

# Implementace dopravní výchovy do učiva základní školy

Mojmír Stojan

Doprava je významným faktorem existence, prosperity a mobility jednotlivce i společnosti jako celku a důležitým fenoménem svobody. Zároveň je však celou řadou svých vlivů na životní podmínky, počínaje hlučností, prašností, exhalacemi, drancováním přírodních zdrojů pohonných hmot až po omezování životního komfortu pěších, negativním faktorem pro fyzické a psychické zdraví člověka a paradoxně potenciálním nebezpečím pro jeho život v další budoucnosti. Druhotným patologickým jevem dopravy jsou také dopravní nehody, vyplývající z nedostatků v její organizaci, z nedokonalosti komunikací a vozidel a jejich technického selhávání, ze špatné či nerespektované legislativy a konečně i z nevhodného chování jednotlivých účastníků. Jedním z nástrojů, které pomáhají účinně celou řadu z vyjmenovaných příčin nehod řešit, je prevence nehod pomocí komplexní a systémové dopravní výchovy, zacílené na všechny činitele dopravy a strukturně orientované podle jejich jednotlivých domén. Struktura kvalifikované, komplexní a s ostatními pedagogicko-psychologickými disciplinami zharmonizované přípravy učitelů na kompetentní vedení dopravní výchovy člověka již na základní škole podléhá ve zjednodušené verzi této hierarchii:

- Hledisko dopravní nehodovosti jako sociálního problému
- Hledisko ekonomických a etických důsledků dopravních nehod, úrazů a mortality z jejich příčin
- Hledisko kauzalit dopravních nehod s účastí dětí
- Hledisko dopravní výchovy na ZŠ jako základního pilíře prevence dopravních nehod

## 1. Dopravní nehoda jako sociální problém s ekonomickými a etickými důsledky

V motoristicky rozvinutých zemích představují roční náklady na likvidaci následků dopravních nehod kolem 2% národního důchodu, které by mohly být využity lépe, např. na zlepšení kulturních a sociálních potřeb a požitků. Těmi, kdo je zdravotními a sociálními, resp. existenčními následky dopravních nehod nejvíce postižen, jsou děti. Jsou nejzranitelnější, pohybují se vesměs pěšky nebo na jízdním kole, často s falešným pocitem, že chodníky i silnice jsou hřiště, které jim patří, a nemají ani reálný cit, ani soubor poznatků a zkušeností pro odhad rychlosti, setrvačnost pohybu, reakční dobu či dynamiku těles.

Podle odhadů expertů je v posledních letech usmrceno při dopravních nehodách na silnicích každoročně přes jeden milion lidí a 20-50násobek postižených je středně či těžce zraněno. Bude-li trend zaplavování světa pozemními dopravními prostředky pokračovat dnešním tempem a nepřikročí-li se k efektivním opatřením, chránícím zdraví a životy lidí v koexistenci s dopravou, stoupne do roku 2020 roční bilance smrtelných následků a úrazů (vzdor pokroku v dopravní technice i traumatologických možnostech) o více než 60% a zaujme ve statistice hlavních příčin mortality celkově třetí místo, hned za šířením nemoci AIDS a civilizačními chorobami. Avšak samy přímé oběti dopravních nehod, usmrcení nebo zranění, jsou ze sociálního hlediska pouze primárními postiženými. V jejich zákrytu trpí následky jejich postižení celé rodiny a společenské, pracovní, formální i neformální komunity, strádající v těchto souvislostech materiálně, finančně, citově, morálně ...

Doprava vedle nesporných pozitiv pro mobilitu člověka a pocit fiktivní svobody a volnosti přináší také řadu negativních dopadů na jeho život a zdraví, a to nejen samotnými nehodami, ale také přímými škodami a následky způsobenými zatěžováním životního prostředí fyzikálně (hlukem, prachem), chemicky (pachem, plynnými exhalacemi), psychicky (stresovými situacemi, nároky na psychickou koncentraci a stěh, nároky na bleskové reagování) atd.

