

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

bakalářské kombinované studium
2009 – 2012

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vladimír Dušek

**Motivace vzdělávání řidičů městské hromadné dopravy v Praze
(autobusová doprava)**

Praha 2012

Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Iva Borská CSc.

COMENIUS UNIVERSITY PRAGUE

Bachelor Combined (Part time)
2009 - 2012

BACHELOR THESIS

Vladimír Dušek

Motivation training of drivers of public transport in Prague
(bus service)

Prague 2012

Thesis Work Supervisor: PhDr. Iva Borská CSc.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 26.2.2012

Vladimír Dušek

Poděkování

Chtěl bych poděkovat vedoucímu bakalářské práce PhDr. Ivě Borské CSc. za odborné vedení, cenné rady a trpělivost při zpracování této práce.

Anotace

V této bakalářské práci si kladu za cíl popsat výuku a výcvik žadatelů o řidičské oprávnění skupiny „D“ (autobus), přípravu na povolání řidiče autobusu městské hromadné dopravy a celoživotní učení řidičů - profesionálů. Zhodnotit tuto výuku, popsat formy, techniky a metody práce lektorů, motivaci těchto řidičů k celoživotnímu vzdělávání. Popsat klady a zápory profese řidiče autobusu. Připomenout řidičské kompetence, prestiž a kvalitu řidičů autobusů. Na závěr popsat možnosti dalšího vzdělávání.

Klíčové pojmy

Autoškola, celoživotní učení, defenzivní způsob jízdy, kompetence, lektor, motivace, plán vzdělávání, profesionalita, školicí zařízení, učitel, výcvik, výuka.

Annotation

The main goal of this thesis is to describe training and preparing of applicants for driving license of category "D" (bus) who will become drivers of public buses as well as lifelong training of drivers – professionals. This also includes evaluation of learning techniques and methods of the teachers and instructors and how to motivate professional drivers to lifelong education. Lastly, the thesis describes the pros and cons of a professional bus driver; remind driving competence, prestige and high standard of bus drivers. The conclusion of the thesis describes possibilities of further education for these professional.

Key words

Driving school, lifelong learning, defensive driving, competencies, trainer, motivation, training plan, professionalism, training facilities, teacher, training, teaching.

OBSAH

ÚVOD.....	8
1. Charakteristika MHD v Praze	9
1.1 Historie a současnost MHD Praze.....	9
1.2 Profesionální požadavky na řidiče autobusu.....	10
1.3 Podmínky práce řidiče.....	11
2. Vzdělávání a příprava nových adeptů na řidiče autobusu	12
2.1 Vzdělávací zařízení pro výuku nových adeptů, legislativa.....	12
3. Vzdělávání řidičů MHD v přímé pracovní činnosti.....	15
3.1 Personální a prostorové vybavení autoškoly.....	15
3.2 Pracovní náplň pracovníků střediska(metody a techniky práce).....	16
3.3 Přípravné kurzy a periodická školení řidičů autobusů.....	26
4. Motivace a stres profesionálních řidičů MHD.....	30
4.1 Stres všeobecně.....	30
4.2 Stres profesionálních řidičů autobusů.....	31
4.3 Motivace k práci a k celoživotnímu učení řidičů MHD	35
5. Kvalitativní a kvantitativní posouzení rozsahu vzdělávání řidičů,návrhy a doporučení	41
ZÁVĚR	50
SEZNAM POUŽITÉ ČESKÉ LITERATURY A PRAMENŮ.....	52
SEZNAM PŘÍLOH.....	53

ÚVOD

Doprava patří koncem 20. století a začátkem 21. století k neodmyslitelné součásti našeho života. Zejména po pádu železné opony v roce 1989 se rozvoj dopravy a motorismu prudce rozvinul. Otevřely se hranice a občané se mohli daleko více pohybovat po celé Evropě. A to nejen za rekreací, za prací, ale za účelem převozu zboží. Prudký nárůst zaznamenala silniční doprava. Vlivem motorismu se začalo přesunovat daleko více lidí a vozidel z místa na místo. Vzdálenosti se díky technice dají zvládat za kratší dobu než dříve. Hustý provoz a dokonalejší technika však klade vyšší nároky na znalosti v oboru dopravy.

Ve své bakalářské práci se budu zabývat charakteristikou a problematikou vzdělávání řidičů městské hromadné dopravy v Praze a to jak výchově nových adeptů na funkci řidiče autobusů, tak i na vzdělávání řidičů v přímé pracovní činnosti. V práci se zaměřím i na motivaci vzdělávání řidičů městské hromadné dopravy, klady a zápory této profese.

Za cíl si kladu popsat a zhodnotit výuku a výcvik řidičů autobusů městské hromadné dopravy, popsat rozdíly ve výuce a výcviku nových adeptů a řidičů již zaměstnaných na této pozici. Zdůraznit nutnost soustavného udržování znalostí, rozšiřování a uvědomění řidičských kompetencí, poukázat na didaktické principy a metody ve vzdělávacím zařízení.

Pro toto téma jsem se rozhodl pro znalosti, které jsem získal jako externí učitel autoškoly, která se zabývá výukou a výcvikem budoucích i stávajících řidičů autobusů městské hromadné dopravy v Praze. Praktické zkušenosti z oboru jsem získal jako mnohaletý řidič autobusu MHD v Praze. Rád bych svými zkušenostmi přispěl ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích a tím i menším škodám jak na majetku, tak hlavně na ochraně zdraví všech účastníků silničního provozu. Příkladem způsobem zvyšovat prestiž řidičů – profesionálů, zejména řidičů autobusů MHD v Praze.

1. Charakteristika MHD v Praze

1.1 Historie a současnost MHD v Praze

Vznik městské hromadné dopravy se datuje rozjetím koňské dráhy v Praze dne 23. září 1875. Trať byla jednokolejná a měřila 3,5 km. V roce 1875 měla koňská přeprava 32 zaměstnanců, 10 vozů, 32 koní a přepravila 1 500 000 osob. Každým rokem se pak zvyšoval počet zaměstnanců i počet přepravených osob. V roce 1891 měla už 312 zaměstnanců, 462 koní a přepravila 8 803 000 osob. Od roku 1896 už vznikla pravidelná doprava osob elektrickou drahou. Od roku 1925 měla Praha i pravidelnou autobusovou dopravu. Po druhé světové válce vystřídal název Elektrické podniky nově vzniklý název Dopravní podnik. V té době již měl 4742 zaměstnanců. Spolu s vývojem Dopravního podniku vznikala i potřeba jak výchovy nových zaměstnanců, tak i odborné přípravy a zvyšování kvalifikace pracovníků DP. Zejména se zvyšovala potřeba odborné přípravy řidičů pro přijetí do služeb DP. Odborné učiliště DP vzniklo v roce 1962 a v letech 1973 – 74 byly položeny základy jednotného systému zvyšování odborné kvalifikace v celých Dopravních podnicích. V těchto letech také vzniká autoškola Dopravního podniku.

9. květen 1974 – historický mezník ve vývoji pražské dopravy. V tento den byl slavnostně zahájen provoz pražského metra. Na trati „C“ bylo vypraveno 12 vlaků. Každý z vlaků pojal až 786 cestujících. Postupně přibývaly další trasy, protínající ve třech směrech Prahu. Po roce 1989 vznikla potřeba daleko rychleji modernizovat a rozšiřovat veškerou techniku potřebnou k přepravě cestujících.

Dnes má Dopravní podnik hlavního města Prahy přes 11 000 zaměstnanců, z toho je kolem 2 500 řidičů autobusů. Vlastní kolem 1 200 autobusů, z toho zhruba 850 standardních,(to je 12 metrů dlouhých) a kolem 350 kloubových autobusů (18 metrů dlouhých). Tyto autobusy najedou ve všední den skoro 210. tis kilometrů, Dopravní podnik na to potřebuje bezmála 1.500 řidičů. Jen v ranní špičce usedne za volant autobusu přes 900 řidičů.

1.2 Profesní požadavky na řidiče autobusu

Řidičem autobusu se může stát každý, kdo splní zákonem stanovené podmínky. Splnit podmínky zákona je však jedna věc, druhá věc by měla být vztah k této práci, protože práce řidiče autobusu je práce velmi náročná a zodpovědná.

Podmínky pro získání řidičského oprávnění se zabývá zejména zákon č.361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn.¹ Tento zákon v § 82 řeší podmínky udělení a držení řidičského oprávnění. Podle tohoto paragrafu je možné udělit řidičské oprávnění pouze osobě, která dosáhla věku stanoveného zákonem, je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel, je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel a splnila další podmínky stanovené tímto zákonem. Kromě dosažení věku stanovené tímto zákonem musí držitel řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny splňovat podmínky po celou dobu držení řidičského oprávnění.

Věk pro získání řidičského oprávnění pro skupinu D - autobusy je 24 let.² Další podmínkou pro získání řidičského oprávnění skupiny D je stávající držení řidičského oprávnění skupiny B – osobní vozy, případně skupiny C – nákladní vozy.³

Pokud uchazeč splní všechny podmínky dané zákonem, bude po absolvování všech lékařských prohlídek zdravotně způsobilý a zapíše se do kurzu autoškoly, může se po zdárném absolvování a složení závěrečných zkoušek ucházet o místo řidiče autobusu. Problémem zůstává požadovaná praxe, protože autoškola nemůže nahradit praxi v počtu ujetých kilometrů s nákladním vozem. Dříve bylo nutné dokládat požadavek na získání řidičského oprávnění skupiny D nejméně dvouletou praxí na nákladních automobilech o celkové hmotnosti nad 3500 kg. Praxe se dala v minulosti získat již v základní vojenské prezenční službě. Dnes praxe při získání řidičského oprávnění skupiny D – autobus není podmínkou.

¹ Pro přehlednost u každého ustanovení zákona nebo vyhlášky je uvedeno číslo právního předpisu ve zkrácené formě (např. § 82 pro zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění p.p.)

² § 81 zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění p.p.

³ § 90 zákona č.361/2000 Sb.,o provozu na pozemních komunikacích ve znění p.p.

1.3 Podmínky práce řidiče

Práce řidiče autobusu městské hromadné dopravy má svoje specifika. Na rozdíl od práce řidiče autobusu v jiné dopravě, případně zájezdové, řízení autobusu městské hromadné dopravy je daleko složitější a náročnější. Hustota provozu, stres a malý manévrovací prostor a to vše při dodržování jízdních řádů je odlišné od práce ostatních řidičů autobusů. Řidič městského autobusu musí velmi často zastavovat, jak na světelných křižovatkách, tak i v zastávkách, otevírat a zavírat dveře a dbát na bezpečnost cestujících. To vše za plného městského provozu. Dá se říci, že řada ostatních účastníků silničního provozu příliš nerespektuje městské autobusy, představují pro ně zdržování svým pomalejším pohybem. A přitom všem by měl zůstat řidič autobusu klidný, vstřícný, ochotný a ohleduplný. Být řidičem městského autobusu má však i svoje kladné stránky. Řidič je zaměstnán jen jako řidič, to znamená, že nemusí autobus ani opravovat, ani čistit, vůz dostane na směnu připravený a pokud se vyskytne nějaká závada na trati, řeší pouze vysílačkou spojení s dispečerem a ten se postará o rychlé vyřešení případného problému. Řidič pouze kontroluje před převzetím vozidla stav olejových a chladících náplní, dotažení kol a opticky zkontroluje, jestli vozidlo není poškozeno. Veškeré události, které se vymykají z normálu, řeší za řidiče službukonající dispečer. Všichni řidiči mají nárok na stejnokroj a to na zimní i letní období. I ochranné pomůcky jako jsou ochranné brýle a rukavice každý řidič dostává automaticky. Zaměstnavatel samozřejmě zajišťuje noční svozy řidičů tak, aby se každý řidič dostal do zaměstnání za krátkou dobu a z místa bydliště. K tomu jsou vypravovány služební spoje. Dopravní podnik má řadu výhod pro své řidiče, zakotvené v kolektivní smlouvě. Tato smlouva je uzavřena ve smyslu ustanovení §22 a následného zákona č.262/2006, zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, s odvoláním na zákon č.2/1991. O kolektivním vyjednávání, ve znění pozdějších předpisů mezi zaměstnavatelem a jménem všech zaměstnanců odborových organizací. Řidiči mají v pracovní době zajišťované pravidelné, placené školení podle zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění p.p. včetně uhrazení všech nákladů spojených s preventivními prohlídkami.

2. Vzdělávání a příprava nových adeptů na řidiče autobusu

2.1 Vzdělávací zařízení pro výuku nových adeptů, legislativa

Zájemce o získání udělení řidičského oprávnění jakékoliv skupiny musí absolvovat kurs v zařízení k tomu určeném, tedy autoškole. K tomu, aby autoškola mohla být zřízena a následně mohla přijímat uchazeče o řidičská oprávnění musí postupovat podle zákona.⁴ Zákon řeší podmínky k provozování autoškol, stanoví pravidla, podle kterých lze autoškolu provozovat. Tento zákon je nezbytný nejen pro samotný chod autoškol jako subjektu, ale hlavně pro výuku a výcvik žadatelů o řidičská oprávnění a následného odborného zdokonalování způsobilosti řidiče. V zákoně je také uvedeno, co musí splňovat učebna pro výuku a zdokonalování odborné způsobilosti, kdo může a za jakých podmínek učit a školit, jaká kritéria musí splňovat vozidla, která se používají při výcviku.

