Dopravní výchova jako celoživotní proces

Publikováno: 9. 1. 2015
CDV

Problematiku dopravní nehodovosti a následků plynoucích z dopravních nehod v České republice se stále nedaří dát do evropského kontextu, tj. snížit počet dopravních nehod, dle závazku České republiky. Při přijetí politiky dopravní bezpečnosti Evropské unie v roce 2004 se Česká republika zavázala snížit počet dopravních nehod z roku 2002 na polovinu do roku 2010. České republice se tento ambiciózní cíl nepodařilo dosáhnout. Dokonce jsme v porovnání se zeměmi EU, v roce 2012 klesli na 21. místo v počtu usmrcených na milión obyvatel. A ani podle statistik, byť došlo v ČR ke snížení počtu úmrtí v souvislosti s dopravními nehodami, stále mezi státy EU jsme na hranici poslední čtvrtiny.

Sice v oblasti dopravních nehod dětí s následkem úmrtí došlo v roce 2013 ke snížení počtu úmrtí, ale musíme mít na paměti, že se jedná o zbytečně zmařené životy dětí.

Dopravní výchova v českých zemích má dlouholetou tradici. Už v roce 1935 spisovatel F. A. Elstner předvedl v rámci „Výstavy dopravní bezpečnosti“ tzv. hodinky bezpečnosti, kde byla poprvé použita terminologie „dopravní výchova“. V Praze bylo proškoleno patnáct tisíc dětí ze třinácti obecných škol, v ostatních městech potom dvacet tisíc. Pro venkov byly tyto „hodinky“ vedle přímých kurzů vysílány i rozhlasem pro školy. Postupující snahy školství o bezpečnost mládeže v dopravním prostředí je dobře patrná i z „Podrobných učebních osnov obecných škol pražských“ pro 1. až 5. ročník z roku 1934. V první a druhé třídě byly prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu prvouky, ve třetí třídě do vlastivědy, ve čtvrté třídě do občanské nauky a kreslení. Dopravní výchova byla v České republice plně zapracována do osnov výuky napříč všemi ročníky základního školství.1

Počátky výstavby dopravních hřišť můžeme ale datovat do 60. let 20. století. Dopravní hřiště byla spíše volnočasovou aktivitou, bez systematické metodiky výchovy a výuky.

Do učebních osnov základních škol byla dopravní výchova ustanovena až ve školním roce 1969/1970. Je to období, kdy se v tehdejším Československu začala hromadně stavět dopravní hřiště. V této době se stává známým jménem v oblasti metodiky dopravní výchovy Josef Votruba, který je autorem mnoha metodik dopravní výchovy na 1. stupni základní školy a také metodik pro výuku a výcvik na dětském dopravním hřišti

Dopravní výchova se stala nedílnou součástí výuky. Byla zařazena do témat v prvouce, vlastivědě, ale také námětu dopravní výchovy bylo využíváno jako průřezového tématu v dalších předmětech na základní škole. Dopravní výchově byla zvláště věnovaná pozornost v měsíci dubnu – měsíci bezpečnosti silničního provozu. Ale jen do roku 2004, kdy vstoupil v platnost Rámcový vzdělávací plán (dále jen RVP) a dopravní výchova se stala tématem, které z činností, explicitně jmenovaných v RVP, se již neobjevila. Byla zahrnuta pod vzdělávací oblast Člověk a jeho svět. Bylo jen na aktivitě dané školy, zda si i dopravní výchovu zapracovala do svých školních vzdělávacích plánů, které jsou individuální aplikací RVP zaměřenou přímo na danou školu.