Jak dopravním nehodám, a z nich plynoucím zdravotním a jiným následkům, postihujícím ve velké míře také děti do 15 let, předcházet? Jeden z možných přístupů je založen na přesné identifikaci důvodů (příčin), které vedou k nehodám, a na přesné identifikaci preventivních opatření, která nebezpečí eliminují. Zásadním důvodem celosvětově neutěšeného stavu je absence dopravního respektu a komplexní přípravy člověka na symbiózu s dopravou, tzv. dopravní výchovy, jejíž organickou součástí by měly být kompetence všech subjektů, podílejících se na dopravě, účastníků se v dopravě, anebo působících v organizaci či realizaci její infrastruktury. Příčiny a následná preventivní opatření vůči dopravní nehodovosti můžeme rozřadit do čtyř skupin, z nichž první se vztahuje k odstranění potenciálních nehodovostních rizik dopravního prostředí a další tři k preventivním opatřením vůči subjektům provozu a opatřením redukcí následků nehod.

Snížení nebezpečí vyplývajícího ze silničního provozu lze dosáhnout v prvním plánu pomocí racionální urbanistiky: odstranit důvody zbytečně velkých vzdáleností, které musejí lidé včetně dětí překonávat při cestách do škol, do zaměstnání, za nákupy nebo za sportem. Pěšky dosažitelné cíle způsobí pokles intenzity místní dopravy na nezbytné minimum a její zklidnění přispěje k rozšíření pěších zón. Silnice, procházející centry obcí, by měly odrazovat od tranzitního provozu (omezením rychlosti, zpomalovacími prahy, kruhovými objezdy, preferencí chodců) a uvolněných kapacit na vozovkách by se mělo využít k vybudování komfortnějších chodníků, stezek pro chodce a cyklisty a přehlednějších křižovatek. Základní místní dopravu lze potom realizovat levnou, spolehlivou a pohodlnou dopravou veřejnou, nejlépe s elektrickou trakcí.

Do téže skupiny patří ještě řada dalších stavebně-technických opatření, navazujících na psychologické a fyziologické poznatky, jako jsou budování oddělených komunikací pro různé druhy uživatelů podle jejich rychlosti a jízdního směru, vyloučení úrovněvého křížení vozovek s komunikacemi chodců, zlepšení lokálního osvětlení (viditelnost dopravních značek, vozidel a pěších, zejména dětí, ve dne i v noci). „Vidět a být viděn“ by mělo být jasnou prioritou (odstranění křovin a zákaz jejich výsadby kolem přechodů pro chodce, zvláště u škol a na všech frekventovaných a nepřehledných místech; celodenní svícení jedoucích vozidel). Také dobře viditelné světlé barvy a reflexní materiály prospějí včasné informovanosti účastníků provozu, ať již použitím na objektech, retardérech a dopravních značkách, na oděvu, doplňcích, brašnách a jízdních kolech dospělých i dětí jako chodců a cyklistů.

Výčet analogických opatření, jež by mohla také vést ke snížení důsledků dopravních nehod, by mohl pokračovat minimalizováním pravděpodobnosti vzniku požáru vozidla při nehodě, pokud se jí nepodaří předejít, a usnadněním možnosti úniku všech cestujících z havarovaného vozidla (apel na výrobce), stejně jako definováním nároků na speciální výcvik zdravotníků při typických dopravních úrazech a transportu zraněných (apel na zdravotní servis) atd.

Pro školáky (snad) spíše k osvětovým informacím z této skupiny požadavků patří posílení a zpřísnění zákonů vymycujících alkohol a drogy v dopravě, neboť tento faktor se v dopravních nehodách končících smrtí chodců vyskytuje až ve 40%. Rovněž rychlost vozidel je kritickým faktorem následků nehod, zejména při střetu s chodcem. Jejich dlouhodobým vyhodnocením se prokázalo, že stoupne-li rychlost vozů v obcích z 50km/h na 80km/h, zvýší se pravděpodobnost, že výsledkem kolize s chodcem bude usmrcení chodce, osmkrát. Člověk je totiž geneticky vybaven pevností svého fyzického skeletu odpovídající jen podmínkám přirozeného pohybu a funkce.

Významným produktem analýzy dopravní nehodovosti je soubor možností, čím a jak redukovat při ní vznikající sociální, zdravotní, ekonomické a ekologické škody. Hned na prvním místě figuruje zásada důsledného používání zádržných systémů ve vozidlech, zejména sedaček pro malé děti a bezpečnostních pásů pro starší. Výsledkem tohoto opatření doprovázeného přesvědčivým vysvětlením funkce a smyslu zádržných systémů, používaných

důsledně již v rámci dopravní výchovy od předškolního věku, se stane stereotyp, projevovaný potřebou dětí připoutat se ihned po usednutí do vozidla.