Zákon se také zabývá způsobem, jakým se provádí výuka a výcvik žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla (dále jen „získání řidičského oprávnění“) a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění. Obsahuje i rozvrh, jakým má být prováděna výuka a výcvik, určuje počet a pořadí jednotlivých hodin k výuce a výcviku, přesně vymezuje práva a povinnosti žadatelů o řidičská oprávnění. Nechybí zde ani podmínky, za jakých může autoškola přijmout uchazeče (žáka), ani jak má probíhat výuka a výcvik v řízení motorového vozidla podle jednotlivých skupin řidičského oprávnění.

Velký vliv na výuku a výcvik má učitel a lektor⁵, který musí vlastnit profesní osvědčení.

V zákoně je také uvedeno, jaké mají práva a povinnosti provozovatelé a učitelé autoškol, mezi důležité povinnosti patří např., jak má být zahájen kurz pro získání

⁴ Zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

⁵ Lektor vychází z cílů výuky (co má účastník výuky vědět nebo umět), jejich bližšího vymezení v učebních osnovách, konkretizace v učebních plánech a z vlastního obsahu učiva.
Barták J. Jak vzdělávat dospělé ISBN:978-80-87197-12-7 str.89

řidičského oprávnění, jakým způsobem se tento kurz eviduje, kam se posílá a odevzdává hlášení o zahájení této činnosti a v jakém časovém období. Zákon řeší i dobu, po kterou se musí uschovávat písemnosti týkající se výuky a výcviku.

Tentýž zákon určuje také podmínky, za jakých je uděleno, případně odejmuto učitelské oprávnění, stanovuje podmínky, za jakých lze učitelské oprávnění získat. Zahrnuje i délku platnosti průkazu zkušební komisaře a pověření k přezkoušení adeptů k získání řidičského oprávnění. Předepisuje přesný postup zahájení zkoušky, následnou kontrolu totožnosti uchazeče, způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění, postup zkoušky z pravidel silničního provozu, délku a rozsah zkušební jízdy a následnou zkoušku z nauky a údržby vozidla otázkami určených zákonem. V zákoně jsou rovněž uvedeny podmínky pro řidiče profesionály, podle kterých se vydává průkaz profesní způsobilosti, jeho podoba a lhůta pro vydání.

Dopravní podnik jako hlavní a největší provozovatel městské hromadné dopravy v Praze má vlastní autoškolu a školicí středisko. Při celkovém počtu řidičů autobusů městské hromadné dopravy přesahující počet 2 300 musí stále doplňovat stavy řidičů. V posledních letech je stálý podstav přibližně 90 řidičů autobusů, což představuje zhruba 3% řidičů autobusů. Každý měsíc končí pracovní poměr z důvodu odchodu do důchodu, zdravotních potíží a jiných důvodů přibližně 10 řidičů, (0,4% počtu řidičů). Náborem je potřeba získat, vyškolit a připravit do přímé pracovní činnosti přibližně 20 řidičů měsíčně.

Autoškola Dopravního podniku nepracuje jen pro Dopravní podnik, ale je otevřena i veřejnosti a lze v ní absolvovat jak kurs pro získání řidičského oprávnění, tak i pravidelné školení pro řidiče profesionály bez pracovněprávního vztahu s Dopravním podnikem.

Uchazeči o práci řidiče autobusu MHD u Dopravního podniku v Praze se dělí na:

- uchazeče, který nevlastní řidičské oprávnění skupiny D

- uchazeče, který vlastní řidičské oprávnění skupiny D, a současně vlastní profesní osvědčení

-uchazeče, který vlastní řidičské oprávnění skupiny D a nemá profesní osvědčení.

Vzhledem k tomu, že na trhu práce je zatím dostatek zájemců o práci řidiče autobusu MHD, kteří vlastní řidičské oprávnění skupiny D, není potřeba nechat běžet v autoškole Dopravního podniku pravidelný kurs k získání řidičského oprávnění skupiny D, který je časově i finančně nejnáročnější. Pro řidiče vlastníci profesní osvědčení je průběžně k dispozici přípravný kurs pro řidiče autobusu MHD.

3. Vzdělávání řidičů MHD v přímé pracovní činnosti

3.1 Personální a prostorové vybavení autoškoly

Vývojem Dopravního podniku v sedmdesátých letech minulého století vznikala i potřeba jak výchovy nových zaměstnanců, tak i odborná příprava a zvyšování kvalifikace všech pracovníků Dopravního podniku. Zejména se zvyšovala potřeba odborné přípravy řidičů pro přijetí do služeb Dopravního podniku. Vzniklo vlastní odborné učiliště a v letech 1973-1974 začal Dopravní podnik budovat jednotný systém zvyšování odborné kvalifikace. V těchto letech vznikla autoškola Dopravního podniku.

Dnes je autoškola a školicí středisko Dopravního podniku jeden subjekt začleněný do oddělení Vzdělávání, patřící do jednotky Provoz Autobusy, podle základní organizační struktury Dopravního podniku.⁶

Zařízení se skládá ze tří hlavních oddělení

- autoškola, to je výuka nových řidičů a to jak pro Dopravní podnik, tak pro veřejnost
- školicí středisko – určené pro řidiče, profesionály (profesní průkaz řidiče), vstupní a pravidelné školení
- vzdělávání dospělých zaměstnanců Dopravního podniku (přípravné kursy) pro výpravčí autobusů týdenní, průběžné pak 1x za dva roky pro garážmistry, dispečery a výpravčí.

Autoškola a školicí zařízení Dopravního podniku má k dispozici 3 učebny po 30 místech, 2 učebny po 12 místech, 1 speciální místnost pro 16 zkoušených na počítači, 1 učebnu s vestavěným trenažerem na zvládnutí základních dovedností při ovládnutí vozidla a 1 učebnu praktické údržby. Zde si mohou budoucí vlastníci řidičských průkazů a budoucí řidiči autobusů městské hromadné dopravy vyzkoušet praktické dovednosti

⁶ Příloha A – umístění autoškoly v základní organizační struktuře Dopravního podniku a.s.

přímo na vozidlech. Mohou si také prohlédnout vozidla ze spodní části včetně všech důležitých agregátů.

Oddělení Vzdělávání – Autobusy má na svoji činnost celkem 9 pracovníků, z toho je 6 lektorů, 1 administrativní pracovník, 1 zástupce vedoucího a vedoucí útvaru. Vedoucí útvaru i jeho zástupce se aktivně spolupodílí na výuce jako lektor. Do celkového počtu nejsou započítáni 2 učitelé, kteří jsou zaměstnání externě a vypomáhají při nárazovém vyšším počtu uchazečů.

Pro výuku a trénink jízd je připraveno 7 vozidel, z toho 3 osobní vozidla, 2 nákladní vozidla a 3 autobusy. Všechna tato vozidla splňují podmínky pro provoz vozidel autoškol.⁷ K dispozici je i traktor s vlečkou, který se používá hlavně při výuce žáků středního odborného učiliště v oboru automechanik

3.2 Pracovní náplň pracovníků střediska (metody a techniky práce)

Pracovník oddělení Vzdělávání - Autobusy zejména:

- Zajišťuje a provádí činnosti související s teoretickou výukou a praktickým výcvikem k získání řidičského oprávnění skupiny B,C a D.
- Podílí se na souboru činností k realizaci přípravných kurzů a periodických školení provozních zaměstnanců.
- Zajišťuje výcvik ve školicím středisku DP za účelem profesní způsobilosti řidiče.
- Zpracovává legislativní změny, vnitřní směrnice, pokyny a jejich změny do výukových materiálů.
- Sleduje techniku jízdy řidičů autobusů.
- Navrhuje učební osnovy.
- Dodržuje organizační plán odd. Vzdělávání - Autobusy.
- V souladu s pracovní smlouvou spolupracuje na úkolech odd. Vzdělávání – Autobusy.

⁷ Zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Při výuce používají učitelé autoškol didaktickou techniku spolu s učebními pomůckami patřící do materiálních didaktických prostředků. Do klasifikace didaktických prostředků patří jednak učební pomůcky (například odborná literatura, příručky potřebné ke konkrétnímu popisu vozidel, psychologie), tak i didaktická technika, což jsou tabule, projektory, magnetofony, videa, počítače a dále školní potřeby (papíry, sešity na poznámky, psací potřeby apod.) a výukové prostory sloužící didaktickým účelům. Mezi ně patří např. odborná, nebo počítačová učebna, dílna.

Obecně platí, že role didaktických prostředků ve výuce spočívá hlavně v tom, že napomáhá k dosažení cílů vytvářením vhodných podmínek pro optimální osvojování stanoveného učiva zlepšenou realizací didaktických zásad.

Mezi didaktické zásady patří:

- Zásada vědeckosti – vědecky správný výklad učiva
- Zásada uvědomělosti a výchovného působení – vytvoření kladného vztahu k učení, k oboru vůbec.
- Zásada soustavnosti – výběr a uspořádání učiva. Logická struktura nové na základě znalosti staršího učiva.
- Zásada názornosti – vytvářet představy na základě smyslových vjemů, buď bezprostředním vnímáním jevu, nebo zobrazením s různou mírou abstrakce.
- Zásada přiměřenosti – aby obsah a rozsah předkládaného učiva, formy i metody odpovídaly věkovým zvláštnostem a stupni rozumového vývoje, předchozím znalostem.
- Zásada spojení teorie s praxí – nové vědomosti a dovednosti se zaměřením na praktické využití.

Důležitá je i funkce didaktických prostředků ve výuce. Sem patří:

Funkce racionalizační – dělba práce – funkce, ve kterých je učitel zastupitelný, může převzít technické zařízení – více pozornosti zbývá na nezastupitelné funkce učitele.

Funkce motivačně stimulační: působení nejen na kognitivní procesy, ale i na sféru emocionálně motivační. Např. prezentace speciálních motivačních materiálů, uvádění do problémových situací, soutěživost, zvědavost a zajímavá forma prezentace – novost, neobvyklost.

Funkce informačně expoziční: adekvátní prezentace učebních pomůcek (vyvíjené nebo prostě reprodukováné). Umocní účinek běžné prezentace, vizuální a auditivní složka současně.

Funkce procvičovací: procvičování a upevňování učiva. Technické prostředky umožňující samostatnou práci účastníka kurzu. (např. specializované učební programy).

Funkce diagnostická a kontrolní: kontrola je spojena s řídicí činností učitele, nebo lektora.

- Pedagogická diagnostika – zjišťuje, zda a jak bylo dosaženo cílů – nahrazuje intuitivní představy o postupu učení.
- Diagnostika není až na konci výuky – musí poskytovat průběžné zpětnovazební informace pro kontrolu a autokontrolu.

Zpětná vazba se pak skládá z vazby vnější (učitelské), která potřebuje bezprostřední a hromadnou zpětnou vazbu, korektura postupu, dále se skládá z vazby vnitřní (žákovské), ta obsahuje základní autokontrolu, což je podmínka úspěšné motivace. Shrme-li se funkce didaktických prostředků ve výuce, pak je to hlavně prezentace učiva, jako nejdůležitější, dále pak řízení výuky (až po možnost provozovat část výuky samostatně) a také získávání zpětnovazebních a kontrolních informací. Podmínkou úspěšnosti je dokonalejší příprava.

Z učebních pomůcek je v autoškole Dopravního podniku nejzajímavější a velmi složité zařízení - řídičský trenažér. Má za úkol plně nahradit interiér osobního automobilu včetně všech jeho ovládacích prvků, s výhledem, jaký má řidič. Ne speciálně upraveném velkoplošném monitoru a za pomoci počítačové techniky pak může trenažér imitovat jízdu vozidlem. Cílem trenažerského výcviku je praktické seznámení s pracovištěm řidiče a procvičení elementárních úkonů potřebných pro nácvik základních řídičských dovedností. Nácvik jednotlivých (izolovaných) úkonů a skupin činností s využitím napodobování podle statického a dynamického obrazu. Na tento trenažér je vytvořena speciální metodika výuky a po jejím absolvování může účastník kursu usednout za volant motorového vozidla k praktickým jízdám.

