

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav speciálněpedagogických studií

Bakalářská práce

Bc. Tereza Moravcová

Specifika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma "Specifika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením" vypracovala samostatně na základě uvedené literatury a pod vedením vedoucího práce.

V Olomouci dne

Podpis: _____

Velké poděkování patří Mgr. BcA. Pavlu Kučerovi, Ph.D.za odborné vedení práce, užitečné rady a vstřícné jednání. Poděkování patří také respondentům, kteří byli ochotni podílet se na dotazníkovém šetření.

Obsah

Úvod	6
Teoretická část	7
1 Sluchové postižení	7
1.1 Vymezení osob se sluchovým postižením	7
1.2 Klasifikace osob se sluchovým postižením	9
1.2.1 Sluchové vady z hlediska doby vzniku.....	9
1.2.2 Sluchové vady z hlediska místa vzniku	10
1.2.3 Sluchové vady z hlediska stupně postižení.....	10
1.2.4 Sluchové vady z hlediska etiologie.....	11
1.3 Kompenzační pomůcky pro osoby se sluchovým postižením	12
1.3.1 Individuální zesilovač zvuku	12
1.3.2 Kochleární implantát	12
1.3.3 Kolektivní pomůcky	12
1.3.4 Další pomůcky	12
2 Komunikace osob se sluchovým postižením	13
2.1 Vymezení komunikace.....	13
2.2 Specifika komunikace osob se sluchovým postižením	13
2.3 Formy komunikace osob se sluchovým postižením	14
2.3.1 Mluvená řeč	14
2.3.2 Čtení a psaní	14
2.3.3 Odezírání.....	15
2.3.4 Znakový jazyk	15
2.3.5 Znakovaná čeština	16
2.3.6 Prstová abeceda	16
2.4 Tlumočení osobám se sluchovým postižením	16
3 Výcvik v autoškole	18

3.1	System autoškol v České republice.....	18
3.2	Podmínky pro provozování autoškol	18
3.3	Podmínky přijetí žadatele k výcviku v autoškole	19
3.4	Obsah a průběh výuky.....	19
3.5	Osobnost instruktora autoškoly.....	21
3.6	Osoba se sluchovým postižením v autoškole.....	21
	Praktická část	23
4	Specifika výcviku v autoškole osob se sluchovým postižením	23
4.1	Úvod do problematiky	23
4.2	Cíl práce	23
4.3	Metoda sběru dat.....	24
4.4	Charakteristika výzkumného souboru a průběh výzkumného šetření	25
4.5	Analýza výsledků dotazníkového šetření.....	26
4.6	Interpretace výsledků výzkumu	39
4.7	Diskuze.....	42
4.8	Limity výzkumného šetření	44
	Závěr.....	45
	Seznam bibliografických citací.....	47
	Seznam elektronických zdrojů.....	50
	Legislativa.....	51
	Seznam grafů	52
	Seznam tabulek	53
	Seznam příloh	54

Úvod

“Slepota odděluje člověka od věcí – hluchota od lidí.”

Helen Keller

Tento výrok Heleny Kellerové, americké spisovatelky a političky s hluchoslepotou poukazuje na skutečnost, že existence sluchového postižení má negativní dopady na běžný život jedince, a to zejména v oblasti komunikace. Mezi jedinci intaktními a osobami se sluchovým postižením je pomyslná komunikační bariéra. Existence komunikační bariéry negativně ovlivňuje pohled intaktní populace na osoby se sluchovým postižením. Osoby intaktní tak mohou mít vůči osobám se sluchovým postižením předsudky. Jeden z předsudků je i názor, že osoby se sluchovým postižením nesmí řídit automobil či s tím dokonce souhlasí.

Z toho důvodu jsme se v naší práci rozhodli propojit problematiku osob se sluchovým postižením spolu s výcvikem v autoškole. Neboť získání řídičského oprávnění je jeden z mnoha mezníků, kterými si v životě projde spousta osob. Této události přikládá každý jinou váhu a pro každého jedince nese tato možnost jiný význam. Někdo nemusí celý život pociťovat potřebu této možnosti, jinému zas může řídičské oprávnění zajistit pracovní pozici. Ať tak či tak je dle našeho názoru nezbytné, aby byl výcvik v autoškole co nejkvalitnější. Je nutné, aby žadateli byly předány nejen nezbytné informace a dovednosti k ovládní vozidla a pravidla silničního provozu, ale aby i instruktor poskytl podporu odpovědnosti vůči druhým, neboť po získání řídičského oprávnění se již už zpravidla s organizovanou výukou zaměřenou na tuto problematiku nesetká.