Zásadou, interpretovanou již od počátku dopravní výchovy dětí, je jejich umístění v jedoucím vozidle pouze na zadních sedadlech, která jsou bezpečnější. Velmi zdůrazňovaným požadavkem, spojeným s poučením o bezpečné jízdě dětí na koloběžkách, skateboardech, kolečkových bruslích, ale zejména na jízdních kolech, (později ve vyšším věku na mopedech a motocyklech), je používání bezpečnostní přilby. Poranění hlavy jsou totiž zranění, která vedou nejčastěji ke smrti nebo invaliditě účastníků dopravní nehody.

Mezi účinnými preventivními opatřeními na stejné hierarchické úrovni figuruje dopravní výchova, obsahující sumu dalších teoretických i praktických poznatků o významu a smyslu dopravních značek, jejich umísťování a správném výkladu tak, aby chránily před nehodami nebo alespoň snižovaly jejich výskyt a následky.

Velký význam se přikládá rovněž tréninku první pomoci postiženým, systematickému pěstování psychické odolnosti vůči stresujícím vjemům, přípravě a prohlubování schopností reagovat v kritických situacích bez paniky a s rozmyslem, a dalším kognitivním procesům.

## **2. Kauzality dopravních nehod s účastí dětí. Dopravní výchova jako základní pilíř prevence dopravních nehod.**

Dopravní nehoda je nežádoucí průvodní jev dopravy, způsobující ponejvíce sociální, zdravotní, ekonomické a etické škody, v části případů nenahraditelné. Jejich původ pochází většinou z náhodné kombinace rizikových faktorů, především z chyb v rozhodnutí anebo vinou nežádoucího momentálního chování lidského činitele, nastalé v danou chvíli a na daném místě.

Menší děti jsou v dopravním prostředí nejohroženější: mezi ostatními objekty jsou snadno přehlédnutelné, za zhoršených světelných podmínek hůře viditelné, na komunikacích spontánně a překvapivě reagující, zbrkle se chovající, podléhající emocím a nepozorné. Z těchto důvodů se často stávají oběťmi, zachycenými či sraženými motorovými vozidly.

Dopravní nehody jsou v řadě rozvinutých evropských zemích v příčinách úmrtnosti dětí na prvním místě. V minulých dvaceti letech zemřelo na silnicích motoristicky rozvinutých zemí odhadem 100 000 dětí – tj. skoro 100 týdně. Tato skutečnost není přijatelná a bezpečnost silniční dopravy, zvláště pro děti, by jako problém měla mít jednoznačnou společenskou prioritu.

Výchova, výcvik a mediální i nemediální publicita mohou hodně pomoci dětem stát se bezpečnými, aktivními a samostatnými uživateli silnice a řidičům a ostatním dospělým mohou pomoci učinit ze silnice i pro děti bezpečnější místo. Výchova k bezpečnosti na silnicích je celoživotní učební proces. Výchovná opatření během školní docházky musí být adekvátní vývojové úrovni dítěte, počínaje chodeckými a cyklistickými obratnostmi, ale se stále rostoucí příměsí dovedností a schopností vyšší úrovně, tak, aby rostla jejich kompetence jako chodců, cyklistů a posléze potenciálních či reálných řidičů. Není to ovšem jen otázka výchovy dětí, ale i všech ostatních uživatelů dopravního ruchu zvyšováním jejich uvědomělosti a zodpovědnosti. Významnou roli hrají rodiče. Mohou a měli by svým dětem vštěpovat bezpečné chování v dopravě svým příkladem, dodržováním dopravních předpisů a celkově správným dopravním chováním.

Optimálně začíná výchova k bezpečnosti na silnici ještě dříve, než začne dítě chodit do školy. V tomto věku se děti učí především napodobováním chování dospělých a jejich pozorováním. Je proto důležité, aby rodiče co nejvíce jako chodci malé děti doprovázeli, cíleně a systematicky pěstovali nabývání dopravních dovedností a dodávali dětem sebedůvěru k bezpečnému pohybu v dopravním prostředí. U dětí mladšího věku (6 – 9 roků) se osvědčuje behavioristický přístup, zaměřený na rozvoj praktických dovedností prostřednictvím výcviku