Ministerstvo dopravy České republiky oddělení BESIP – garant plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Dopravní výchova ze školních vzdělávacích plánů nezmizela úplně. Stala se ale pouze jednou z mála aktivit, které byly zachovány z původní dopravní výchovy z předcházejícího vzdělávacího období. A to ve 4. ročníku, kdy žáci měli možnost navštěvovat výuku na dopravním hřišti v rámci získání průkazu „Mladý cyklista“ a soutěže „Dopravní soutěž mladých cyklistů“, kterou každoročně pořádá MD –

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

oddělení BESIP. Spolupořadateli jsou Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policejní prezidium Policie České republiky, Ústřední automotoklub ČR, Autoklub České republiky, Český červený kříž a další orgány a organizace pro žáky základní školy ve věku od 10 let do 15 (16) let, tj. pro žáky 4. – 8. ročníků základních škol, event. i speciálních škol. Soutěž je pořádána pod záštitou MD - Oddělení BESIP. V této soutěži nejde o rychlost, ale o ověření znalostí a dovedností žáků základních škol a zvyšovat zájem žáků o dopravní výchovu, jako budoucích řidičů motorových nebo nemotorových vozidel. Vychovává ke správnému a bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování dopravní nehodovosti dětí.

Metodické materiály do výuky dopravní výchovy pro pedagogy na všech stupních vzdělávání, tj. od mateřské školy až po studenty středních škol, vytvořilo Centrum dopravního výzkumu v projektu ALARM, jehož zadavatelem bylo Ministerstvo dopravy ČR – viz: Dopravní alarm.



Obr. 1 – Rozhraní stránek Dopravní alarm

V současnosti se dopravní výchova, jako součást povinné výuky, vrátila do školních vzdělávacích plánů, tak jak to ukládá vláda České republiky usnesením ze dne 10. srpna 2011 č. 599 v Národní strategii bezpečnosti. V opatření Ú1 - Preventivní působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích výchovnými a vzdělávacími aktivitami nařizuje zařazení dopravní výchovy do výuky v rámci revizí vzdělávacích plánů.

Dopravní výchova se od školního roku 2013/2014 stala součástí výuky nejen na základních ale i na středních školách. Na středních školách se zaměřují především na vnímání účastníka silničního

provozu jako součást celého komplexu problematiky, kterou doprava sebou přináší.

Centrum dopravního výzkumu v současnosti řeší projekt Metoda LARP v dopravní výchově, jehož zadavatelem je Technologická agentura České republiky. Projekt si klade za úkol zavést do výuky dopravní výchovy moderní metodu výuky hrou v roli. Prožitím situací a jejich ztvárněním, kdy je zapotřebí se rozhodnout, vede žáky k získávání správných návyků a dovedností potřebných pro bezpečný a ohleduplný pohyb v dopravním prostředí. Směřuje žáky ke vnímání potřeb ostatních účastníků silničního provozu a názorně ukazuje, jaké dopady má špatné rozhodnutí.

Získání řidičského oprávnění

Autoškolství má v České republice dlouhou tradici v přípravě řidičů. Jen kvalita přípravy se výrazně změnila. Autoškoly připravují žáky, až na nepatrné výjimky, pouze formálně, bez orientace na potřeby současného provozu. Stejně tak zkušební komisaři absolvují sice náročnou odbornou přípravu, ale stále průběh zkoušky neklade na žadatele o řidičské oprávnění takové požadavky, které by eliminovaly potenciální nebezpečné řidiče, či žáky, kteří nejsou připraveni na úrovni požadované směrnicí EU 2006/126/ES, o řidičských průkazech, v pozdějším znění.

Pro zkvalitnění přípravy a zkoušky žadatele o řidičské oprávnění Centrum dopravního výzkumu přispělo ke zvýšení úrovně znalostí a dovedností žadatele o řidičské oprávnění nebo přípravy řidičů v několika řešených projektech:

- Systém rozvíjející schopnost bezpečně řídit – projekt VaV Ministerstva dopravy ČR.
- Zakomponování požadavků směrnice 2006/126/ES na zkušební komisaře při provádění zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění do českého vzdělávacího systému zkušebních komisařů. Projekt VaV Ministerstva dopravy ČR - EDUCATIO.
- Provádění zkoušky dovedností a chování žadatelů o získání řidičského oprávnění skupin A, A2, A1, AM – metodika.

Centrum dopravního výzkumu se zabývá problematikou vzdělávání všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Snaží se zapojit i do osvětových akcí, např. Evropský týden mobility (ETM). Vzdělává formou pořádání seminářů pro pedagogy a učitele autoškol.