Cílem naší práce bude zjistit, jaké podmínky osoby se sluchovým postižením při výcviku mají a zda jsou v autoškolách připraveni a schopni jim poskytnout vhodné podmínky.

V teoretické části se budeme zabývat vymezením, klasifikací, kompenzačními pomůckami pro osoby se sluchovým postižením. Dále popíšeme jednotlivé komunikační systémy osob se sluchovým postižením a uvedeme zásady komunikace s osobami se sluchovým postižením. Ve třetí kapitole se budeme věnovat popisu výcviku v autoškole, přičemž se v poslední podkapitole zaměříme na problematiku osoby se sluchovým postižením v autoškole.

Druhá část naší práce bude vyhrazena pro výzkumné šetření, jehož podoba bude kvantitativní a bude realizována formou dotazníkového šetření, které bude online distribuováno prostřednictvím jednotlivých organizací sdružující osoby se sluchovým postižením.

Teoretická část

1 Sluchové postižení

V první kapitole se budeme věnovat problematice osob se sluchovým postižením. V podkapitolách se zaměříme na definici sluchového postižení, klasifikaci a možnosti využití kompenzačních pomůcek osob se sluchovým postižením.

1.1 Vymezení osob se sluchovým postižením

Sluch je jeden z pěti základní smyslů, přičemž v této pětici zastává velmi důležitou roli. Proto je jeho narušení považováno za jedno z nejzávažnějších postižení. Výskyt sluchového postižení jedinci stěžuje každodenní činnosti a v některých případech i znemožňuje interakci s jinými jedinci. Tato skutečnost bohužel v mnoha případech staví mezi jedinci se sluchovým postižením a intaktní populací pomyslnou komunikační bariéru. Sluch nemá pouze funkci komunikační, ale i bezpečnostní, je aktivní při bdělém stavu a jako jediný z pěti smyslů i při spánku (Slowík, 2016).

Definice vymezení sluchového postižení je více, což je způsobeno dvěma pohledy nazírání na tuto problematiku. První je medicínské hledisko, které tvrdí, že každá porucha funkce sluchového orgánu je považována za sluchové postižení. Oproti tomu pohled sociokulturní vymezuje nutnost zaměřit se na sebepojetí jedince (Hrubý, 1997). V naší práci tedy uvedeme dvě definice.

Medicínské hledisko vystihuje ve své publikaci Slowík (2016, str.74), který definuje sluchové postižení jako *„organické nebo funkční vady (resp. poruchy) v kterékoliv části sluchového analyzátoru, sluchové dráhy a sluchových korových center, případně funkcionálně percepčních poruch.“*

Sluchovým analyzátozem, jež nám umožňuje vnímání zvuku, je sluchové ústrojí, ucho (latinsky auris). Tento smyslový orgán je nejen centrem sluchu, ale i rovnováhy. Anatomicky se skládá z části periferní a centrální. Periferní část je tvořena zevním, středním a vnitřním uchem. V centrální části sluchové ústrojí můžeme najít sluchový nerv, sluchová jádra a sluchové centrum (Světlík, 2000).

Pro pohled sociálněkulturní považujeme za nezbytné uvést, že za osoby se sluchovým postižením jsou považováni jedinci se sníženou funkcí sluchového analyzátoru v míře, která je omezuje v rámci mezilidské komunikace a způsobuje jim tak řadu obtíží (Langer, 2013).

Studiem výchovy, vzděláváním a rozvojem osob se sluchovým postižením se zabývá speciálně pedagogická disciplína, surdopedie. Název této vědy vznikl složením dvou slov, a to latinského výrazu to surdus – hluchý a řeckého paidea – výchova. Samostatně tato disciplína existuje od roku 1983, dříve byla spojená s vědou zabývající se narušenou komunikační schopností. K rozdělení těchto dvou věd došlo z důvodu uvědomění si rozdílnosti potřeb daných jedinců zejména při rozvoji komunikačních schopností. Cílem tohoto oboru je poskytnutí komplexního vzdělání a celkový rozvoj osobnosti, a to v oblasti kognitivní, psychosociální a emocionální. Při dosahování cíle spolupracují erudovaní pracovníci z mnoha oborů jako je třeba již zmíněná logopedie nebo somatopedie, sociologie, psychologie a lékařskými obory např: otorinolaryngologie, foniatrie (Souralová, 2005; Horáková, 2012).

