jiných zemí*

Využitelnost existujících osnov po úpravě obsahu, forem, metod a prostředků je podle názoru Finska, Francie, Itálie, Německa, Nizozemí, Rakouska a Švédska možná, zatímco názor prezentovaný Belgií a Dánskem je negativní. Ve všech těchto případech se vyjádření k problematice z hlediska obou věkových skupin neliší, kromě stanoviska Německa, které se k transferu osnov pro věkovou skupinu 5–18 let staví odmítavě. Příčinou této výjimky je pravděpodobně větší respekt Německa ke specifickým odlišnostem v dopravních systémech jednotlivých zemí, které se promítají (nebo by se měly promítat) v rámci dopravní výchovy do předřidičské a řidičské přípravy žáků středních škol.

#### *8. Důvody vhodnosti transferu a efektivitu při adaptování osnov DV v jiných zemích*

Jako faktory, které odůvodňují pozitivní stanovisko k přebírání a adaptování osnov dopravní výchovy v jiných zemích, se vyskytují nejčastěji: harmonizace výchovy v rámci větších územních celků (Evropská unie apod.), konvergentní tvorba kultury dopravní bezpečnosti, vyšší efektivita využití vytvořených didaktických materiálů, programů a metodik, srovnatelnost výsledků DV v různých zemích a snadnější odhalování příčin neúspěchu, a v neposlední řadě celková minimalizace nákladů. Jednotlivě se vyskytuje jako důvod ještě společná filosofie při koncipování systémů dopravní výchovy (uvádí Nizozemí) nebo výtečná úroveň některých oblastí DV v partnerských zemích, např. příprava cyklistů s minimálním úsilím při koncipování takových kurzů (Rakousko).

Pro věkovou skupinu 11–15 let je nejčastěji uváděným důvodem (7 zemí, tj. 58,3 %) převzetí a adaptace osnov vypracovaných v jiných zemích tvorba konvergentní kultury dopravní bezpečnosti (Finsko, Francie, Itálie, Německo, Nizozemí, Španělsko, Švédsko). Teprve na druhém místě figuruje efektivita výsledků (6 zemí, tj. 50,0 %). Velký význam (5 zemí, tj. 41,6 %) je přičítán možnosti disponování s vytvořenými didaktickými a metodickými materiály a postupy (Finsko, Francie, Německo, Rakousko a Španělsko).

Nepřekvapuje, že i pro mládež ve věku 15–18 let je rovněž nejčastěji hodnoceným důvodem transferu a adaptace osnov vypracovaných v jiných zemích tvorba konvergentní kultury dopravní bezpečnosti. Vědomí naléhavosti a složitosti řešení problematiky nehodovosti a úrazů v dopravě a evropanství se v politickém uvažování začíná zřejmě prosazovat. Efektivita výsledků a harmonizace dopravní výchovy je prioritována 4 zeměmi (33,3 %). Udivuje, že jen velmi malý význam je v této kategorii přičítán možnosti disponování s použitými materiály a minimalizaci nákladů spojených



s dopravní výchovou, které jako důvody uvádí pouze 2 země – Francie a Španělsko (13,3 %). Tato skutečnost odráží zřejmě všeobecně vyšší zájem o co nejvyšší adekvátnost systémů dopravní výchovy specifickým podmínkám jednotlivých zemí, než o ekonomickou efektivitu.

## **Diskuse výsledků a inspirativních zahraničních podnětů.**

- *Dopravní výchova by měla být na základních školách a školách II. stupně obligatorní součástí učebních plánů*

DV a výcvik by měl být součástí obecného vzdělání. Povinná DV je zárukou, že je prováděna systematickým a progresivním způsobem, který je nepostradatelný pro získání přiměřených znalostí, dovedností a postojů.