Další učební pomůcky, jako v každé autoškole, jsou klasické učebnice, tabule, někde již interaktivní a tabule přenosné. Tyto klasické pomůcky mají své kouzlo a nejsou závislé na zdroji elektrické energie, úměrný je tomu i lepší komfort při výuce. Například

zpětný projektor, velmi často používaný v autoškole Dopravního podniku, zvětší a přenesne zpracovanou vyučovací látku na plátno s dobrou viditelností pro účastníky výuky i v zadních řadách, na snímací folie se dá speciálním psacím náčiním dopisovat další případné poznámky. Výrazně modernější je pak multimediální projekční zařízení 3M, taktéž používaný v autoškole DP. Jeho velkou výhodou je, že k němu lze připojit předem připravený program z počítače, případně z jiných zdrojů (video, USB, elektronický přenosný klíč). Vyučující má možnost zařízení ovládat dálkovým bezdrátovým ovladačem, na důležité sekce z obrazu může upozornit elektronickým ukazovátkem. V autoškole Dopravního podniku je hodně využívána i počítačová učebna a to nejen na závěrečné testy na počítači. Každý účastník vyučovacího procesu je samostatně na počítači a vyučující může pracovat s každým individuálně. Pomocí sluchátek a mikrofonu můžou mezi sebou komunikovat. Toto programové vyučování už je téměř, svojí technickou částí, shodné s dalším typem výuky a to je e-learning.

E-learning, jedna z nejnovějších metod výuky i pravidelného školení používaná též v autoškole. Obecně vzato, při prezentačním vzdělávání je nutné, aby žák byl ve stanovenou dobu osobně přítomen na studijních aktivitách, distanční vzdělávání je založeno na využití všech technických i didaktických opor a tutorského vedení, které umožní studujícímu studovat samostatně, v jeho volném čase a tempem, které odpovídá jeho aktuálním časovým možnostem.

Z didaktiky se typy výuky dají rozdělit na:

Informativní – předávání informací učitelem

Produkční – produkce, pracovní činnost, motorika

Heuristická – vhled, náhlé pochopení

Regulativní – řízení aktivity účastníků vzdělávacího procesu prostřednictvím programu, což je detailně rozpracovaný projekt, podrobný rozpis učiva do dílčích operací, tvořících logicky návaznou soustavu úkolů, vedoucích žáka k cíli.

Problémem regulativní výchovy je uspořádání vyučování tak, aby žák mohl pracovat samostatně. Podmínkou je žákova aktivita a samostatnost. Hlavními rysy programového vyučování jsou:

Objektivizovaná výuka – interakce žák – učitel nahrazena programem.

Výuka vycházející z analýzy cílů – cesta k analýze a strukturování učiva.

Aktivizace žáka – program zajišťuje podmínky k samostatnému studiu.

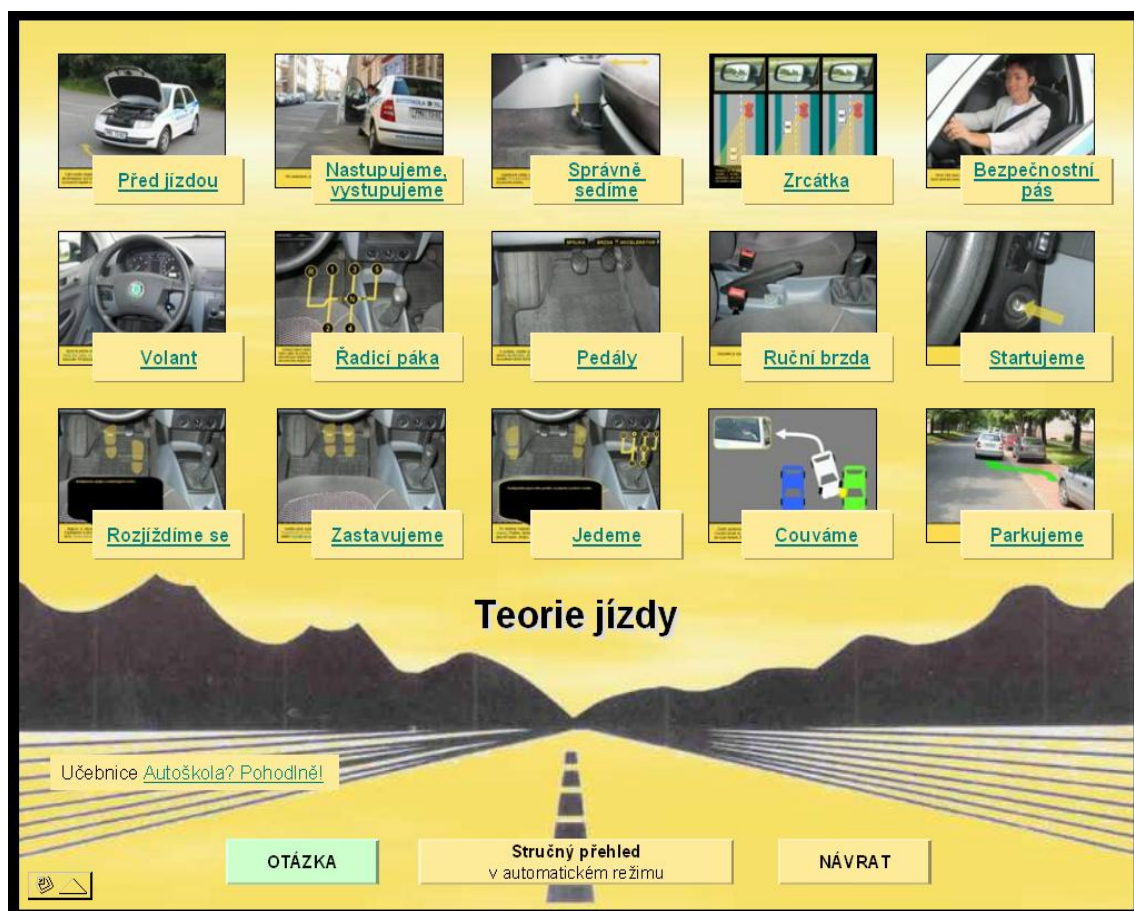
Řízené učení – průchod zajišťuje pouze zpětná vazba.

Individualizovaná výuka – tempo, metoda, obsah.

E-learning lze ještě rozdělit podle základních forem na ONLINE a OFFLINE. Online potřebuje počítačovou síť, offline (CD, DVD) potřebuje domácí přípravu a slouží jako podpora prezenční výuky. E-learning je stále více podporovaný, a to pro nutnost neustálého vzdělávání. Snižuje náklady na vzdělávání (lektoři, prostory, doprava, stravování), integruje vzdělávání do každodenního života, individualizuje vzdělávání, má poutavější výuku – multimediální forma (motivace) a má zpětnou vazbu na tvůrce. Mezi další klady patří neomezený přístup k informacím, efektivita výuky, aktuální informace a možnost jejich okamžité inovace, interaktivita – obousměrná komunikace, verifikace účinnosti testy), ekonomika, individuální tempo a jiné. E-learning má však i zápory a mezi ně patří například závislost na technologickém zabezpečení, dosud slabý standart knihovny výukových objektů, náročnost tvorby výukových materiálů a také nejsou vhodné pro všechny oblasti a pro každého člověka. Přesto však a zejména v autoškole bude mít stále větší a větší prostor, a to i přesto, že přítomnost vyučujícího je stále nenahraditelná, jako doplněk výuky a samostudium neocenitelná. Na ukázce bude uveden vzorek e-learningu z výukového CD pro autoškoly a výukového CD-ROMU Škody – Auto pro prodejní personál obchodní sítě ŠKODA.

Na prvním obrázku je uvedena jedna z mnoha nabídek výukového CD pro autoškoly. Tato je z Teorie jízdy a dalším výběrem je možné detailně vybrat požadovanou oblast.

Obrázek 1: Ukázka ze základní nabídky z Teorie jízdy



Zdroj: Zdeněk Schröter Výukové CD pro autoškoly

Na druhém obrázku je zobrazena „zvolená oblast“ z původní nabídky.

Obrázek 2: Výběrem zvolená oblast „Před jízdou“ z „Teorie jízdy“



Zdroj: Zdeněk Schröter Výukové CD pro autoškoly

Dalším výběrem je možné postoupit ke každému nabízenému detailu. Tímto způsobem je nabízen celý program autoškoly od pravidel silničního provozu, dopravních značek, řešení situací na křižovatkách i kursu první pomoci. Nechybí ani přesné znění vyhlášek, zákonů a předpisů. Závěrem je možné vyzkoušet si testové otázky z celé výukové oblasti.

Další dvě ukázky jsou z výukového CD určené pro prodejní personál obchodní sítě ŠKODA, s názvem Bezpečnostní systémy vozů Škoda – podvozky. Tato výuková CD mohou používat jak prodejci na pravidelném školení, tak při jakékoliv potřebě opakování. Možnost výběru je z teoretické, praktické části a test k dané problematice.

Obrázek 3: Kompletní informace o antiblokovacím zařízení brzd automobilů pro prodejce



Zdroj: Škoda Auto: Bezpečnostní systémy vozů Škoda – podvozky

Obrázek 4: Kompletní informace o pohonu 4x4 kol pro prodejce

konec menu tisk

TEORIE
PRAXE
TEST

4x4 přiřaditelný pohon zadní nápravy
(mal Programm)

funkce prodejní argumentace signalizace

- Systém využívá elektrohydraulicky ovládanou mezinápravovou spojku, vyvinutou ve spolupráci se švédskou firmou HALDEX a používanou ve vozích koncernu VW. U pohonu 4x4 se na vozích Škoda přenáší výkon motoru nejenom k přední nápravě, ale přes dvoudílný kloubový hřídel i k nápravě zadní. V pomocném rámu zadní nápravy je uložena skříň rozvodovky a diferenciálu, v jejíž přední části se nachází vícelamelová spojka HALDEX. Točivý moment motoru se automaticky přenáší na zadní nápravu již při pouhém protočení spojky Haldex.

- Pohon 4x4 se nespíná při manévrování s vozidlem (např. při parkování). Díky elektronickému ovládnání a možnému okamžitému rozpojení umožňuje volně kombinovat a používat na těchto vozidlech systémy ABS, EBV, EDS a ESP. K rozpojení tohoto pohonu dochází samočinně při vyrovnání otáček kol přední a zadní nápravy a ve zvláštních situacích (např. při zaúčinkování brzdových regulačních systémů). Systém 4x4 rozděluje pomocí regulačních ventilů ve spojce Haldex velikost točivého momentu motoru mezi přední a zadní nápravu v poměru, který odpovídá stavu povrchu vozovky a chování vozidla (kol vozu) na silnici.

Systémy

ABS	EBV	MSR	protiblokovací	☐
	EDS	ASR	protiprokluzové	☐
		ESP	stabilizační	☐
		4x4	optimální rozložení hnací síly	◀
		MBA	brzdový asistent	☐

Zdroj: Škoda Auto: Bezpečnostní systémy vozů Škoda – podvozky

Na obrázcích je uveden pouze zlomek možností výukového programu e-learning. Grafické a barevné provedení je dnes již na vysoké úrovni. Přesto se dá použít jen jako doplněk klasického vyučování s plnohodnotným učitelským sborem.

Samotný vyučovací proces ve vzdělávacím středisku Dopravního podniku se skládá ze tří hlavních činností. Jednak je to část teoretická, to je výuka teorie zákona o silničním provozu,⁸ dále pak teorie technické stránky vozidel. Další součástí vyučovacího procesu je praktická část údržby, každý z vyučovaných si může prakticky vyzkoušet manuální zručnost při opravách a údržbě motorových vozidel, a také si prohlédnout malé modely jednotlivých částí motorových vozidel. Nemůže chybět ani praktické ovládání na trenažeru a následné jízdy s vozidlem po pozemních komunikacích.

Teoretická část se výuky se provádí v klimatizovaných učebnách, kde mají vyučující k dispozici učebnice, tabule, počítače, promítací stěnu, data projektor. Při výuce učitelům a lektorům pomáhají jak vlastní výukové programy, tak programy od spolupracujících firem, které přímo programy pro výuku vyrábějí. Velkou roli hraje při výuce osobnost, odbornost učitele (autoškola), lektora (školicí zařízení), a to především jeho připravenost na výuku.⁹ Žádná kniha ani odborná příručka nenahradí předávání zkušeností přímo mezi učitelem a žákem. Přitom s odchodem zkušených učitelů z autoškol odchází také z výuky a výcviku zkušenosti z provozu. Pro učitele, lektora je ideální, má-li několikaletou praxi v přímé dopravě, nejlépe jako řidič, je vyučen v oboru opravárenství automobilů, následně má doplněné vzdělání s maturitní zkouškou, zaměřené na dopravní provoz a vyšším stupněm pedagogického vzdělání v oboru Vzdělávání dospělých.¹⁰ Tyto požadavky na odborné vzdělání splní v dnešní době velmi malá část učitelů autoškol.

Při výcviku v řízení zejména automobilů vyšší kategorie, v tomto případě nákladních automobilů a hlavně autobusů, je odborná zkušenost učitele velmi důležitá, učitel musí žáka bezpečně vést při praktické jízdě a následně vyhodnotit jeho případné chyby. Žák se musí od samého začátku učit nemyslet v provozu jen na sebe, ale musí se naučit myslet i za ostatní. Učitel zase musí být neustále ve střehu, při případné nebezpečné situaci zasáhnout do řízení vozidla, případně jej zastavit. Při situaci, kdy žák nezvládne vyřešit konkrétní dopravní situaci, musí učitel problém názorně vysvětlit, případně konkrétní úsek sám projet, aby si mohl žák dopravní situaci sám vyhodnotit.