Osoby se sluchovým postižením můžeme označit jako osoby s vadou sluchu. Většinou populací je mnohdy nesprávně používán dřívější pojem, a to hluchoněmý. Tento termín je nevhodný, neboť vyjadřuje, že u dotyčné osoby nebyla rozvinuta expresivní složka komunikace (Sovák, 2000).

Používané jsou i nesprávné termíny neslyšící a nedoslýchavý. Tyto termíny jsou nevhodné, neboť označují stupeň sluchového postižení. Nesprávné používání může zapříčinit zlehčování závažnosti těžkých sluchových poruch (Hrubý, 1999).

Skupina osob se sluchovým postižením je velmi heterogenní a jedinci vyžadují individuální přístup. Odlišnost u těchto jedinců lze pozorovat ve stupni a typu sluchového postižení. Znalost konkrétního typu sluchového postižení je velmi důležitá, neboť každá skupina má své speciální potřeby a požadavky. Neodmyslitelně velký vliv na jedince se sluchovým postižením má jak kvalitní a odborná péče o jedince je, aby mu byl umožněn maximálně možný rozvoj (Horáková, 2012; Růžičková, Vítková, 2014; Slowík, 2016).

V současné době je výskyt osob se sluchovým postižením podle Světové zdravotnické organizace (WHO, 2017) 5 % ze světové populace, což je přibližně 360 milionů osob. V České republice není aktuální počet znám, avšak ve své publikaci Muknšnábllová (2014) uvádí, že přibližně je v ČR 500000 osob se sluchovým postižením, přičemž většinu tvoří osoby se získanou sluchovou vadou.

1.2 Klasifikace osob se sluchovým postižením

Jak již výše zmiňujeme, skupina osob se sluchovým postižením je velmi různorodá a považujeme za nezbytné krátce shrnout rozdělení sluchových vad. Na začátku této kapitoly pokládáme za vhodné poukázat na terminologický rozdíl mezi poruchou (vadou) sluchového analyzátoru a postižením sluchu. Pojem sluchová vada označuje narušení sluchového orgánu a jeho funkce. Postižení představuje rozsáhlejší termín, který zahrnuje psychosociální důsledky narušení sluchu (Potměšil, 2007).

Velmi známé a používané dělení je rozdělení osob se sluchovým postižením na nedoslýchavé, neslyšící, ohluchlé, osoby s kochleárním implantátem a osoby se sluchovou a další přidruženou vadou. Za **osoby nedoslýchavé** jsou považovány osoby, jež se potýkají s narušením sluchu, avšak ne s úplnou ztrátou. Jejich sluchová ztráta lze do jisté míry kompenzovat například sluchadlem. Do skupin **osob neslyšících** patří jedinci s nejtěžším stupněm sluchové vady, přičemž jim narušení sluchová znemožňuje komunikovat přirozeně mluvenou řečí. Za vhodné považujeme poukázat na existenci skupiny **Neslyšících**. Tato skupina označuje jedince, jež se hlásí k menšinové komunitě s vlastní kulturou a jazykem. Mezi **osoby ohluchlé** se řadí jedinci, u nichž ke vzniku sluchové ztráty vznikla po rozvinutí mluvené řeči (Hrubý, 2010; Potměšil, 2003). Do skupiny **osob s kochleárním implantátem** patří jedinci, kteří jsou uživatelé této kompenzační pomůcky. Cílem je nahradit narušenou funkci vnitřního ucha (FNO, 2009).

Jiné dělení ve své publikaci rozlišuje Slowík (2016), který uvádí, že osoby se sluchovým postižením je možné dělit do čtyř kategorií, a to dle hlediska doby vzniku, místa vzniku, stupně a etiologie.

1.2.1 Sluchové vady z hlediska doby vzniku

Doba vzniku sluchové vady je velmi klíčová pro výběr vhodné intervence a má velký vliv na rozvoj komunikačních kompetencí. Z tohoto pohledu rozlišujeme **prelingválně postižené**, mezi něž zařazuje jedince s vrozenou či získanou vadou sluchu, která se projevila před dokončením řečového vývoje. **Postlingvální postižení**, které vzniká až po osvojení řečového projevu, přičemž je uváděn přibližně sedmý rok života (Muknšnáblová, 2014; Slowík, 2016).

1.2.2 Sluchové vady z hlediska místa vzniku

Z hlediska místa vzniku se sluchové postižení dělí do dvou kategorií, a to na periferní a centrální poruchy. **Periferní vady** se dále člení do tří podkategorií, rozlišujeme vady převodní, percepční a smíšené.