v přirozeném prostředí, inscenováním malých dramatických rolí, herními aktivitami ve třídě, využíváním počítačových dopravních simulací, atd. Děti se nejlépe učí metodami spočívajícími v otázkách, zaměřených na rozvoj dopravního strategického myšlení, při němž se modelové nebo animované problémy řeší a zaujímají se rozhodnutí. Praktický cyklistický výcvik, zahrnující aktivity na reálné silnici pod dozorem zkušené dospělé osoby, by měl být samozřejmou součástí tohoto systému. Rodiče mohou pomáhat škole účastí při praktickém výcviku dětí jako pěších i jako cyklistů v pouličním provozu, při rozvíjení školní politiky „bezpečná cesta do školy“ a při příkladném používání cyklistických přileb, které byly dětem přesvědčivě názorně demonstrovány, s důkazem, jak účinně snižují nebezpečí zranění hlavy.

Ve vyšších ročnících základní školy se nabízí možnost pokračovat v prohlubování dopravní výchovy využíváním vhodného učiva jednotlivých předmětů k diskusím o bezpečnosti chodců v dopravě, řidičů na silnicích a cestujících v dopravních prostředcích. Od 11-12 let jsou využívány zvláště metody vedoucí k pocitu partnerství v dopravě a k přípravě mladé generace na spoluvytváření pozitivního dopravního klimatu. Významné je rovněž soustavné posilování pocitu spoluzodpovědnosti. Návyky bezpečné interakce dopravního toku vozidel a cyklistů jsou nejefektivněji rozvíjeny cvičením správného chování ve skutečných situacích pod dozorem dospělých s pomocí sdílených zkušeností. Velmi důležité je další zdůrazňování významu bezpečnostních pomůcek (cyklistické přilby), které při nástupu pubertálního věku s typickým odmítáním autorit řada dětí zavrhuje. Kromě emotivních audiovizuálních prezentací o jejich nesporných preventivních účincích je třeba argumentovat markantními výsledky výzkumných šetření, provedených v různých zemích, které se vzácně shodují v tom, že až 80% vážných zranění hlavy a 40% smrtelných zranění se dalo předejít použitím přilby.

Součástí komplexní dopravní výchovy dětí je úsilí o zvýšení uvědomělé odpovědnosti za celkovou dopravní kulturu a za větší bezpečnost dětí na silnici. Velmi potřebné jsou v tomto směru soustavné i nárazové akce s účastí dětí a školní mládeže, zaměřené na řidiče, („Jablko nebo citron“), vybízející k bezpečnějšímu chování řidičů poučením o základních zákonitostech chování dětí a principech dětské psychiky. Akcentována je zákonná odpovědnost řidičů předcházet rizikům nehod a chránit chodce a cyklisty před zraněním. Pochopení zákonů fyziky vozidel, teorie dynamiky, zvláště vztahů mezi rychlostí, reakční dobou řidiče, reakcí mechanických částí vozidla a brzdnou dráhou a další technické a přírodní zákonitosti osvojované v rámci učiva již při školní docházce jsou významným vkladem při budování základů kompetentního dopravního chování.

Snížení počtu a důsledků dopravních nehod všemi dostupnými prostředky je kategorickým požadavkem humanizace dopravy.

Dopravní úrazy jako následky dopravních nehod se dají ve většině případů předvídat, a proto se jim dá předcházet. Jsou problémem, vyplývajícím z poruch, vyskytujících se ve specifické lidské činnosti, kterou je účast v dopravě. Tento problém lze racionálně analyzovat, a proto taky podniknout protiopatření. Běžné chyby řidičů versus chování chodců by nemělo vyústit k nehodě s úrazem nebo usmrcením, kdyby společným jmenovatelem jednání bylo partnerství a tolerance, zejména vůči nemotorizovaným a dětem.

Dopravní výchova jako prostředek postupné eliminace závažných dopravních nehod a úrazů jejich účastníků je organickou součástí teorie výchovy, v níž explikuje zákonitosti výchovy ke kompetencím a zákonitosti pedagogické psychologie. Svým zaměřením je určena a svými poznatky slouží všem účastníkům dopravy, a to tím účinněji, čím více se může opírat o její předchozí etapy a již dosažené kognitivní i výchovné výsledky. Z toho vyplývá jasný požadavek na systematickosti, komplexnost a kontinuitu také v rámci jejího zařazení do výchovně-vzdělávací etapy základní školy a logický požadavek reflexe specifík jednotlivých typů účastníků dopravy (co do věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě) do jejího obsahu. V současné době se dopravní výchově v ČR věnuje (až na výjimku, kterou jsou předškolní zařízení a z nich především mateřské školy) jenom zcela nedostatečné množství subjektů: část

základních škol s fragmentálním dopravně-výchovným programem, provozovatelé dětských dopravních hřišť, několik Domů dětí a mládeže, vybraná pracoviště městských policí a policie ČR a několik nevládních organizací.