⁸ zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění p.p.

⁹ Uspořádat učiva, které umožňuje lektorovi prezentovat jej účastníkům tak, aby poznali a pochopili jeho podstatu. Barták J. Jak vzdělávat dospělé ISBN:978-80-87197-12-7 str.107

¹⁰ Postavení pedagoga jako vzdělavatele je v celkové společenské stratifikaci odvozeno od pozice v systému povolání. Taje charakterizována jeho působením ve vzdělávacím systému. Barták J. Jak vzdělávat dospělé ISBN:978-80-87197-12-7 str.117

S nárůstem zkušeností žáka učitel do řízení nezasahuje vůbec. Po získání řidičského oprávnění se žák nebude moci spoléhat, že mu s řízením vozidla bude někdo pomáhat.

Praktická část výchovy, to jsou především funkční modely a části vozidel ve specializované učebně, která je spíše dílnou. Zde si může každý adept vyzkoušet řadu funkčních agregátů, prozkoumat jejich konstrukci a tím lépe pochopit, jak tyto součásti ve vozidlech fungují. Pochopením těchto funkcí může budoucí řidič autobusu lépe vyhovět už tak složité technice, jakou je autobus 21. století. Vozidla autoškoly, kterými se jezdí ve výcviku s učitelem, jsou vybavena přesně podle zákona¹¹ a v současné době musí mít stejnou výbavu, jako autobusy jezdící v přímé pracovní činnosti. Adept musí zvládnout jízdu s antiblokovacím zařízením (ABS), elektronickým stabilizačním systémem (ESP) a dalšími bezpečnostními prvky.

To vše klade vysoké nároky jak na nové adepty, tak na učitele a lektory autoškol a školících zařízení. Pokud adept úspěšně složí závěrečné zkoušky, čeká ho před samotným nástupem do zaměstnání vstupní a posléze periodické školení řidičů MHD.

3.3 Přípravné kurzy a periodická školení řidičů MHD

Přípravné kurzy pro řidiče autobusů se řídí vnitropodnikovými předpisy.¹² Držitel řidičského oprávnění skupiny D, chce-li být zaměstnán jako řidič autobusu MHD musí absolvovat přípravný kurz a podrobit se proceduře podle interních směrnic.

Před nástupem k DP odešle určený pracovník odboru Zaměstnaneckého zájemce o zaměstnání v profesi řidiče autobusu do oddělení Vzdělávání – Autobusy za účelem ověření schopností v obsluze a řízení autobusu. Vedoucí oddělení Vzdělávání – Autobusy pak oznámí výsledky přezkoušení v přípravném kurzu písemně příslušnému vedoucímu provozovny a odboru Zaměstnaneckému. Pro přípravu na profesi řidič autobusu je určen přípravný kurz, jehož obsah je určen učební osnovou. Řidič autobusu, který u Dopravního podniku tuto profesi již vykonával a od posledního jejího výkonu neuplynulo více než 12 měsíců, nemusí tento přípravný kurz absolvovat. Řidič autobusu, který přerušil výkon své profese u Dopravního podniku (např. z důvodu dočasné

¹¹ Zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

¹² Provozní předpis 02/3,9 Přípravné kurzy a periodická školení pro pracovníky jednotky provoz Autobusy jednotky Správa vozidel - Autobusy

pracovní neschopnosti, rozvázání pracovně právního vztahu apod.) a od posledního jejího výkonu uplynulo více jak 12 měsíců, ale ne více než 24 měsíců, zúčastní se doplňkového přípravného kurzu v rozsahu 16 ti vyučovacími hodin včetně plného ověření znalostí v rozsahu přípravného kurzu. Při delším přerušení se zúčastní přípravného kurzu jako nový zaměstnanec.

O zařazení řidiče do přípravného kurzu rozhodují určení pracovníci odboru Zaměstnaneckého a požadavek na přípravu řidiče zasílají vedoucímu oddělení Vzdělávání – Autobusy. V přípravném kurzu řidičů autobusů provede oddělení Vzdělávání – Autobusy teoretické seznámení s obsluhou autobusů.

Součástí přípravného kurzu je i školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a školení požární ochrany.

Osnova nejvíce používaného kurzu pro řidiče autobusů je postavena tak, aby se uchazeči během osmi pracovních dnů stačili proškolit a na závěr přezkoušet ze všech předepsaných témat. Na učitelích a lektorech pak je, aby tento čas dokázali beze zbytku využít a přizpůsobit se maximálně podmínkám tohoto kurzu.¹³

Učební osnova obsahuje:

- Dopravní předpisy – 9 hodin výuky
- Jízdní výkazy – 16 hodin výuky
- Bezpečnost a ochrana zdraví – 2 hodiny výuky
- Požární ochrana – 2 hodiny výuky
- Výuka a obsluha radiostanice – 3 hodiny výuky
- Výuka a obsluha odbavovacího a informačního systému – 4 hodiny výuky
- Automobilový, dopravní a informační systém – 2 hodiny výuky
- Standarty kvality – 2 hodiny výuky
- Podnikové předpisy a normy – 3 hodiny výuky
- Dopravní předpisy a normy (smluvní a přepravní podmínky) – 3 hodiny výuky
- Nehodovost + desatero řidiče DP – 2 hodiny výuky
- Dopravní psychologie – 2 hodiny výuky
- Konstrukce, obsluha a údržba autobusů – 2 hodiny výuky
- Opakování – 1 hodina

¹³ Lektor vychází z cílů výuky (co má účastník výuky vědět nebo umět), jejich bližšího vymezení v učebních osnovách, konkretizace v učebních plánech a z vlastního obsahu učiva.
Barták J. Jak vzdělávat dospělé ISBN:978-80-87197-12-7 str. 89

- Písemné zkoušky – testy - celkem 6 hodin

Cílem absolvování přípravného kurzu je připravit držitele řidičského oprávnění skupiny D a současně zájemce o povolání řidiče autobusu MHD na toto náročné povolání. Řidič autobusu před samostatným výkonem profese musí ještě absolvovat několik hodin zácviku se zkušeným řidičem, a to za plného provozu. Řidič kromě bezpečné jízdy musí umět obsluhovat radiostanici, znát přepravní podmínky, být řádně ustrojený, ohleduplný a vstřícný k cestujícím. Znalost a dodržování všech zásad řidiče autobusu MHD rozšiřuje jeho řidičské kompetence, současně je nutné si oživit vědomosti již nabyté. K tomu, aby si řidič autobusu mohl opakovat vědomosti a prohlubovat vzdělání, slouží pravidelné školení řidičů profesionálů.

Pravidelným prohlubováním znalostí řidičů profesionálů se zabývá zákon č.247/200 Sb., zejména pak novela tohoto zákona ze dne 1. 4. 2008, kdy nabyla účinnost. Pravidelné školení se provádí formou výuky. Podle tohoto zákona se řidiči nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 3500 kg a řidiči autobusů zúčastňují školení v rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání profesního průkazu. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin.

Pravidelné školení má za cíl probrat všechna témata jako v přípravném kurzu, ale ve zkráceném čase a bez zkoušek. Velmi důležitá je příprava a přístup lektora k posluchačům tohoto školení.¹⁴ Důraz je po výkladu kladen právě na participativní aktivity jako dialogické formy a aktivizační metody. Řidiči, kteří jsou školeni, řadu problémů již znají, potřebují se k nim však vyjádřit a řadu nepřesných, nebo zapomenutých vědomostí oživit.

Dialogem mezi řidičem a lektorem je možné uvést řadu netypických nebo nebezpečných situací z provozu na pozemních komunikacích, které řidiči zažijí. Tím, že se prodiskutují, se i ostatním řidičům dostává do podvědomí, co všechno se může stát, a jak takovou situaci řešit. Znovu a znovu se řidičům připomíná, že kvalifikovaný řidič autobusu MHD by měl jít vždy příkladem, dodržovat zásady bezpečné jízdy a velmi důležité je předvídat a jezdit pro ostatní účastníky silničního provozu čitelně. Součástí

¹⁴ Modelová situace vypadá takto: lektor vstřícně navazuje kontakt s účastníky, vyloží co je třeba, naváže participativními aktivitami (dialogické formy, aktivizační metody), zpevňuje správné postupy, rozhodnutí, pomáhá při chybách a nedostacích, začleňuje didaktické pomůcky, provádí diagnostiku (fakultativně), připravuje účastníky na samostatné studium využívání poznatků.

Barták J. Jak vzdělávat dospělé ISBN:978-80-87197-12-7 str. 108

bezpečné jízdy je „defenzivní způsob jízdy“. Dnes velmi propagovaný a nutný. Zejména s vozidlem jakým je autobus je třeba jezdit s daleko větší rozvahou, než třeba s vozidlem osobním. Hmotnost vozidla, jeho rozměry, to vše ovlivňuje dynamické vlastnosti vozidla. K tomu je potřeba připočítat reakční dobu řidiče i vozidla na náhlou změnu. Je prokázáno, že proškolení řidičů se promítne do jeho dalšího způsobu řízení vozidla. I přenesená zkušenost od ostatních kolegů má velký význam pro každého řidiče. Spolu s vlastní praxí se tak zvyšují řidičské kompetence.

4. Motivace a stres profesionálních řidičů MHD

4.1 Stres všeobecně

Stres a řízení motorových vozidel, zejména autobusů patří k sobě a řidiči autobusů MHD se setkávají se stresem prakticky denně. Řidiči MHD jsou v III. rizikové skupině, co se stresu týká, za nimi jsou pracovní kategorie pracující v ohrožení života (například hasiči, nebo řidiči záchranných složek, pracující často pod modrým majákem).

Stres, v angličtině zátěž, je stav organismu, který je jeho odezvou na působící podnět, ať už fyzický nebo psychický. Při stresu se spouští v živém organismu fyziologické pochody a mechanismy, které přizpůsobují organismus na vzniklou situaci.

Definice stresu

Obecně je přijatá definice, že stres je soubor vědomých a podvědomých reakcí organismu na vnitřní nebo vnější podněty tzv. stresory, narušující normální chod funkcí organismu.¹⁵ Podnět, který stres vyvolává je nazýván stresový podnět neboli stresor. Řidičů se týká nejvíce stresor , který má povahu fyzikálních škodlivin, jako například hluk, teplo, chlad ,a nebo fyzickou, jako je vyčerpání z nadměrné tělesné námahy, nedostatek spánku, malý odpočinek apod.

Reakce na tyto stresové faktory nejsou u každého jedince stejné. Jsou různorodé, složité a mnohostranné. To, co jeden člověk lehce zvládne, pro jiného již může být velká (stresující) zátěž. A nejen to. I každý jedinec může mít stejný podnět (stresor) v jiném čase, nebo jiném osobním stavu z hlediska zátěže vnímat a reagovat na něj rozdílně. Z těchto důvodů nelze nijak stanovit hranici, kdy zátěžové stresory působí na organismus běžně a kdy stresově. Stresory působí na organismus ve dvou hlavních frontách. První forma je náhlé a intenzivní působení stresoru na organismus a druhou formou je dlouhodobější působení stresoru, nebo stresorů na organismus. V případě, že působení nějakého stresoru vznikne náhle, intenzivně a nečekaně, proběhne v organismu stresová reakce, která má za cíl připravit člověka čelit vzniklému nebezpečí (stresoru). Původně se jednalo o přípravu na boj nebo útek (například před zvířetem) a k této automatické

¹⁵ http://www.fek.zcu.cz/cz/cecev/mes_mat/stres/stres.htm

přípravě dochází v každém případě i dnes. Každý řidič autobusu MHD se dostává do takové stresové situace každý den několikrát a jeho obranou musí být správná reakce na řízení autobusu (úhybný manévr, náhlá změna rychlosti apod.) Naproti tomu řidič autobusu MHD si po zaparkování autobusu po skončení směny nenese starosti domů a tak na něho nepůsobí dlouhodobější působení stresoru tak intenzivně.

Obrana proti stresu

Stresem nahromaděná energie by měla mít možnost být spotřebována přirozenou cestou. Místo útoku nebo útěku by měla být spotřebována pohybovými aktivitami včetně fyzické práce. V poslední době bylo již několika výzkumy dokázáno, že pohybová aktivita stimuluje vylučování látek (noradrenalinu a endorfinů), které napomáhají pozitivnímu přeladění organismu. Při pohybu je též spotřebováván adrenalin, který jinak vyčerpává energii a snižuje efektivnost práce srdce. Pohyb a cvičení tedy pomáhá vypořádat se s napětím a pro řidiče výborným pomocníkem v boji se stresem.

4.2 Stres profesionálních řidičů autobusů

Stresory profesionálních řidičů v dopravě se dají vnímat ve více rovinách. Rovina stresorů shodných se stresory obecnými a rovina stresorů pro dopravu.