- Převodní neboli konduktivní postižení sluchu je zapříčiněno poškozením vnějšího nebo středního ucha. V tomto případě nenastává úplná ztráta sluchu. Výskyt převodní vady sluchu je poměrně častý, avšak v mnoha případech je možné vadu sluchu korigovat, v lepších případech i odstranit (Světlík, 2000; Horáková, 2012; Růžicková, Vítková, 2014, Slowík, 2016). Mezi příčiny Mrázková a kol. (2006) uvádí ve své publikaci deformaci boltce, ucpání zevního zvukovodu nebo perforaci bubínku.
- Druhým typem je percepční neboli senzineurální sluchové postižení, které je zapříčiněno narušením sluchové dráhy. Percepční sluchové není možné řešit operativně, avšak v mnoha případech je možné jej zmírnit. Dále je může rozdělit na vady kochleární a retrokochleární. Kochleární poruchy jsou zapříčiněny změnami zvuku v elektrický signál. Příčinou retrokochleární je narušení vedení zvukového signálu VIII. hlavovým nervem a sluchovou dráhou v hlavovém kmeni (Světlík, 2000; Horáková, 2012)
- Posledním druhem jsou smíšené vady sluchu. Mezi něž patří ty, jež jsou zapříčiněny kombinací vady převodní a percepční (Horáková, 2012).

V případě, že je narušen korový a podkorový systém sluchových drah, hovoříme o **vadě centrální** (Horáková, 2012).

1.2.3 Sluchové vady z hlediska stupně postižení

Dále je možné sluchové vady je rozdělit dle velikosti sluchové ztráty. Níže uvádíme dvě dělení, a to dle Světové zdravotnické organizace z roku 1991 a podle Mezinárodního úřadu pro audiologii z roku 1996. Pro větší přehlednost uvádíme data v tabulce.

Stav sluchového analyzátoru	Velikost sluchové ztráty dB
Normální stav sluchu	do 25 dB
Lehká sluchová porucha	26–40 dB
Střední sluchová porucha	41–55 dB
Těžká sluchová porucha	61–80 dB
Velmi těžká sluchová porucha	81 dB a více

Tabulka 1 : Klasifikace sluchových vad dle WHO (WHO, 1991)

Stav sluchového analyzátoru	Velikost sluchové ztráty dB
Normální sluch	0-20 dB
Lehká ztráta sluchu	21-40 dB
Střední ztráta sluchu 1. a 2. stupně	41-55 dB 56-70 dB
Těžká nedoslýchavost 1. a 2. stupně	71-80 dB 81-90 dB
Velmi těžká nedoslýchavost 1., 2. a 3. stupně	91-100 dB 101-110 dB 111-119 dB
Úplná ztráta sluchu	120 dB a více

Tabulka 2 : Klasifikace sluchových vad dle Mezinárodního úřadu pro audiologii (BIAP, 1996)

1.2.4 Sluchové vady z hlediska etiologie

Posledním hlediskem rozdělení sluchových vad je dle Slowíka (2016) etiologie. Podle tohoto aspektu je možné sluchové vady rovněž rozdělit na 2 typy, a to **orgánové** a **funkční vady** sluchového analyzátoru.

1.3 Kompenzační pomůcky pro osoby se sluchovým postižením

V této podkapitole krátce uvedeme některé kompenzační pomůcky, jež používají osoby se sluchovým postižením pro zmírnění negativních důsledků své vady.

1.3.1 Individuální zesilovač zvuku

Individuální zesilovač neboli sluchadlo je nejužívanější pomůcka, jež je používána dětmi i dospělými s lehkou, středně těžkou a těžkou nedoslýchavostí. Tento elektroakustický přístroj slouží k zesílení a modulaci zvuku. Sluchadlo se dělí do kategorií dle zpracování akustického signálu (analogové, digitální), způsobu přenosu (přenos vzduchem, kostní vedení) a tvaru (závěsné, nitroušní, kapesní a brýlové) (Horáková, 2012).

1.3.2 Kochleární implantát

Tato pomůcka je nitroušní elektronická náhrada, jež přenáší sluchové vjemy elektrickou stimulací sluchového nervu. Následně se v nervových vláknech vytvářejí vzruchy, které jsou vyhodnoceny jako sluchové vjemy. Tato pomůcka je určena osobám s těžkou ztrátou sluchu, a to postlingvální i prelingvální (Horáková, 2012). Předpokladem pro její efektivní využití je nejenom dlouhodobá rehabilitační a reedukační práce, ale i osobnostní předpoklady, věk a jiné přidružené vady implantované osoby (Dršata, Havlík a kol., 2015).