Lze konstatovat, že (až na jmenovaná předškolní zařízení) je současná příprava dětí na potřebné kompetence, nabývané dopravní výchovou, v našich základních školách (o středních školách nemluvě) celkově tristní a objemově naprosto nedostačující. Pokud se vůbec realizuje, je didakticky pokulhávající: děti se často učí pouze citovat předpisy a jmenovat dopravní značky bez vyvozování jejich smyslu a využitelnosti v reálných nebo modelových situacích, tedy s pomíjením nejcennějšího pragmatického významu dopravní výchovy pro utilitárně-preventivní účel. Jen sporadicky se lze ve výuce setkat s širším využitím jakéhokoli učiva pro dopravní aplikace k rozvíjení psychických procesů potřebných k dopravním kompetencím, jejichž vyšší úroveň by ústila do správných dopravních reakcí, postojů a chování. Jednou z nejvážnějších závad v realizaci dopravní výchovy je téměř výlučně nesoustavnost, kampaňovitost a roztržitost z hlediska formy a často atmosféra nezávazné (odpočinkové) zábavy při pořádání dopravně-výchovných školních akcí. Dopravní výchova se principiálně skládá stejně jako jiný výchovně-vzdělávací proces z části naukové a z části výchovné. Nauková by měla zahrnovat adekvátní výběr pravidel silničního provozu, odpovídající věkové vrstvě dětí, a s ním související analogické interpretace potvrzující správné chápání učiva, vyvozování správných soudů a zaujímaných rozhodnutí a vhodné reakce na konkrétní dopravní situace. Smyslem a cílem výchovné části dopravní výchovy je působení ve směru pěstování návyků k dodržování etických norem chování a jednání. Příprava dětí na kompetenci bezrizikového účastníka dopravy v aktivním i pasivním smyslu nesleduje pouze hledisko jejich současných potřeb jako chodce nebo cyklisty, ale anticipuje jejich perspektivní účast v silničním provozu. Škola by měla mít hlavní podíl na tom, že účastníci dopravy již v dětském věku budou chápat dopravní prostředí jako prostor s přátelskými, vstřícnými, ohleduplnými partnerskými vztahy a klimatem bez ohrožení.

### **3. Základní škola a výchova k dopravním kompetencím**

Současná úroveň výchovy k dopravním kompetencím na ZŠ dosud nedosáhla ani po stránce koncepce, systému a organizace, ani po stránce obsahové, metodické a technologické žádoucí úrovně (Stojan, 2003). Přitom je potřeba si uvědomit, že systematická a do školního výchovného komplexu integrovaná dopravní výchova zasáhne v relativně krátkém čase dvou až tří školních generací podstatnou část účastníků dopravy, děti, mládež, i začínající a mírně pokročilí řidiče. Z toho lze důvodně předpokládat, že výchovné výsledky, s nimi dosažené, budou potom v reálných dopravních situacích navzájem pozitivně interferovat a spolupůsobit na vytvoření celkově bezpečnějšího dopravního klimatu. Pro navození takového stavu je ovšem potřeba vytvořit především patřičné podmínky. Těžištěm systémových opatření, pokud jde o vysoké školství, je příprava kvalifikovaného pedagogického personálu, tj. odborně připravených učitelů, a výchovně-vzdělávací program akcentující dopravní výchovu, ať již realizovanou ve speciálním vyučovacím předmětu, (což není příliš reálné a nepotvrzují to většinou ani zahraniční zkušenosti), nebo integrovanou s ostatním využitelným učivem (Stojan, 1999).