- Rovina shodných stresorů jsou například stresory fyzické (ve vozidle např. hluk)
- Do roviny specifických stresorů je možné zahrnout špatné ergonomické podmínky, dále sociálně – pracovní faktory (u profesionálních řidičů například vysoké požadavky ze strany zaměstnavatele, práce na směny, pocity izolace, přesčasové hodiny, dodržování jízdního řádu, zodpovědnost za převážené osoby, vysoké teploty za sklem apod.)
- Rovina stresorů mající původ v samotné osobě řidiče (impulsivita, odolnost vůči zátěži, adaptabilita).

Problematikou stresu u profesionálních řidičů se zabývá mnoho výzkumných projektů. Faktem je, že nároky spjaté s řízením vozidla se u profesionálních řidičů výrazně liší od nároků na „soukromou“ osobu řídící osobní auto. Mezi specifika práce profesionálního řidiče autobusu patří především fakt, že je při své práci zodpovědný za životy desítek osob ve vozidle a samozřejmě také skutečnost, že prakticky celou svou

pracovní dobu tráví řízením vozu, činností náročnou nejen z hlediska pozornosti, úsudku a rozhodování, ale i z pohledu emocionálně-sociálního.

Řízení vozidla klade relativně vysoké nároky na psychické i fyzické schopnosti člověka. Často se hovoří i zátěži, která práci řidičů profesionálů provází. Pojmy stres a zátěž bývají zaměňovány. Zátěž se může jednoduše charakterizovat jako faktor působící na člověka. Ten se s ním musí nějakým způsobem vyrovnávat. Stres má naproti tomu širší význam, například označuje reakci organismu na zátěžový podnět z prostředí, ale i stav, ve které se organismus působením vnějších i vnitřních podnětů nachází.

Profese „řidič z povolání“ je psychology vnímána jako vysoce stresující, přičemž tento stres je výsledkem konfliktních požadavků, které očekáváme od řidiče, a malá míra kontroly řidiče nad těmito požadavky a okolnostmi, jako jsou například dlouhé směny, nutnost dodržování jízdního řádu, neprůjezdnost trati vlivem hustého provozu, zodpovědnost za bezpečnost cestujících apod.

Existuje několik forem psychické zátěže. Mezi tři hlavní patří:

Zátěž sensorická, která vyplývá z nároků na činnost smyslových orgánů a jim odpovídajících struktur centrálního nervového systému, zátěž mentální, vyplývající z požadavků na zpracování informací kladoucích nároky na psychické procesy jako pozornost, paměť, představivost, myšlení a rozhodování a dále pak zátěž emoční. Ta vyplývá ze situací a požadavků, vyvolávající afektivní odezvu (u řidičů autobusů MHD to mohou být například agresivní cestující, nebo agresivita řidičů osobních vozidel, kteří mají pocit, že větší a pomalejší vozidla je zdržují).

Obecně lze říci, že největší míru zátěže pociťuje řidič tehdy, má-li při vysokých nárocích na svoji práci současně omezené možnosti při rozhodování. Na řidiče nejen autobusů, ale i řidiče nákladních automobilů, tramvají nebo trolejbusů, se na vzniku zátěže podílí několik zásadních faktorů. Například: řidič musí, soustavně a přiměřeně, zpracovávat velké množství informací a signálů za velmi krátký časový úsek a přitom třeba až 10 hodin denně. A to za vědomí, že chyba či mýlka jsou nenapravitelné a mohou vést až k tragickým důsledkům. Navíc se řidič dennodenně ocitá v podmínkách, které

zvyšují zodpovědnost a případné riziko: velký počet přepravovaných osob, nebo několikamiliónová hodnota dopravního prostředku, jedná se tedy o zodpovědnost morální i materiální.

Dalším zdrojem stresu je pracovní prostředí. Řidiče při jeho práci provázejí vibrace a hluky s poměrně vysokou intenzitou a frekvencí. Zároveň se však řidiči z povolání musejí vyrovnávat s jednotvárným působením podnětů, a také s nepravidelností režimu a odpočinku během směny i s nepravidelností směny, služeb, spánku a volného času. Mezi další zdroje zátěže patří extrémní teploty, zejména v horkých letních dnech.

Obsáhlou skupinou zátěžových faktorů řidičů autobusů tvoří pracovní směny a rozpis jízd. Problematické jsou především noční směny, jejich střídání s denními. Tyto směny často negativně zasahují do osobního a rodinného života řidičů. Noční směny jsou navíc v podstatě neslučitelné s pravidelnou životosprávou, důležitou pro celkový zdravotní (vysoký krevní tlak, srdeční choroby, kloubní a svalové potíže) a psychický stav člověka. Uvedená rizika se ještě násobí častou prací přesčas.

Mezi další faktory zátěže patří i přítomnost cestujících v dopravním prostředku. Řidič sice sedí odděleně v uzavřené kabině izolovaně od ostatních, nicméně je jimi neustále obklopen a v některých případech řeší konflikty a frustrační situace, zvláště při kritických dopravních situacích. Setkává se s verbálními i fyzickými útoky, a to nejenom při nočních směnách.

Nelze podceňovat i další zátěžový faktor u profesionálních řidičů, který se z mnoha důvodů projeví ztrátou či oslabením motivace a celkové spokojenosti s prací, pocitu sebeuspokojení a vědomí perspektivy. Tento faktor může být vnímán jako ohrožující (ztráta seberealizace, pochybnosti o svém sociálním statusu).

Podle starších výzkumů je vidět, že se daří některé subjektivně pociťované zátěže v městském provozu zlepšit lepší organizací práce a dostatkem řidičů autobusů. Byla to špatně organizovaná práce (např. rozporuplné příkazy dispečera), přesčasy, čekání mezi jízdami a technický stav autobusu. Přesto některé subjektivně pociťované zátěže zůstávají. Jsou to zejména:

- jízda za nepříznivých klimatických podmínek (déšť, sníh, vedro, zima)
- jízda v hustém městském provozu
- jednotvárná, stále se opakující krajina na kratší lince
- jízda v časové tísní (například při zpoždění oproti jízdnímu řádu)
- jízda na kluzké, nebo namrzlé vozovce
- setkání s problémovými účastníky dopravy

Je faktem, že míru zátěže vnímá každý jedinec odlišně, a liší se i reakcí na ni. Svou roli pochopitelně hrají různé osobnostní charakteristiky řidiče, odolnost vůči stresu a celkové ladění osobnosti. Zátěž je nicméně v této profesi přítomna a zůstává za určitých podmínek (případná práce přesčas, s přesčasy spojená únava v kombinaci s různými zdroji stresu uvedenými výše) může vést k dopravní nehodě.

Řidiči autobusů, kteří mají zvládat kritické situace, by se měli aktivně podílet na oblasti související s organizací práce, dodržováním doby přestávek a odpočinků, které zpětně ovlivňují řidičův pocit pohody, ale stejně tak je nutné řidiče povzbuzovat k jeho vlastní zodpovědnosti, jak se na silnici cítí. Řada organizací se již zaměřuje na oblasti související se zvládnutím stresu, únavy, anebo trénink sociálních dovedností a komunikace. Je vytvořena řada programů zaměřená na to, aby se řidiči naučili předcházet neadaptivnímu řešení stressových situací během jízdy a aby se naučili se zátěžovými situacemi vyrovnávat efektivně a k vlastní spokojenosti a především bezpečnosti dopravy a zlepšení celkového stavu provozu na pozemních komunikacích. Pro řidiče, kteří se stali účastníky dopravní nehody je v rámci péče o zaměstnance a ve spolupráci s Psychologickou laboratoří Dopravního podniku připravena psychologická pomoc řidičům po dopravní nehodě. Vážná, ale i menší dopravní nehoda, může mít na účastníky traumatizující účinek. Zvládnutí akutního posttraumatického stavu zprostředkují obvykle hned na místě nehody pracovníci záchranné služby. Psychické obtíže však mohou přetrvávat i po návratu na pracoviště nebo domů. V takových případech nabízí zaměstnancům Dopravního podniku lékaři Psychologické laboratoře okamžitou psychologickou pomoc, v případě potřeby i systematickou terapii. Tito lékaři dokážou krátké době vrátit řidiči jeho sebedůvěru a pocit jistoty za volantem.

4.3 Motivace k práci a k celoživotnímu učení řidičů MHD

Každý člověk je osobnost. Je to označení pro všechny jeho duševní a jiné vlastnosti. Typickým spojením těchto vlastností je charakterizována jeho individuální osobnost. Tyto vlastnosti jsou určovány anatomicko – fyziologickými předpoklady jedince, životním prostředím a systematickým společenským výchovným působením. Psychologické poznatky o struktuře osobnosti v podstatě shrnují odpovědi na několik elementárních otázek. Jsou to jednak otázky:

- Co člověk chce a proč to chce? Odpověď reprezentuje jeho zaměření, tužby a zájmy, to znamená, že podává obraz o tom, co motivuje člověka, co tvoří hnací síly jeho činnosti, které se ovšem v průběhu jeho života utvářejí a různým způsobem modifikují.
- Co člověk může? Velký vliv na odpověď mají vlohy, schopnosti, dovednosti a vědomosti člověka.
- Jaký člověk je? Záleží hlavně na temperamentu a charakteru člověka.

Všechny činnosti člověka jsou motivovány, jsou spojeny s podněcující podmínkou. Motivem se dá označit pohnutka nebo příčina lidského jednání, směřující k určitému cíli. Motivem se mohou stát potřeby, city, ideály zájmy, postoje, přání apod. Chování jednotlivce se zpravidla neřídí jediným motivem, ale celým komplexem motivů, jež mohou být různého významu a jež mohou mít různé vzájemné vazby (některé motivy se podporují, jiné jsou v protikladu, některé nejsou plně uvědomovány). Při výchově člověka se uplatňují mnohem účinněji takové prostředky, jako je pochvala, důtka nebo napomenutí, jsou-li známi motivy jeho konání. V psychologii umožňuje odhalení motivačních sil pochopit pohnutky jednání. Poznání motivů pomáhá při objasnění konfliktů, frustrací, psychických traumat i nepřiměřeného jednání člověka.

Zkoumáním lidské motivace se zabývají i psychologové v dopravě. Poznáním motivace lze účinně zasahovat do poradenského procesu, při rozmísťování pracovníků. Motivace je jednou ze složek, jež podstatným způsobem ovlivňují pracovní činnost člověka, což má důsledky zejména při posuzování psychické způsobilosti uchazečů o různá povolání. Motivace k práci je důležitou pracovní způsobilostí zejména v dopravních povoláních, u nichž nedbalost, povrchnost, malý zájem a nedostatek

aktivity a iniciativy, zejména při řešení neobvyklých a složitých dopravních situací nejen negativně ovlivňují individuální pracovní výkonnost, ale především ohrožují bezpečnost silničního provozu.

Vhodným motivováním řidičů se dá zvýšit jejich iniciativa a tím i jejich pracovní výkon. K tomu je potřeba poznat činitele, jež pracovní motivaci ovlivňují. Bez jejich znalostí mnohá opatření (např. mzdová, sociální apod.), jejichž cílem je zvýšení aktivity a iniciativy, nepřinášejí očekávaný výsledek.

Výchova pak usiluje o to, aby si člověk vytvořil určitý soubor hodnot, který by se stal základem jeho života ve společnosti. Každý člověk má individuální soubor (morálních, estetických i jiných) hodnot, i když v odlišné hierarchii. Projevují se v jeho činech, určují stanoviska, která člověk zaujímá a patří k významné charakteristice jeho osobnosti.

Řidiči autobusů jsou na nejvyšší možné příčce v profesním ohodnocení řidičského umění. Mají nejvyšší stupeň řidičského oprávnění, maximum toho, kam se jako řidiči mohou dostat. Není jednoduché se na tento stupeň dostat, stejně důležité je však udržet se na tomto stupni. Aby se člověk stal řidičem autobusu, musí tuto práci mít rád. Pak má taková práce opravdu význam. A je věcí zaměstnavatele si takové řidiče udržet. Má-li práce řidiče autobusu být poctivě odváděna, musí mít řidič autobusu kromě lásky k práci i motivaci.

Dopravní podnik má pro své zaměstnance a nejen řidiče obrovské množství motivační nabídek. Vedení Dopravního podniku spolu se 16 odborovými svazy zakotvil veškeré výhody a bonusy do Kolektivní smlouvy, která se obnovuje každé dva roky. Protože nejen dobrý výdělek, ale i různé výhody mají vliv na spokojenost zaměstnanců. Těmto zaměstnancům se pak lépe daří zvládat těžkosti každodenního pracovního dne. Kolektivní smlouva obsahuje kromě základního a závěrečného ustanovení:

- pracovněprávní vztahy
- dopravně provozní oblast
- mzdová oblast
- sociální oblast
- bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci a pracovní prostředí
- činnost odborových organizací a vztahy se zaměstnavatelem
- stížnosti a spory

V pracovněprávních vztazích je nejvýraznější výhodou dovolená za kalendářní rok v délce pěti týdnů v kalendářním roce pro všechny zaměstnance. Zaměstnanci, u nichž dochází k rozvázání pracovního poměru výpovědí danou zaměstnavatelem může za určitých podmínek náležet odstupné při skončení pracovního poměru tři až dvanáctinásobek průměrného měsíčního výdělku.