1.3.3 Kolektivní pomůcky

Do této skupiny pomůcek se řadí ty, které jsou používány jako zesilovače na veřejných místech (např. ve školách). Jedná o využití jednoho nebo několika mikrofonů, které jsou napojeny na centrální jednotku. Zvukový signál je následně odeslán do sluchátek sluchadla či kochleárního implantátu. Konkrétně se do kolektivních pomůcek řadí indukční smyčky, FM systémy a infračervené signály (Jeřábková in Jeřábková, Růžičková, 2006).

1.3.4 Další pomůcky

Technické pomůcky se neustále vyvíjí, což pozitivně ovlivňuje množství a kvalitu kompenzačních pomůcek nejen pro osoby se sluchovým postižením. Jedná se o pomůcky, jež se zprostředkují danou vibrací, světlem či proudem zvuku. Mezi hojně využívané patří například vibrační budík či domovní zvonky (Vítková in Růžičková, Vítková, 2014).

2 Komunikace osob se sluchovým postižením

V této kapitole se zaměříme na význam komunikace a zejména na specifika komunikace osob se sluchovým postižením. Stručně uvedeme informace o komunikačních systémech, jež jedinci se sluchovým postižením využívají. Popíšeme specifika čtení a psaní těchto osob, neboť porozumění psanému textu a studijním materiálům je problematika, které se tématu naší práce velmi dotýká.

2.1 Vymezení komunikace

Obecně komunikace označuje proces předávání a přijímání informací, a to verbálních i nonverbálních. Synonymem komunikace může být termín interakce, jelikož během ní dochází k vzájemnému působení, a to nejen mezi přímými komunikačními účastníky, ale i jedincem, který je svědkem jejich sdělování (DeVito, 2008; Vybíral, 2009).

Komunikaci je možné rozdělit podle počtu účastníků. První typem je intrapersonální komunikace, jež označuje proces probíhající v jedinci. Jedná se o rozhovory, které vedeme sami se sebou. Druhým typem je interpersonální komunikace, která probíhá zpravidla mezi dvěma a více osobami, a to formou buď osobního kontaktu nebo pomocí nějaké elektronické platformy. Dalším typem je komunikace probíhající v malé skupině. Více účastníků má veřejná komunikace, která probíhá mezi řečníkem a posluchači. Velmi významná je komunikace masová, jež vychází z jednoho zdroje a je určena pro nespočet posluchačů (DeVito, 2008).

Komunikace plní pět základních funkcí, a to informační, instruktážní, persuasivní, operativní a zábavní (Vybíral, 2009). Mezi její nástroje patří řeč, která může být mluvená či se může jednat o nějaký vizuálně motorický systém.

Předpoklad pro realizaci je disponování komunikačními kompetencemi, což je soubor znalostí, jež umožňují mluvčímu komunikovat v určitém společenství. Nejedná se pouze o jazykové znalosti, ale i o ovládnutí norem, jak daný jazyk užívat nebo i znalosti encyklopedické. Z toho vyplývá, že komunikační kompetence se v průběhu našeho života postupně utvářejí a formují (Langer, 2013).

2.2 Specifika komunikace osob se sluchovým postižením

Jak již výše zmiňujeme, skupina osob se sluchovým postižením je velmi různorodá a není tedy pravidlem, že by každý jedinec se sluchovým postižením ke komunikaci využíval znakový jazyk. U osob se sluchovým postižením se můžeme setkat zejména se dvěma komunikačními systémy, a to auditivně-orálním, jenž je reprezentovaný mluveným jazykem většinové slyšící

společnosti a vizuálně-motorickým systém, který je zastoupený zejména znakovým jazykem, znakovanou češtinou a prstovými abecedami (Souralová, 2005).

Osoby se sluchovým postižením mají dle zákona č. 384/2008 Sb. právo vybrat si komunikační systém, jenž bude odpovídat jejich individuálním potřebám. Jejich rozhodnutí musí být v maximální možné míře respektováno. Jedinci mají rovněž právo na používání tohoto komunikačního systému při vzdělání. Pokud je osoba se sluchovým postižením aktivním uživatelem vizuálně-motorického systému, má právo využít tlumočnických služeb, a to například při vyřizování úředních záležitostí nebo při návštěvě u lékaře.