Pro oblast dopravní výchovy v rámci kurikula základní školy na počátku 21. století a v systému adekvátních kompetencí absolventů inovovaných strukturovaných studijních programů učitelství na pedagogických a ostatních učitelsky orientovaných fakultách (nejedná se v širších souvislostech pouze o školy základní, ale i střední), to znamená především:

- pregraduální a formou dalšího vzdělávání pedagogických pracovníků i postgraduální přípravu specificky kvalifikovaných učitelů

- stanovení adaptačních a anticipačních výchovně-vzdělávacích cílů dopravní výchovy z hlediska žádoucích kompetencí pro život s dopravou ve 21. století
- vytvoření efektivního nemateriálního i materiálního instrumentária k realizaci obsahu dopravní výchovy při didaktickém a technologickém zázemí na úrovni ICT
- použití efektivních nástrojů evaluace výsledků dopravní výchovy za účelem soustavné reflexe dopravní výchovy a její optimalizace.

Nastupující reforma obsahu vzdělávání na ZŠ v souvislosti se zaváděním specificky rozvolněných školních vzdělávacích programů je jedinečnou příležitostí pro implementaci systematické dopravní výchovy do předškolního i základního vzdělávání. V jejím rámci lze prohloubit, integrovat, konektovat i aplikovat všechny vědomosti, dovednosti, schopnosti, postoje a hodnoty, které žáci v učivu jednotlivých předmětů až dosud izolovaně absorbovali, a které spolu tvoří novou kvalitu, umožňující účastnit se dopravy kompetentně a chránit při tom zdraví a bezpečí vlastní i zdraví a bezpečí ostatních.

K dispozici jsou nejrůznější tradiční i alternativní metody a formy, jenom je dokázat tvořivě využít. Dopravní výchovu můžeme pěstovat v klasických vyučovacích hodinách, ale také ve speciálních výchovně-vzdělávacích blocích, projektově při individuální nebo týmové práci, ve spojení s praktickým nácvikem a výcvikem a konečně proč ne také soutěžemi, ať už na dopravních hřištích, nebo v reálném organizačně zajištěném terénu.

Při kompozici školního vzdělávacího programu s implikovanou dopravní výchovou stejně jako u ostatních výchovně-vzdělávacích cílů čekají jeho tvůrce při řešení a promýšlení koncepce čtyři uzlové body, v nichž je nutno promítnout, o co v dané konkrétní situaci jde, jaké jsou konkrétní zájmy, podmínky a možnosti. Toto zadání se nejdříve ztotožní se stanovenými klíčovými kompetencemi, a z nich vyvozenými průřezovými tématy. Většinou dospějeme k překvapivému zjištění, kolik nečekaných příležitostí pro dopravní výchovu poskytuje učivo jednotlivých předmětů našim záměrům, kolik ho s našimi dopravně-výchovnými záměry koinciduje. Typicky položené otázky mohou znít např. takto:

- Které z dílčích způsobilostí mají zjevnou souvislost s cílem dopravní výchovy - zajistit vzděláváním, aby žák bezpečně využíval dopravu a řešil přiměřeně situace s dopravou související?
- Jaké společné strategie na úrovni školy my učitelé použijeme, aby tohoto cíle mohli žáci dosáhnout?
- Jaké společné strategie na úrovni našeho vyučovacího předmětu použijeme, aby naši žáci měli příležitost dosáhnout výše uvedeného cíle?(Tomek, 2005)

Dopravní výchova není samozřejmě pouze obsahu naukového, ale i, a místy především, výchovného a výcvikového, s výrazným vlivem na utváření charakterové a morální úrovně žáka. Z tohoto hlediska při ní dochází nejen k rozvoji psychických procesů, ale i morálně-volných a charakterových vlastností a senzomotorických dovedností.

Učiva dopravní výchovy lze využít také k rozvíjení sebepoznání a sebehodnocení, při nichž si děti uvědomují a hodnotí své schopnosti. Způsob a kritičnost jejich vnímání, vcítění a imaginace se odráží ve vztahu k lidem, k sobě samému, k překážkám, k práci, k hodnotám.

Dopravní výchova snad nejvíce ze všech vyučovacích aktivit vede žáky k uvědomělé kázni, motivuje jejich aktivnost a rozvíjí rozhodovací procesy.

V oblasti praktického nácviku se uplatňují principy senzomotorického učení, ve kterém se rozvíjejí senzomotorické dovednosti (přesnost a úspornost pohybů, součinnost), zdokonaluje vnímání (prostor, barvy, periferní vidění), vytváří senzomotorická koordinace a schopnost fyzicky reagovat na změny vnějších podmínek.