- *Učitelé musí mít v rámci studia přístup k přiměřené přípravě na dopravní výchovu*

Učitelům musí být v rámci vysokoškolského studia poskytnuta specifická příprava na DV, v níž se detailně seznámí se všemi relevantními náměty. Podle zkušeností z Rakouska by měla být realizována minimálně v rozsahu 1 hod. týdně po dobu jednoho semestru. Příprava učitelů by měla zahrnovat také kompetence, které by jim umožňovaly kvalifikovaně vést i praktický výcvik v podmínkách reálného dopravního provozu.

Velký význam má možnost dalšího výcviku pedagogů pro vedení DV s cílem aktualizovat jejich znalosti i jejich pedagogické dovednosti. Takové specifické postgraduální studium by mělo být bonifikováno v kariérním řádu.

- *Dopravní výchova musí mít základ v oficiálních osnovách*

Existence osnov je základem efektivity DV. Osnovy by měly reflektovat přísný soulad s principy prevence dopravních negativ a nehod a obsahovat vývojové, psychologické, legislativní, zdravotní a specificky dopravní aspekty vzhledem k cílové skupině s těsným vztahem mezi cíli, obsahem a výukovou strategií.

- *Dopravní výchova by měla postupovat osnovami v průřezových tématech anebo jako zvláštní vyučovací předmět*

Integrací obsahu DV do různých vyučovacích disciplin se může stát celá výuka efektivním spojením teorie s reálnými potřebami, praktickou aplikací a životní praxí. Takový motivační faktor způsobí zvýšení zájmu o školní vzdělávání.

- *Osnovy dopravní výchovy by měly být periodicky analyzovány a inovovány*

Periodická analýza osnov je klíčové opatření pro jejich evaluaci, inovaci a aktualizaci vůči reálným potřebám. Inovace by měla harmonizovat cíle, obsah a strategie DV s měnícími se dopravními problémy, životním stylem a sociálními potřebami.

- *V dopravní výchově je potřeba akcentovat výcvik chování v reálných podmínkách s prvky kreativity, pohotovosti a defenzivního chování .*

Při praktickém výcviku by měl být akcentován význam defenzivního chování v dopra-

vě, které je označováno za dopravní taktiku, při které se vylučují náhody a tím i nebezpečí. S tím souvisí opatrnost, předvídání situace a správné rozhodování: kdo má schopnost vývoj dopravních situací předvídat, ten má obvykle dost času se na ně připravit a reagovat.

- *Státní orgány jsou zodpovědné za zajištění produkce a financování kvalitních didaktických materiálů pro dopravní výchovu dětí a mládeže*

Didaktické materiály by měly být koncipovány kompetentními subjekty, financovány státem a poskytovány školám zdarma. Realizovány musí být na moderních atraktivních médiích srovnatelných s ostatním aktuálním průmyslem pro šíření informací, osvětu a zábavu. Zodpovědnost za nastolení takové situace mají státní orgány.

- *Ošetření terénu třetích zemí kvalitními dopravně-výchovnými programy je možné mezinárodním transferem a specifickým adaptováním existujících osnov*

Osnovy DV v jednotlivých zemích se liší nejen v cílech, obsahu, strategiích, ale i svou strukturou – některé jsou spíše směrnici, jiné jsou vypracovány do detailů. Přesto existuje v těchto projektech pro základní školy a školy II.stupně v zemích EU celá řada společných priorit. Za pozitivní faktor lze v tomto směru považovat také jeden z výsledků provedeného šetření, v němž se nadpoloviční většina zemí vyslovuje pro možnost transferu, vzájemného sblížení a harmonizace existujících osnov DV. Tzv. třetí země bez této tradice se mohou nejrychleji a neekonomičtěji vyrovnat pokročilejším zemím transferem jejich existujících systémů DV a jejich adaptováním na domácí specifické podmínky.

Časově i ekonomicky nejúspornějším řešením se nabízí zřízení expertní pracovní skupiny pro mezinárodní transfer osnov DV a přípravu osnov společných pro země EU, která by řešila problém na mezinárodní úrovni, s výchozím zadáním dohodnout se na cílech, obsahu, hlavních metodách a strategiích osnov DV. Zachován při tom musí být prostor pro místní specifika, dopravně-technické podmínky, kulturní vlivy, odlišnou mentalitu a jazyk.