Dopravně provozní oblast je zastoupena hlavně dvěma výhodami. Zaměstnavatel přidělí každému zaměstnanci soubor všech předpisů, které je povinen znát s ohledem na výkon své profese, umožní každému zaměstnanci pořízení kopie vnitropodnikových norem v elektronické podobě a zapůjčí každému zaměstnanci na jeho žádost potřebné materiály, minimálně 21 dní předem, k přípravě na zkoušky a přezkoušení související s výkonem jeho povolání. Periodická přezkoušení z vnitropodnikových předpisů jsou prováděna písemnou nebo elektronickou, a předem zveřejněnou formou. Materiál pro přezkoušení zaměstnavatel zpřístupňuje prostřednictvím své vnitřní počítačové sítě včetně souboru všech otázek přezkoušení.

Pokud zaměstnanec nosí stejnokroj a řidiči autobusů jsou povinni tento stejnokroj nosit, mají nárok na příspěvek na jeho údržbu za každou odpracovanou hodinu, vyplácenou současně se mzdou.

Největší význam má pro řidiče autobusů sociální oblast Kolektivní smlouvy. Ta je rozdělena do několika částí:

- Závodní preventivní péče, kterou se zabezpečuje prevence včetně ochrany zdraví zaměstnanců před nemocemi z povolání a jinými poškozeními zdraví z práce. V souladu s platnými právními předpisy zaměstnavatel zabezpečuje zdravotní personál, resp. zdravotnické zařízení a uzavírá s nimi smluvní vztahy pro vykonávání závodní preventivní péče v rozsahu vymezeném platnými právními předpisy. Zabezpečuje posuzování zdravotní způsobilosti tak, aby nedocházelo k vykonávání práce, pro kterou není zaměstnanec zdravotně způsobilý.
- Zodpovídá také za organizační zajištění pravidelných preventivních prohlídek (vstupních, periodických a výstupních) tak, aby nebyl narušen provoz pracoviště. Zodpovídá i za dodržování periodicity posuzování zdravotní způsobilosti u pravidelných preventivních prohlídek a provádí přihlašování a odhlašování pojištěnců (zaměstnanců) zdravotní

pojišťovny, evidenci, dokumentaci a odvod finančních prostředků. Velmi významné je umožnění zaměstnancům rehabilitační péče v rozsahu předepsaném lékařem. Pro zaměstnance je doba zaměstnavatelem nařízené lékařské prohlídky v rámci závodní preventivní péče a doba návštěvy svého ošetřujícího lékaře za účelem zajištění výpisu ze zdravotní dokumentace překážkou na straně zaměstnance. Pracovní volno je poskytováno v nezbytně nutném rozsahu, a to s náhradou mzdy ve výši průměrného výdělku. Doba potřebná k vykonání pravidelné preventivní prohlídky, nebo návštěvy ošetřujícího lékaře je součástí stanovené pracovní doby s náhradou mzdy.

- Stravování. Zaměstnavatel umožňuje zaměstnancům ve všech směnách stravování formou poukázek na stravování. Jídelny a kantýny Dopravního podniku jsou nebo budou pronajaty k účelům stravování a zaměstnancům bude umožněna platba v těchto zařízeních poukázkami na stravování. Poukázky na stravování jsou zaměstnancům poskytovány v hodnotě 80,- Kč, z toho 40,- Kč poskytne zaměstnavatel a 40,- Kč hradí zaměstnanec. Ten obdrží takový počet poukázek na stravování, kolik skutečně odpracoval směn v předcházejícím měsíci.
- Rekreace, dětská rekreace. Zaměstnavatel umožňuje zaměstnancům v pracovním poměru a jejich rodinným příslušníkům, zveřejnění nabídky pobytů, rekreací ve vlastním rekreačním středisku. Dopravní podnik vlastní a organizuje tři dětské tábory. Na dětskou rekreaci, pořádanou jinými organizacemi, je poskytován příspěvek nepeněžní formou – nákupem poukazu s tím, že rodiče uhradí Dopravnímu podniku rozdíl mezi cenou poukazu a poskytnutým příspěvkem.
- Vzdělávání zaměstnanců. Je zaměřeno především na prohlubování a zvyšování kvalifikace jednak odborných kurzů a školení dle potřeb zaměstnavatele, dále pak periodickým obnovováním a přezkoušením způsobilosti zaměstnanců k výkonu určitých profesí v souladu s příslušnými předpisy. Zaměstnavatel podporuje jak studia na státních a soukromých školách podle potřeb zaměstnavatele, tak i studijní pobyty a odborné stáže. Nechybí ani podpora jazykových kurzů pro potřeby

zaměstnavatele z důvodu lepší péče o cestující veřejnost. Zaměstnavatel vychází studujícím zaměstnancům, pokud tomu nebrání vážné provozní důvody, maximálně vstříc a to hlavně úpravou směn, poskytnutím volna tak, aby zaměstnanec mohl plnit řádně své studijní povinnosti.

- Mezi další zaměstnanecké výhody patří poskytování pracovního volna s náhradou mzdy při důležitých osobních překážkách. Poskytuje se zaměstnanci k ošetření na dobu nezbytně nutnou ve zdravotnickém zařízení, které je ve smluvním vztahu ke zdravotní pojišťovně. Podobně se poskytne volno i k preventivní prohlídce, vyšetření nebo očkování související s výkonem práce. Další možnosti udělení volna s náhradou mzdy je svatba vlastní, rodiče nebo dítěte, narození dítěte, případně při úmrtí v rodině. Pokud tomu nebrání provozní důvody, poskytuje zaměstnavatel všem zaměstnancům na požádání jeden den neplaceného volna v měsíci. Velmi významné je, že při náhlém onemocnění umožní zaměstnavatel čerpání pracovního volna bez náhrady mzdy v rozsahu nejvýše tří pracovních dnů po sobě jdoucích bez dodání poukazu práce neschopného. Tato možnost je jedenkrát za rok.
- Zaměstnavatel poskytuje za určitých podmínek zaměstnancům příspěvek na penzijní připojištění a na životní pojištění.
- Zaměstnanci, kteří jsou v pracovním poměru k Dopravnímu podniku, mají nárok na zvýhodněné jízdné pro sebe a rodinné příslušníky. Při určování jízdních výhod hraje hlavní roli délka trvání pracovního poměru v Dopravním podniku.
- V oblasti sociálních nákladů zaměstnavatel poskytuje příspěvek při pracovních výročních nepřetržité práce v Dopravním podniku. První příspěvek je při 15 letech nepřetržitého zaměstnání a dále se stupňuje. Významnou výhodou jsou poukázky Flexi PASS, které zaměstnavatel poskytuje na kalendářní rok. Poukázky lze využít k úhradě v lékárnách, rekreace nebo zájezdů, využití v tělovýchovných a sportovních zařízeních, vzdělávacích zařízeních a na kulturní akce v široké síti smluvních partnerů. Poukázky jsou u zaměstnance osvobozeny od daně z příjmů, sociálního i zdravotního pojištění. Právo na poukázky vzniká zaměstnanci

po uplynutí zkušební doby, a to v alikvotní výši ode dne nástupu. Profese, mezi které patří i řidič autobusu, má hrazené Dopravním podnikem pojištění odpovědnosti zaměstnance způsobenou zaměstnavateli.

Uvedené bonusy a výhody nejsou zdaleka jediné, jsou však nejvýznamnější pro motivaci k práci, k celoživotnímu vzdělávání, a ke stabilizaci v Dopravním podniku. Zaměstnanci Dopravního podniku a zejména řidiči autobusů musí Dopravní podnik reprezentovat, musí akceptovat náročné směny v režimu ranní, odpolední, noční i dělená směny. Jízda s autobusem v dopravní špičce, zodpovědnost za cestující i autobus, dodržování jízdního řádu, vstřícnost a komunikativnost, to vše klade vysoké nároky na řidiče autobusu. A na druhé straně pak pocit zaměstnance, za kterým stojí velká firma, která se dovede o své řidiče postarat, připravit pro ně spolu s odbory obrovské motivační pobídky a tím si je stabilizovat. S přibývajícím věkem v této profesi se stává řidič čím dál zkušenější a tím pádem i pro firmu cennější. Pokud je řidič spokojený a vnitřně klidný, zvládá i lépe stresové situace za volantem, do kterých se dostane několikrát za den. Pohoda a chuť do práce má i významný vliv na pozornost, soustředěnost, a tím i na případnou nehodovost, které se samozřejmě nedá vyhnout, lze jen usilovat o její minimalizaci.

Ačkoliv se počet řidičů stále mění, někteří odchází do důchodu, jiní neunesou tíhu tohoto náročného zaměstnání a odchází na klidnější, méně stresující povolání, přesto se daří stovky řidičů stabilizovat u tohoto zaměstnání a výraznou roli v tom hrají právě tyto motivační výhody a bonusy, které nejsou v řidičském povolání tak běžné.

5. Kvalitativní a kvantitativní posouzení rozsahu vzdělávání řidičů, návrhy a doporučení

Řidič autobusu, který splňuje všechna kritéria potřebná k zahájení pracovní činnosti a činnost řidiče autobusu vykonává, musí každoročně absolvovat pravidelné školení podle zákona č. 247/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů v rozsahu 7 vyučovacích hodin. O výuku se stará vlastní akreditované školicí středisko se svými lektory. Témata pravidelného školení jsou stanovena prováděcím předpisem, ale obsah se mění v předpisech nebo nových poznacích o konstrukci, ekologii, ekonomii a dalších tématech týkající se silniční motorové dopravy. Mezi téma, která jsou rozdělena do 7 vyučovacích hodin patří:

- Zákon č. 247/2000 Sb., práva a povinnosti řidičů v povinném vzdělávání, novela zákona č.133/2011 Sb., novela zákona č.297/2011 Sb., tresty a sankce v oblasti silniční dopravy po aktuálních novelách zákonů.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 150/2011 Sb. o policii č.273/2008 Sb.
- Zákon č. 152/2011 Sb. o pozemních komunikacích č.13/1997 Sb.
- Zákon č.133/2011 Sb. o přestupcích č.200/1990 Sb.
- Zákon č. 288/2011 Sb. o ochraně ovzduší č.86/2002/Sb.
- Zákon č.288/2011 Sb. o pozemních komunikacích 13/1997 Sb.
- Zákon č. 30 a 152/2011 Sb. o podmínkách provozu č.56/2001
- Novelizace vyhlášky č. 243/2011 Sb. Sazby mýtného
- Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.
- Prevence - rozbor dopravních nehod a jiných mimořádných událostí, přehledy a místa nejčastějších nehod, fotogalerie zajímavých, ale i netypických nehod se zaměřením na zaviněné.
- Zásady první pomoci, prvotní úkony, rozeznání jednotlivých druhů postižení a poskytnutí předlékařské pomoci.
- Nové vozy, ekonomika a ekologie provozu v návaznosti na zásady bezpečné jízdy, vliv pneumatik na bezpečnost provozu (zimní pneu),

teorie zásad bezpečné jízdy, defenzivní přístup k řízení motorových vozidel, novinky ve vedení záznamu provozu vozidla, aktuální upozornění, nové pokyny a metodické pokyny, rozbor podání občanů, stížnosti.

Lektor se musí přidržit předepsaných témat, záleží však na každém lektorovi, jak detailně jednotlivá témata s posluchači probere.¹⁶ Velmi důležité je, aby každý řidič, který absolvuje pravidelné školení, plně pochopil veškeré nové poznatky ze změn v zákonech, v novinkách jak v oblasti techniky nových vozů, tak i v oblasti obsluhy radiostanic a dalších obslužných zařízení. Nelze opomenout ani zopakování důležitých částí z oblasti pravidel silničního provozu. Neustálé opakování znalostí již nabytých pomáhá řidičům vzpomenout si na důležité informace i ve stresových situacích. Je prokázáno, že i telefonní číslo dobře známé, se může v kritických situacích krátkodobě zapomenout. Pro řidiče autobusu je proto nutné si důležité informace stále opakovat. Mezi ty důležité patří i to, že řídit autobus je zcela něco jiného, než řídit auto osobní. Defenzivní způsob jízdy je jedna z nejdůležitějších vlastností, kterých by se měl řidič autobusu držet. K základním radám pro učení tohoto stylu jízdy patří i „Jedenáct dobrých rad, jak se zbavit nevhodných řidičských projevů“¹⁷.

Jedenáct dobrých rad, jak se zbavit nevhodných řidičských projevů

1. Uvědomte si jejich bezcennost – zbytečné blikání, houkání, podrážděná gestikulace nemotorného řidiče nezmění; nelze lidi měnit proti jejich vůli.
2. Vztek je destruktivní, hluboce vnikne do emočních center mozku a naruší vnímání, myšlení a reagování.