Celková koncepce dopravní výchovy by se měla ve školních vzdělávacích programech promítnout do cílevědomé a systematické práce školy prostřednictvím jednotlivých vyučovacích předmětů (povinná výuka pro všechny žáky obou stupňů ZŠ), pomocí volitelných a nepovinných předmětů a formou všech disponibilních mimovyučovacích aktivit,

vším, co podněcuje a rozvíjí teoretické i praktické znalosti a zájem dětí a mládeže o dopravní problematiku.

Průřezová témata dopravní výchovy na 1. stupni základní školy:

- Základní znalosti o dopravních předpisech a pravidlech silničního provozu v rozsahu chodce a cyklisty, právní vědomí po stránce teoretické i praktické.
- Základní znalosti, dovednosti a návyky sebeobrany při silniční dopravě.
- Osobnost účastníka silničního provozu (ohleduplnost, takt, pomoc při dopravních nehodách, ochrana životního prostředí).
- Konkretizace znalostí dopravních situací v aplikaci na nejbližší okolí školy a bydliště a bydliště žáků („Bezpečně do školy, bezpečně domů“)
- Vliv motorismu na životní prostředí.

Výchovně-vzdělávací cíle a učivo dopravní výchovy na 1. stupni ZŠ je potřeba propojovat především s obsahem, metodami a podmínkami předmětů Prvouka, Vlastivěda, Tělesná výchova, stanovit minimální počet hodin pro jejich dosažení a využít prostoru mezipředmětových vztahů. Autoři nových učebnic by měli pamatovat na zařazení více cvičení, článků a příkladů s dopravní tematikou. Nepominutelnou pomůckou by měl být pracovní sešit dopravní výchovy pro žáky 1. stupně, obsahující ucelený rozsah učiva a strukturovaný podle jednotlivých ročníků.

Průřezová témata dopravní výchovy na 2. stupni základní školy:

- Osobnost účastníka silničního provozu.
- Seznámení se závaznými právními normami souvisejícími s dopravou.
- Doprava a životní prostředí.
- První pomoc při dopravních nehodách.
- Dějiny dopravy.

Kompetenci žáka jako účastníka dopravy lze ve školním vzdělávacím programu pro 2. stupeň naplnit specifickým učivem dopravní výchovy, učivem předmětu Občanská výchova, Fyzika, Chemie, Přírodopis, Biologie a dalších podle specifických podmínek.

Rovněž v učebnicích těchto předmětů pro 2. stupeň by mělo být více pamatováno na zařazení vhodných cvičení, článků, příkladů apod. s dopravní tematikou.

Při sestavování školního vzdělávacího programu s implikovanou dopravní výchovou, tj. se zřetelným akcentem dopravních kompetencí žáků, je zvažování a uplatnění místně dostupných a použitelných materiálních i nemateriálních prostředků. V materiálech figurují nejčastěji:

- Výchovně vzdělávací proces realizovaný v jednotlivých předmětech
- Zájmová dopravní výchova na 1. stupni ZŠ
- Zájmová dopravní výchova na 2. stupni ZŠ
- Kroužky dopravní výchovy se zaměřením na výcvik bezpečné jízdy na kole
- Kroužky dopravní výchovy se zaměřením na získání řidičského oprávnění na malý motocykl
- Využití dětských dopravních hřišť
- Soutěže, hry, kvízy s dopravní tematikou
- Spolupráce s dopravní policií, hasiči, pracovníky Českého červeného kříže apod.

#### **4. Příprava pedagogů ke kompetentnímu vedení dopravní výchovy na ZŠ**

Teoretické i praktické poznatky a pokyny, včetně základních materiálních podpor v elektronické formě, k celému spektru problematiky dopravní výchovy na základních

školách, lze získat absolvováním postgraduálního akreditovaného kurzu dopravní výchovy na pedagogické fakultě Masarykovy univerzity v Brně, konaného každoročně pro své absolventy a ostatní zájemce z pedagogické veřejnosti.