2.3 Formy komunikace osob se sluchovým postižením

2.3.1 Mluvená řeč

Mluvená řeč je komunikační systém, jež je používáný majoritní společností. U sluchově postižených může být vývoj řeči značně omezen, přerušen či opožděn, a to v závislosti na konkrétním typu vady sluchového analyzátoru a individuálních předpokladech jedince. V důsledku sluchové vady jsou komunikační schopnosti narušeny. Příčinou je snížení funkce sluchové kontroly nebo její absence. Z toho vyplývá, že je narušení v oblasti řečové produkce řeči, přičemž je negativně ovlivněna respirace (nedostatečná koordinace mezi vdechem), fonace i artikulace (Souralová, 2005). Zpravidla dochází k tomu, že jedna či více z jazykových rovin působí inferenční vzhledem ke komunikačnímu záměru mluvčího (foneticko-fonologické, lexikálně-sémantické, morfologicko-syntaktické a pragmatické) (Lechta, 2008).

2.3.2 Čtení a psaní

Recepce a percepce psaného textu je jedna z hojně využívaných forem komunikace. Mylnou domněnkou většinové populace je, že tato forma dorozumívání je pro osoby se sluchovým postižením plnohodnotnou náhradou a její využití zajistí bezproblémové vzájemné porozumění. Avšak čtení a psaní je u osob se sluchovým postižením mnohdy neoblíbené, jelikož je pro její realizaci nutné zvládnutí českého jazyka, který osobám se sluchovým postižením činí nemalé potíže. Výhodou je bezesporu fakt, že při její realizaci nejsou využity auditivní vjemy (Souralová, 2005).

Pro úspěšné zvládnutí psaného textu je dle Macurové (2000) schopnost poznat výrazy, jež nesou určitý význam a následně jej identifikovat. Dále je nezbytné, aby jedinec zvládl přisoudit význam celému textu, a to na základě znalosti a zkušenosti se světem. Významným předpokladem pro úspěšnou recepci textu je, aby byl jedinec dostatečně smyslově vybaven

a byl schopen vnímat nositele jazykového znaku. Osoby se sluchovým postižením nejčastěji neporozumí textu z důvodu skladby mentálního slovníku, stavbě vět z hlediska morfologicko syntaktického, mezer v interferenčních procesech, užívání metafor, metonymie či jiného obtížně pochopitelného jazykového prostředku (Souralová, 2005).

2.3.3 Odezírání

Odezírání hlásek, mluvené řeči a metajazykových prostředků představuje vnímání orální mluvy zrakem. Obsah mluveného projevu je přijímán zejména na základě pohybů mluvidel, mimiky obličeje, gestikulace rukou, postavení těla, ale situačních faktorů a kontextu obsahu sdělovaného (Krauhlová, 2014). Je nutné si uvědomovat, že odezírání plně nenahradí vnímání pomocí sluchového analyzátoru a vyžaduje od příjemce schopnost doplňování informací (Strnadová, 2008).

Proces odezírání je ovlivněn mnoha faktory. Tyto vlivy můžeme rozdělit na vnitřní a vnější podmínky odezírání. Mezi vnitřní podmínky odezírání se řadí úroveň komunikačních kompetencí, aktuální fyzický a psychický stav komunikačních partnerů, schopnost koncentrace osoby se sluchovým postižením. Velký vliv na odezírání mají i vnější podmínky, a to osvětlení, vzdálenost komunikačních partnerů, tempo a rychlost řeči hovořící osoby (Krauhlová, 2014). Jiné rozdělení vlivů, jež ovlivňují úspěšnost odezírání můžeme nalézt v publikaci Strnadové (2018), která je člení na fyziologické, technické, psychické, verbální, neverbální, věkové, sociální, genderové a vnější.

Tento způsob komunikace umožňuje osobám se sluchovým postižením vnímat mluvenou řeč, avšak je třeba mít na paměti, že vnímání orální komunikace zrakovou cestou je velmi náročné a mnohdy i nespolehlivé. Dospělí jedinec je schopen souvisle odezírat přibližně 15-20 minut. Odezírání je pro usnadnění možné doplnit například využitím daktylní abecedy (Slowík, 2016).

2.3.4 Znakový jazyk

Známým a užívaným komunikačním systémem osob se sluchovým postižením je znakový jazyk, u nás je konkrétně využíván český znakový jazyk. Tento komunikační systém je zcela odlišný od jazyka českého, a to vlastní gramatikou a slovní zásobou (Horáková, 2012).

Znakový jazyk je vnímán a uznáván jako přirozený a plnohodnotný jazyk. Z lingvistického aspektu plní základní atributy jazyka, a to znakovost, systémovost, dvojí členění, svébytnost, produktivnost a historický rozměr. Je tvořen vizuálně pohybovými prostředky jako jsou

pohyby a postavení rukou, mimika, pozice hlavy a horní části trupu (Horáková, 2012; Langer, Souralová, 2006).