¹⁶ Modelová situace vypadá takto: lektor vstřícně navazuje kontakt s účastníky, vyloží co je třeba, naváže participativními aktivitami (dialogické formy, aktivizační metody), zpevňuje správné postupy, rozhodnutí, pomáhá při chybách a nedostatecích, začleňuje didaktické pomůcky, provádí diagnostiku (fakultativně), připravuje účastníky na samostatné studium využívání poznatků.

Barták J. Jak vzdělávat dospělé ISBN:978-80-87197-12-7 str.108

¹⁷ Havlík K. Psychologie pro řidiče, Portál s.r.o. Praha 2005

3. Tibetský mnich doporučuje: „Hněv nepotlačujte, ale také podle něj nejednejte“.
4. Selský rozum radí: počítejte do deseti nebo od stovky do nuly a hluboce dýchejte.
5. V antickém Římě filosofové doporučovali všimnout si věcí vlastních, které můžete ovlivnit a nevzrušovat se věcmi cizími, které za daných okolností neovlivníte.
6. Vybudujte si ochranný štít před rušivými podněty a naučte se být i na silnici neosobní a objektivní.
7. Zachovávejte si nadhled a odstup, protože málokdy věci probíhají tak, jak si představujete.
8. Nepodléhejte emocím a nenechte rozum selhat; nejdříve se uklidněte, pak rozhodujte a je-li třeba, vždy s rozmyslem konejte.
9. Hartusením na chodce, řidiče a události, možná snáze vychladnete, jenže váš nervový systém se naruší a schopnost k řízení zamlží.
10. Naučte se odpouštět druhým, být snášenlivý a přijímat věci tak, jaké skutečně jsou.
11. Pokuste se ignorovat nevhodné projevy frustrovaných motoristů, snažte se je pochopit, politujte je, neboť mají především problémy sami se sebou; nereagujte stejně nevhodně a nesnažte se je vychovávat.

Tyto rady jsou velmi obecné, ale staví základ defenzivního způsobu jízdy, který není, jak se mylně domnívá řada řidičů, pomalý a ostatní zdržující. Opak je pravdou. Plynulý a rozvážný způsob jízdy je ve svém důsledku bezpečnější a v podstatě i rychlejší. Tento způsob jízdy nezapomenou nikdy lektori ve svých přednáškách zdůraznit a propagovat.

Tým lektorů svojí profesionalitou dávají řidičům maximum kvalitních informací, novinek i zkušeností. Pomáhají jim v tom veškeré učební pomůcky i didaktická technika, která je k dispozici. Nechybí ani klimatizované učebny a počítače. Celé školicí středisko je kvalitativně na vysoké úrovni.

Otázkou zůstává, jestli je dostačující počet vyučovacích hodin v pravidelném školení. Ve školicím středisku Dopravního podniku zatím přidávají jednu vyučovací hodinu navíc, než požaduje zákon, takže celkový počet vyučovacích hodin je osm. I při využití veškeré techniky i vysoké kvality lektorů však nelze stihnout detailně probrat

veškerá témata. Jen novinek v silniční dopravě je každý rok několik a vozy i obslužná technika každý rok náročnější. V dnešní době má Dopravní podnik 6 typů autobusů a každý řidič musí umět usednout za volant kteréhokoliv z nich. I způsob jízdy vyžaduje každý autobus jiný, zejména u kloubových, prodloužených verzí. Na množství informací, které má řidič každoročně dostat, je počet vyučovacích hodin malý a je rozložen jen na jeden termín v roce. Přísun informací by se mohl dostávat k řidiči i jiným způsobem, například pomocí výukových CD určených do počítače a využitím e-learningu. Jenže ne každý řidič má v dnešní době doma počítač a chuť se vzdělávat sám. Není ani zatím instituce, která by tato aktualizovaná CD vyráběla, distribuovala a financovala. Navíc by měla tato výuková CD velmi malou životnost, vzhledem k časté aktualizaci. Tady opět přichází ke slovu školicí středisko a lektor.

V Dopravním podniku vznikla potřeba rozšířit počet vyučovacích hodin v pravidelném školení a to nad rámec zákona.¹⁸ V době zvyšující se konkurence v oblasti městské hromadné dopravy je třeba posílit pozitivní vnímání služeb poskytovaných Dopravním podnikem a současně si udržet kvalitní a profesionální zaměstnance, kteří rozumí své práci a mají k ní pozitivní vztah. Mezi cíle, které si tím Dopravní podnik dal, je například: zredukovat počet negativních podání, zdokonalit přístup řidiče ke svěřené technice, omezit počet dopravních nehod, jejich příčin, řešení, výstupy dopravních kontrol, a v neposlední řadě zlepšit obraz firmy u zaměstnanců, tedy informace o sociální sféře a pracovně právních vztazích. Výsledkem by pak měla být možnost korekce cílů, výukových metod a délky školení. Uvažuje se o čtyřech hodinách navíc oproti současnému stavu s tím, že by základní školení probíhalo v první polovině kalendářního roku a doplňkové školení pak v druhé polovině roku.

Důležitým bodem plánu pro zkvalitnění provozu autobusů MHD je zajištění zpětné vazby. Plánuje se, že po roce, nebo po dvou letech se zadá a zpracuje dotazníkový průzkum, zhodnotí se využití dopravních kontrol v praxi a statistické zhodnocení – nehodovost, oddělení stížností apod.

Dotazníkovým průzkumem by se dalo na určitém počtu řidičů zjistit názory zúčastněných na zvýšení počtu výukových hodin v rámci pravidelného školení. Řada řidičů přijme možnost být více a tím i lépe informován o novinkách v dopravě i

¹⁸ Zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

předpisech souvisejících s pravidly silničního provozu. Pokud by se provedl dotazníkový průzkum, mohlo by se získat i více informací o názoru řidičů na pravidelné školení a to i v závislosti na věku a délce zaměstnaneckého poměru v Dopravním podniku.

Zvýšený počet výukových hodin by se měl projevit i v lepších výsledcích kontrol provedených tzv. dopravní kontrolou Dopravního podniku. Dopravní kontrolu může provádět zaměstnanec, který je držitelem průkazu dopravní kontroly. Činnost této dopravní kontroly podléhá normě, která je závazná pro držitele průkazu dopravní kontroly a která stanoví zásady pro její činnost, a to se zřetelem k ustanovení dalších provozních předpisů a vnitřních norem Dopravního podniku. Touto normou není dotčena působnost jiných kontrolních orgánů provádějících kontroly podle obecně závazných právních předpisů. Držitelem průkazu dopravní kontroly může být zaměstnanec Dopravního podniku pokud:

- je starší 25 let a je v pracovním poměru u DP alespoň 3 roky
- má potřebné morální vlastnosti
- úspěšně absolvuje předepsané školení a zkoušky
- je držitelem řídičského oprávnění skupiny D (autobus) a má platné osvědčení profesní způsobilosti řidiče pro řídičské oprávnění skupiny D

Všichni držitelé průkazu musí mít úplnou znalost interního provozního předpisu D1/3 a dále znalost provozních předpisů a norem, jejichž znalost je předepsána zaměstnancům, které mají oprávnění kontrolovat.

Aby byly kontroly objektivní, musí mít držitel průkazu vždy při provádění kontroly u sebe:

- průkaz totožnosti
- řídičské oprávnění skupiny „D“ a platné „Osvědčení profesní způsobilosti řidiče“
- průkaz dopravní kontroly
- funkční hodinky s jednotným časem platným na území ČR

V průkazu dopravní kontroly je uveden, s ohledem na odbornost držitele průkazu, rozsah oprávnění, které má držitel průkazu oprávnění kontrolovat.

Druhy oprávnění:

- vydávat služební příkazy řidičům autobusů

- odvolávat řidiče autobusu ze služby
- převzít řízení autobusu
- kontrolovat provozní doklady řidičů autobusů

Držitel průkazu dopravní kontroly při výkonu své funkce kontroluje řidiče a kromě jiných povinností, každý služební příkaz, který jakkoliv ovlivní provoz autobusů DP v MHD, musí být vydán písemně (řidiči je zapsán do záznamu o provozu autobusu) a ihned oznámen vedoucímu směny dispečinku.

Při zachování postupu stanoveného Předpisem D1/3 je držitel průkazu povinen, má-li k tomu oprávnění, odvolat ze služby řidiče autobusu DP, jestliže:

- je důvodné podezření na požití alkoholu nebo jiných omamných látek
- není schopen řádné služby např. z důvodu psychického rozrušení, únavy, nevolnosti, úrazu nebo nemoci

Držitel průkazu může odvolat řidiče autobusu ze služby při zjištění závažného nedostatku ve výkonu služby nebo ukončení výkonu provozu autobusu pro závažnou technickou závadu nebo jeho značné znečištění. Při kontrole je nutné provést záznam o kontrole do záznamu o provozu autobusu, se stručným uvedením zjištěných závad. Při kontrole výkonu služby řidiče autobusu musí držitel průkazu dopravní kontroly o případných závadách informovat kontrolovaného řidiče a provést záznam do „Záznamu o provozu autobusu“.

Ve výjimečných případech, pokud je to nutné k objektivnímu hodnocení konkrétního řidiče autobusu, provést opakovanou skrytou kontrolu, nemusí být kontrolovaný řidič o případných zjištěných závadách ihned informován a nemusí být proveden zápis do „Záznamu o provozu autobusu“.

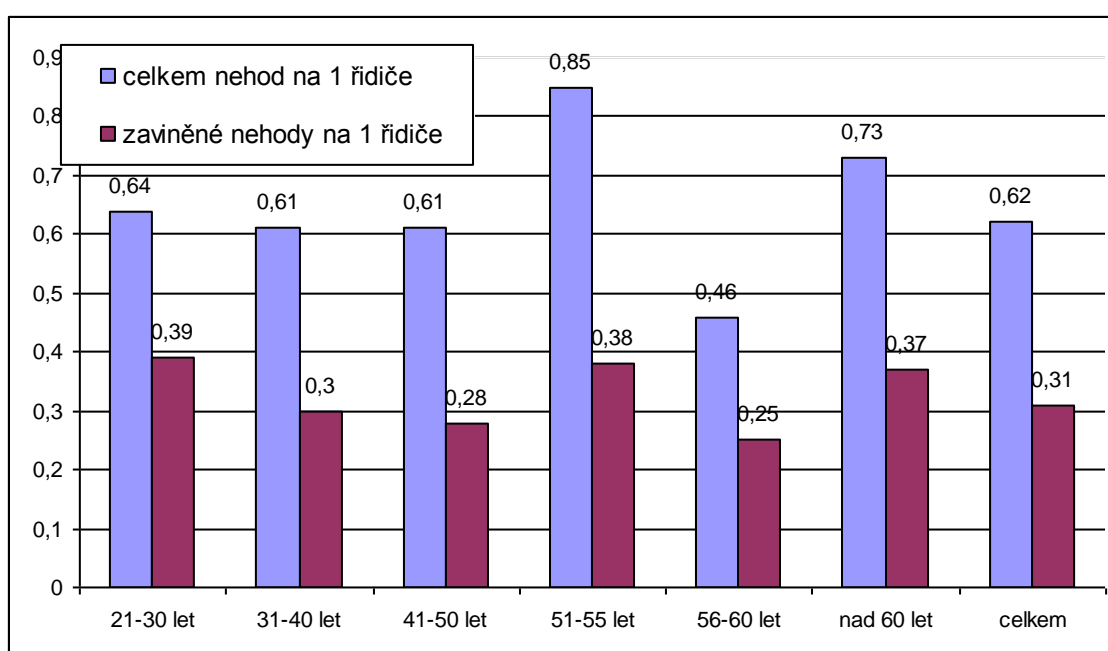
Dalším částí zajištění zpětné vazby je statistické hodnocení a to hlavně nehodovost, počet podaných stížností apod.

Dopravní podnik řadu let vede statistiku dopravních nehod, sledování počtu zaviněných a nezaviněných dopravních nehod, příčiny dopravních nehod zaviněných řidičem Dopravního podniku, počty zraněných a usmrcených osob při nehodách autobusů Dopravního podniku, počty nehod na jednoho řidiče autobusu podle věkových skupin, počty nehod na jednoho řidiče podle praxe u Dopravního podniku. Sleduje se i

nehodovost podle autobusových linek, městské a příměstské linky a samozřejmě i povětrnostní podmínky. Vývoj nehodovosti se sleduje od roku 1990. Samozřejmě nechybí ani sledování počtu ujetých kilometrů na jednu nehodu, sledování počtu nehod podle typu autobusů i z jakých garáží je autobus vypravován.

Z andragogického hlediska je důležité sledování nehodovosti podle věku řidiče a délky praxe.