Obsah a rozsah akreditovaného kurzu:

Téma:	vyuč.hodin
Dopravní výchova ve školách v ČR a v zahraničí. Srovnání. Dopravní výchova jako organická součást výchovně-vzdělávacího procesu na ZŠ. (Doc. RNDr. PhDr. M. Stojan, CSc.)	1
Sociální a zdravotní aspekty dopravní výchovy v souvislosti s dopravní nehodovostí. (MUDr. L. Kukla, CSc.)	1
Význam dopravní výchovy z pohledu MŠMT ČR. (Mgr. J. Kronus)	1
Prostor pro dopravní výchovu ve školských dokumentech – rámcové vzdělávací programy. Metodika tvorby školního vzdělávacího programu ZŠ s aplikací učiva dopravní výchovy. Uplatnění akreditovaného programu CŽV ke kompetentnímu vedení dopravní výchovy na ZŠ v kariérním řádu učitelů. (PaedDr. K. Tomek)	3
Projekty dopravní výchovy pro ZŠ. Zdravá škola. Bezpečná cesta do školy. (J. Heinrichová)	2
Dopravní výchova dětí a mládeže v mimoškolních aktivitách a v zájmových organizacích. (Ing. V. Špička)	1
Využití prvků učiva tělesné výchovy v dopravní výchově na ZŠ. Péče o začínající a pokročilé cyklisty. Cykloturistika. (PaedDr. J. Staněk)	1
Výklad zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. pro učitele ZŠ. Analogické cíle a obsah dopravní výchovy na ZŠ. (Ing. J. Březina)	2
Metody a prostředky pro dopravní výchovu na ZŠ. Dětská dopravní hřiště a jejich pedagogické, organizační a ekonomické aspekty. Flexibilní DDH. (Doc. RNDr. PhDr. M. Stojan, CSc.)	1
Aspekty obecné a vývojové psychologie v dopravní výchově na ZŠ. (Doc. PhDr. O. Čačka)	2
Aspekty kreativity v didaktických a metodických námětech metod a prostředků pro dopravní výchovu na ZŠ. Individuální cvičení. (Doc. RNDr. PhDr. M. Stojan, CSc.)	3
Prezentace didaktických prostředků pro dopravní výchovu na ZŠ. Individuální cvičení. (PaedDr. P. Konupčík)	3
Úrazy dětí a mládeže ZŠ v souvislosti s dopravou. Prevence úrazů. První pomoc poskytovaná laikem.	2



(Mgr. J. Niederlová)	
Právní odpovědnost pedagoga ve škole a mimo školu z hlediska dopravních úrazů dětí. Případy očima soudního znalce.	3
(Ing. P. Mikulášek)	
Dopravní výchova v rámci rodinné výchovy.	1
(Doc. PhDr. S. Střelec, CSc.)	
Pedagogická a psychologická reflexe učiva dopravní výchovy do jednotlivých kompetencí školního vzdělávacího programu.	1
(PhDr. V. Pechánek)	
Spektrum podpory Besipu realizaci dopravní výchovy na ZŠ	1
(Mgr. R. Šťastný)	

### **Literatura:**

Aktuální informace o RVP ZV. WWW:

<http://www.vuppraha.cz/index.php?op=sections&sid=80>

DOUBRAVA, L. *Metodik školní prevence by se měl zabývat i úrazy*. Učitelské noviny, 2005, roč. 108, č. 15, s.12-13. ISSN 0139-5718

Infoservis 36/2004. Děti na komunikacích. WWW:

<http://www.uamk.-cr.cz/infoservis/infoservis.asp?id=916&rok=&navrat=>

PELECH, L. *Dětské úrazy v období mladšího školního věku*. In: Prevence dopravní nehodovosti dětí, Brno: Magistrát města Brna, 1999, s. 7-9

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004.

Praha: Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, 2005

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání.

WWW: [http://www.msmt.cz/\\_DOMEK/default.asp?ARI=102917&CAI=38](http://www.msmt.cz/_DOMEK/default.asp?ARI=102917&CAI=38)

STOJAN, M. *Příprava učitelů k vedení dopravní výchovy*. In: Prevence dopravní nehodovosti dětí, Brno: Magistrát města Brna, 1999, s. 19-20

STOJAN, M. *Účinný systém dopravní výchovy*. In: XXI. Mezinárodní kolokvium o řízení osvojovacího procesu, Vyškov: Vysoká vojenská škola ve Vyškově, 2003. ISBN 80-7231-105-0

TESAŘÍK, J. *Děti ve statistikách dopravních nehod na českých silnicích*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2004

TEYSCHL, O. *Úrazy dětí při dopravních nehodách*. In: Prevence dopravní nehodovosti dětí, Brno: Magistrát města Brna, 1999, s. 10-12

TOMEK, K. *Dopravní výchova v kontextu kurikulární reformy*. (Přednáška na semináři „Zvyšování kompetence učitelů k vedení dopravní výchovy na základních školách). Brno: PdF MU, 23. 11. 2005.