2.3.5 Znakovaná čeština

Znakovaná čeština je uměle vytvořený komunikační systém, jenž byl utvořen osobami slyšícími s cílem umožnění dorozumívání s osobami neslyšícími. Tento jazykový systém je kombinací mluveného jazyka, češtiny a znakového jazyka. Z českého jazyka přejímá gramatické prostředky. Naopak z jazyka znakového využívá pohyby a postavení rukou (Langer, Souralová, 2006).

2.3.6 Prstová abeceda

Prstová abeceda neboli daktylní abeceda je další vizuálně-motorický komunikační systém, jenž mohou osoby se sluchovým postižením využívat. Využívá se u ní různé postavení ruky/rukou ke znázornění jednotlivých písmen. Daktylní abeceda bývá použita zejména ke sdělení cizích a odborných pojmů. Je možné setkat se s dvěma jejími podobami, a to jednoruční a obouruční (Krahulcová, 2014; Horáková, 2012).

Výhodou využití prstové abecedy je skutečnost, že je její osvojení relativně snadné a k její produkci není třeba tužka a papír. Velkým kladem využití vyjadřování slov po písmenech je skutečnost, že slova jsou vštípeny do paměti gramaticky správně. Mezi nevýhody prstové abecedy se řadí jeho pomalé tempo a nezprostředkovává dorozumění s většinovou populací. Zároveň při využití této formy komunikace nejsou tvořena slova jednotně a dochází k soustavnému hláskování (Krahulcová, 2014).

2.4 Tlumočení osobám se sluchovým postižením

Tlumočnické služby jsou dle zákona č. 108/2006, ve znění pozdějších předpisů, zákon o poskytování sociálních služeb, služby sociální prevence poskytovány *osobám s poruchami komunikace způsobenými především smyslovým postižením, které zamezuje běžné komunikaci s okolím bez pomoci jiné fyzické osoby*. Povinností tlumočnicka je řídit se etickým kodexem České komory tlumočnicků znakového jazyka. Kde je uvedeno například, že tlumočnick musí dodržet mlčenlivost, nediskriminovat klienty a spolupracovat s ostatními spolupracovníky (ČTKZJ, 2021).

Tento proces probíhá ve třech fázích, a to přijímání informace (recepce), zpracování informace, převod do druhého jazyka (translace) a sdělení informace (reprodukce) (Záhumenská, Dingová, Horáková, 2008).

Tlumočení neboli převádění jednoho jazyka do druhého jazykového kódu, má dvě podoby. Prvním typem je simultánní tlumočení. Tlumočnick bezprostředně převádí jazykový kód do druhého. Druhý je konsekutivní tlumočení, kdy je jazykový kód tlumočen až po krátké promluvě (Záhúmská, Dingová, Horáková, 2008). Čěnková (2008) ve své publikaci uvádí i další kategorie tlumočení jako je tlumočení z listu, doprovodné tlumočení, soudní tlumočení, komunitní tlumočení, tlumočení ve znakovém jazyce či tlumočení pro nevidomé a hluchoslepé.

3 Výcvik v autoškole

Výcvik v autoškole je významným mezníkem každého člověka, neboť jeho získání může mít pozitivní vliv na kvalitu života a začlenění do společnosti. Domníváme se, že ačkoliv je vzdělávání celoživotní proces, výcvik v autoškole je u osob se sluchovým postižením doposud opomíjený.

3.1 Systém autoškol v České republice

První autoškola na území České republiky vznikla v Mladé Boleslavi v roce 1907, přičemž byla založena firmou na výrobu automobilů Laurin & Klement. Nejednalo se o první autoškolu na světě, předběhly jí o téměř tři roky autoškoly v Anglii a Německu (Faus, 2008). Od roku 1935 v Československu dle tehdejšího zákona č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, mohla automobil řídit pouze osoba starší osmnácti let, jež byla uznána za tělesně i duševně způsobilou.

V současné době je řízení automobilu běžnou každodenní činností spousty lidí, proto není divu, že uchazečů o získání řidičské oprávnění je mnoho. Zároveň rapidně vzrostl i počet autoškol, který v současné době přesahuje počet 2500. Tato skutečnost tedy napovídá, že potenciální a budoucí řidiči mají poměrně velké spektrum na zvolení vhodné volby, kde potřebný výcvik absolvují (ZAKRUTA, 2021). Klíčovým pramenem pro provozování autoškol je zákon č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn. Tento zákon se věnuje provozování autoškol, předpokladům žadatelů o řidičské oprávnění, závěrečné zkoušce způsobilosti, ale i zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.