Graf 1: Zobrazení počtu nehod na jednoho řidiče autobusu DP podle věku řidiče

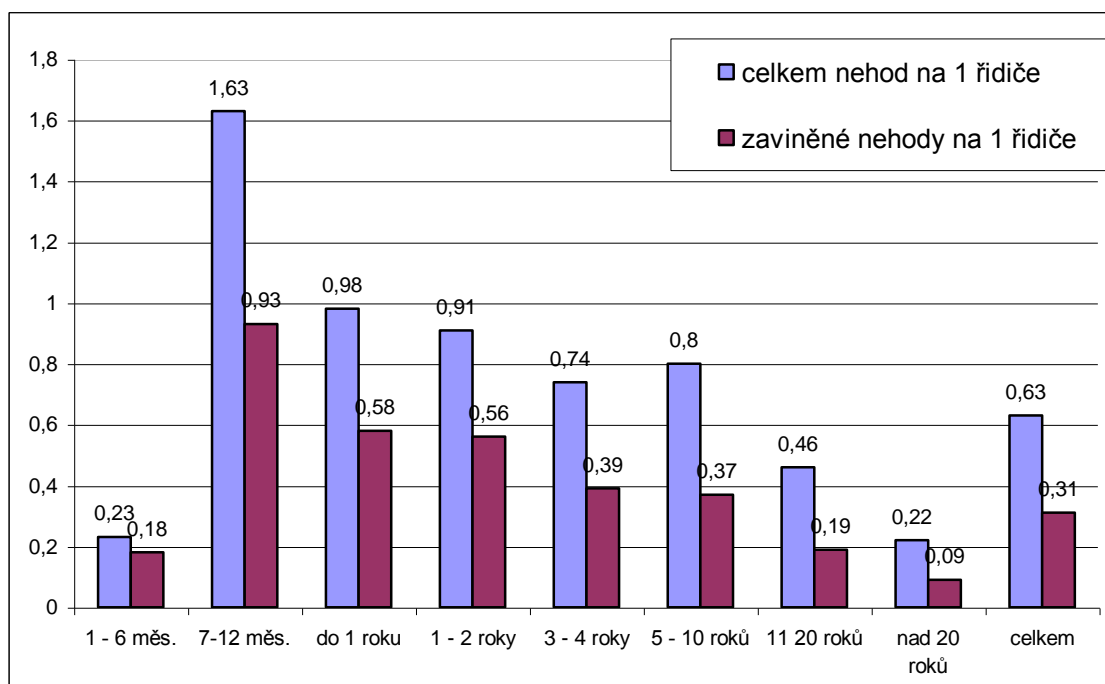


Zdroj: Statistická ročenka Dopravního podniku a.s. 2011, Nehodovost v JPA

První graf ukazuje počet nehod na jednoho řidiče v závislosti na věku. Důležitá je oblast zaviněných nehod. Největší podíl mají řidiči mezi 21-30 let a nejméně řidiči mezi 56-60 lety. Nedá se však jednoznačně říci, že věk řidiče je určující.

Na druhém grafu už je patrné, že délka praxe hraje klíčovou roli v počtu nehod zaviněných řidičem autobusu DP. Čím delší praxe, tím méně zaviněných nehod. Výjimka je praxe mezi 1-6 měsíci, kdy méně zkušených řidičů jezdí s maximální opatrností a uvědomují si malou praxi. Po půl roce denního ježdění nabývají řidiči mylný pocit, že už je nemůže nic překvapit. Opak je pravdou.

Graf 2: Zobrazení počtu nehod na jednoho řidiče autobusu DP podle délky praxe



Zdroj: Statistická ročenka Dopravního podniku a.s. 2011, Nehodovost v JPA

Statisticky se sledují i příčiny dopravních nehod zaviněných řidičem DP. Mezi nejčastější příčiny patří s tímto % zaviněných nehod:

- neodhadnutý průjezdní profil 57,61 %
- nedodržení bezpečné vzdálenosti 13,94 %
- nesprávný způsob jízdy 9,01 %
- nehoda při couvání 7,04 %
- jiné 6,48 %
- nedání přednosti v jízdě 5,21 %

Statistika sleduje velké množství dat, které po zpracování slouží k postupu dalšího směru při vzdělávání řidičů autobusů. Pro řidiče pracuje na jedné straně velké množství výhod a bonusů, na druhé straně je řidič často kontrolován a hlídán. Pokud si řidič chce udržet dobré místo se všemi výhodami, musí si udržovat znalosti a dodržovat řadu předpisů. Kontrolování řidičů není vůbec v oblibě, ale je to jedna z cest, jak udržet, případně i zvyšovat úroveň a profesionalitu. Aby kontroly nebyly rychlejší než informace, které by měl řidič dostávat, je nutné zvýšit počet výukových hodin a rozložit je do několika

termínů. Dostává-li informace řidič jen jednou za rok, dostane jich velké množství, nehledě na to, že se tyto informace mění několikrát v roce. A protože málokterý řidič by si po službě chtěl sám nové informace zjišťovat, musí mu být doručeny zaměstnavatelem. Na řidiči pak bude je přijmout a naučit se s nimi pracovat a čas od času se nechat přezkoušet nebo zkontrolovat.

Závěr

Tato práce se zabývá celoživotním vzděláváním řidičů autobusů městské hromadné dopravy v Praze. Hlavním cílem bylo popsat a zhodnotit výuku, výcvik a motivaci k celoživotnímu vzdělávání těchto řidičů. Práce řidičů autobusu městské hromadné dopravy je velmi náročná, kde na jedné straně na řidiče působí stres, zodpovědnost za cestující i drahou techniku, ranní, odpolední i noční směny, nutnost neustále si udržovat potřebné znalosti a na straně druhé velké množství výhod a bonusů, jako kompenzace všech nevýhod, které provází tuto profesi.

Ve své práci jsem se snažil podrobně popsat nejen postup, který musí uchazeč o toto zaměstnání absolvovat, ale i nutnost neustálého učení a zdokonalování se pro udržení tohoto zaměstnání.

V dnešní době již nelze stavět profesionalitu řidiče na úspěšném složení zkoušek v autoškole, ale profesionalita a kompetence řidičů se zvyšuje s praxí a také celoživotním učením. Rychlé se rozvíjející technika, měnící se legislativa nutí každého z nás, řidiče autobusů nevyjímaje, zajímat se o vzdělávání celý život. A protože práce řidiče autobusu městské hromadné dopravy je velmi náročná, leckdy nedoceněná, zaměstnavatel se snaží své řidiče motivovat k celoživotnímu učení různými výhodami a bonusy. Málokdo si uvědomuje, že řidič, ač obklopen velkým množstvím cestujících, je vlastně sám, ukrytý v anonymitě. Řada cestujících vnímá jen, že „přijel“, nebo „odjel“ autobus, ale přítomnost řidiče jako člověka vnímá, až když se něco stane a řidič opustí svou kabinku a jde řešit nějaký problém, nebo dopravní nehodu.

Pravidelné školení, pořádané zaměstnavatelem, dokáže nejen opakovat řidičům zákony a předpisy současné, ale dokáže i informovat řidiče o všech novinkách týkajících se profese řidiče autobusu (změny v zákonech a vyhláškách, modernizace autobusu a obslužných zařízeních). Pokud se povede rozšířit počet hodin pravidelného školení a současně je rozdělit do dvou termínů v roce, budou řidiči autobusů DP mezi prvními, kteří budou mít nové informace. Mít spokojené řidiče, kteří opravdu umějí, zásobovat je včas novými informacemi, to je jeden z hlavních úkolů zaměstnavatele, který prostřednictvím školicího střediska a lektorů těchto cílů dosahuje. Bude-li mít takové

řidiče, může spolu s ostatními druhy dopravy zajistit pro všechny návštěvníky i občany hlavního města Prahy bezpečné a kvalitní cestování.

Způsob a vedení pravidelného školení, počet a obsah výukových hodin, kromě zákonem předepsaných určuje zaměstnavatel prostřednictvím školicího střediska. Při zpětné vazbě by stálo za to, zeptat se dotazníkovým průzkumem samotných řidičů, co by rádi změnili, nebo upravili, co je trápí a jak hodnotí navýšení počtu výukových hodin. Řidiči už vyplňovali řadu všelijakých dotazníků, ale dotaz na rozšířenou výuku po jejím absolvování by bylo přínosem i pro tvůrce této myšlenky. Vždyť řidič autobusu by měl být vzorem pro ostatní řidiče, představitelem defenzivního způsobu jízdy a typem slušného a vstřícného kolegy na pozemních komunikacích. A pomáhat v tomto by mu mělo i celoživotní učení.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- BARTÁK, J. *Jak vzdělávat dospělé*, Praha: Alfa 2008. ISBN:978-80-87197-12-7
- BARTÁK, J. *Lidé a změny*. Praha: Votobia, 2004
- HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, Praha: Portál s.r.o. 2005
- KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Obecná část. Praha:Police History 2006
- LOPRAIS, V. *Psychologie a psychické schopnosti-dominanty při stanovení způsobilosti řidičů budoucnosti*. Kriminologický sborník, 1998
- Provozní předpis 02/3,9 Přípravné kurzy a periodická školení pro pracovníky jednotky provoz Autobusy jednotky Správa vozidel - Autobusy
- Předpis D1/3 po DP Praha – Dopravní a návěstní předpis pro autobusy
- Statistická ročenka Dopravního podniku a.s. 2011, Nehodovost v JPA
- Zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- SCHRÖTER Z., *Autoškola pohodlně*, [CD-ROM], Plzeň 2010
- ŠKODA - AUTO, *Bezpečnostní systémy vozů Škoda – podvozky* [CD-ROM], Mladá Boleslav 2001

SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

FAKULTA EKONOMICKÁ, ZÁPADOČESKÉ UNIVERZITY V PLZNI. Co je to stres. [online]. [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: http://www.fek.zcu.cz/cz/cecev/mes_mat/stres/stres.htm

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1: UKÁZKA ZE ZÁKLADNÍ NABÍDKY Z TEORIE JÍZDY

OBRÁZEK 2: VÝBĚREM ZVOLENÁ OBLAST „PŘED JÍZDOU“ Z TEORIE JÍZDY

OBRÁZEK 3: KOMPLETNÍ INFORMACE O ANTIBLOKOVACÍM ZAŘÍZENÍ BRZD
AUTOMOBILŮ PRO PRODEJCE

OBRÁZEK 4: KOMPLETNÍ INFORMACE O POHONU 4X4 KOL PRO PRODEJCE

Seznam grafů

Graf číslo 1: Zobrazení počtu nehod na jednoho řidiče autobusu DP podle věku řidiče

Graf číslo 2: Zobrazení počtu nehod na jednoho řidiče autobusu DP podle délky praxe

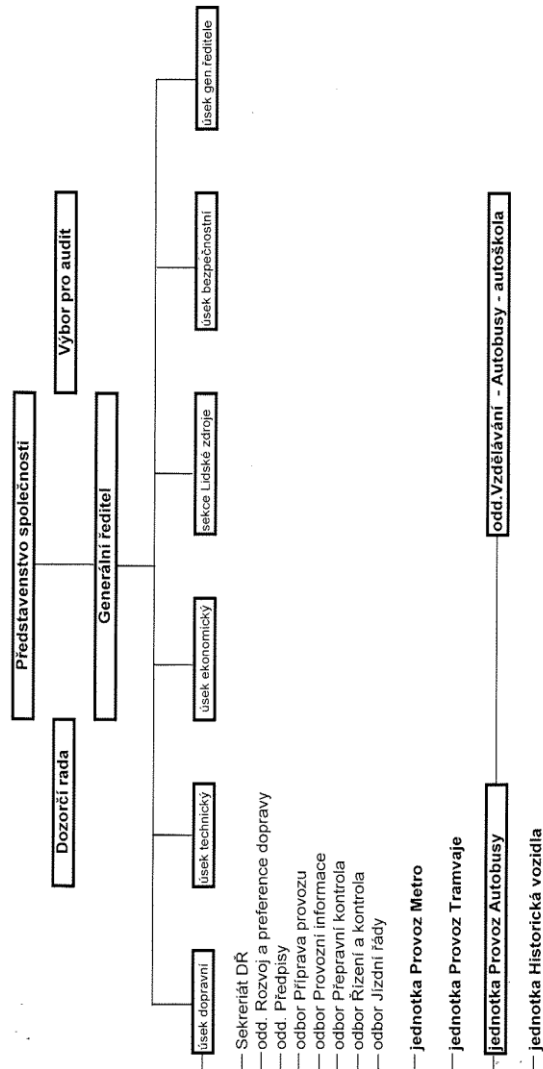
SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A – UMÍSTĚNÍ AUTOŠKOLY V ZÁKLADNÍ ORGANIZAČNÍ STRUKTUŘE..I

PŘÍLOHY

Příloha A – umístění autoškoly v základní organizační struktuře Dopravního podniku a.s.

Základní organizační struktura Dopravního podniku s přihlednutím s umístěním autoškoly



BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Vladimír Dušek

Obor: Vzdělávání dospělých

Forma studia: Kombinované

Název práce: Motivace vzdělávání řidičů městské hromadné dopravy
v Praze (autobusová doprava)

Rok: 2012

Počet stran textu bez příloh: 44

Celkový počet stran příloh: 1

Počet titulů české literatury a pramenů: 13

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0

Počet internetových zdrojů: 1

Vedoucí práce: PhDr. Iva Borská CSc.