## **Závěr**

První etapa výzkumu poskytla po vyhodnocení komparativní analýzou obraz situace v dopravní výchově ve vybraných zemích EU ze systémového a didaktického hlediska.

Ve druhé etapě bylo využito získaných informací ve stejných vybraných zemích EU k vyhodnocení situace v zabezpečení dopravní výchovy dětí a mládeže školního věku z hlediska organizačního, ekonomického, materiálního, technického a mezinárodně kooperačního .

Protože volba zkoumaných zemí byla podřízena kritériu srovnatelnosti s ČR, jsou vytěžené podněty pro systémové řešení zkoumaného problému v ČR relevantní a inspirativní.

## **Literatura:**

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

- Keeping Children Safe in Traffic: Executive Summary*. Paris: OECD Publishing, 2004.
- STOJAN, M. Význam dopravní výchovy na základní škole. In *XXIV. Mezinárodní kolokvium o řízení osvojovacího procesu*. Brno: Univerzita obrany, 2006. ISBN 80-7231-139-5.
- STOJAN, M. Dopravní výchova ve škole 21. století jako součást péče o zdraví a prevence úrazů. In *Škola a zdraví 21(1) – 2. díl*. Brno: Paido 2006. ISBN 80-7315-119-7
- 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(2)*. Brno: Paido 2007. ISBN 978-80-7315-138-6.
- Traffic Safety Education at the Secondary School Level in the EU Countries*. European Study. Brussels: European Road Safety Federation ERSF, 1996.
- World Report on Road Traffic Injury Prevention: Summary*. Geneva: World Health Organisation, 2004. ISBN 9241591315

## **PREVENTING CHILDREN'S INVOLVEMENT IN AUTOMOBILE ACCIDENTS: FORMS OF TRAFFIC-SAFETY EDUCATION IN SELECTED EU COUNTRIES (part 2)**

**Abstract:** The involvement of children and adolescents in traffic accidents on our heavily traveled streets and roads is a serious public-health problem. That involvement is usually traceable to the failure of one or more of the participants in a given traffic situation to apply, or even to possess, either the information, the judgment, or the motor skills which are necessary to ensure an individual's safety in traffic and the safety of those around him. Many European countries have developed systems of traffic-safety education to inculcate the necessary information, judgment, and skills in their young people. Those systems are generally well-thought-through and well administered. The goal of the present study is to survey the traffic-safety educational systems of selected EU countries, to compare and contrast them, and to assess which of their features it would be wise to adopt in the creation of a system of traffic-safety education adapted to specifically Czech needs.

The first part of the study (Stojan, M., "Preventing children's involvement in automobile accidents, forms of traffic-safety education in selected EU countries," part 1, in *School and Health in the 21st Century*, monographic collection of research intentions MSM0021622421. Brno: Masaryk University, 2006) sets out the survey results in the following areas:

- Traffic-safety as a required or elective subject.
- Topics covered in traffic-safety programs.
- Training of traffic-safety teachers.
- The funding of traffic-safety programs.
- Taking account of students' ages and developmental levels in the design of traffic-safety programs.

- Traffic-safety teaching approaches and methods; the integration of traffic-safety programs with the broader school curriculum.
- The time budget for traffic-safety instruction.
- Goals, content, forms, and methods of traffic-safety education.

The second part of the study sets out the problems that attend the implementation of traffic-safety programs in schools; describes the media and materials that have been found useful in traffic-safety instruction, [material omitted]; describes methods for evaluating the effectiveness of traffic-safety programs in schools [ . . . ]; and discusses how traffic-safety curriculums and experience can be disseminated and exchanged internationally.

**Key words:** traffic-safety education, media and technologies for traffic-safety education, publishers of didactic aids and resources for traffic-safety education, the financing and distribution of aids, evaluation of systems of traffic-safety education and their respective analyses, transfer and exchange of traffic-safety curriculums.