Úkolem každé autoškoly je zajistit, aby si žadatel o řidičské oprávnění osvojil základní znalosti dopravního provozu a nezbytné dovednosti k bezpečnému ovládní vozidla. Nutností je, aby autoškola seznámila žadatele s právními předpisy a možnými riziky. Žadatel si musí být vědom i své odpovědnosti vůči dalším účastníkům provozu (Strnadová, 2006).

3.2 Podmínky pro provozování autoškol

Provozování autoškol a podmínkám získávání autoškol se věnuje zákon č. 192/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon ustanovuje, že provozovatelem autoškoly může být právnická nebo fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění. Pro provozování autoškoly je nezbytné, aby disponovala autocvičištěm, cvičnou plochou nebo řidičským trenažérem. Dále jsou nutné prostory pro výuku a výcvik, učební pomůcky a samozřejmě vozidlo. Výcvikové vozidlo musí být vybaveno dvojitým zařízením umožňujícím ovládní spojky a provozní brzdy

vozidla, popřípadě akcelérátoru. Samozřejmostí je vybavení automobilu doplňkovými zrcátky. Před užitím musí být vozidlo schváleno příslušným úřadem pro registraci vozidel.

3.3 Podmínky přijetí žadatele k výcviku v autoškole

Každý žadatel o řidičské oprávnění musí splňovat dle zákon č. 192/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů stanovené požadavky. Uchazeč musí nejpozději v den ukončení výcviku dovršit určeného věku. Rovněž musí být zdravotně a duševně způsobilý k řízení motorového vozidla. Nezbytné je, aby byla osoba občanem České republiky nebo zde měla přechodný pobyt.

Pro přijetí do výcviku musí žadatel podat písemnou žádost, jež musí splňovat potřebné náležitosti a zároveň musí předložit posudek zdravotní způsobilosti vystavený od praktického lékaře.

3.4 Obsah a průběh výuky

Je nezbytné poukázat na skutečnost, že je možné rozlišovat několik druhů výcviku, a to základní výuku a výcvik, sdruženou výuku a výcvik, rozšiřující výuku a výcvik, výuku a výcvik podle individuálního studijního plánu, doplňovací výuku a výcvik (zákon č. 192/2008 Sb.). Naše práce se zaměřuje výhradně na nejčastější typ výcviku, základní. Proto níže uvedené informace budou zaměřené na tento druh.

Obsahem výcviku v autoškole je teoretická a praktická výuka. Během teoretické přípravy si žadatelé o řidičské oprávnění osvojí znalosti zaměřené na stanovené předpisy, ovládání a základní údržbu vozidla, pravidla bezpečné jízdy základní znalosti pro poskytnutí první pomoci. V rámci praktické výuky uchazeči absolvují hodiny řízení vozidla, praktické dovednosti zaměřené nejen na údržbu vozidla, ale i dovednosti potřebné k poskytnutí laické první pomoci (zákon č. 192/2008 Sb.).

Rozsah výuky je uveden rovněž v zákoně č. 192/2008 Sb. Pro snazší orientaci tyto údaje uvádíme v tabulce. Nutností je uvést, že tento rozsah a časové dotace na jednotlivé typy výuky jsou platné pouze pro výcvik zaměřený na získání řidičského oprávnění k řízení automobilu, tedy skupina B.

Předmět výuky	Časová dotace
Výuka předpisů o provozu vozidel	18
Výuka o ovládnání a údržbě vozidla	2
Výuka teorie zásad bezpečné jízdy	10
Výuka zdravotnické přípravy	2
Opakování a přezkoušení	4

Tabulka 3 : Počet hodin teoretické výuky (zákon č. 192/2008 Sb.)

Předmět výuky	Časová dotace
praktický výcvik v řízení vozidla – autocvičiště	2
praktický výcvik v řízení vozidla – minimální provoz	5
praktický výcvik v řízení vozidla – střední provoz	21
praktický výcvik údržby vozidla	2
praktický výcvik zdravotnické přípravy	4

Tabulka 4 : Počet hodin praktické výuky (zákon č. 192/2008 Sb.)

3.5 Osobnost instruktora autoškoly

Instruktor autoškoly je důležitá osoba, jež má uchazeči předat nezbytné znalosti, dovednosti při cestě k získání o řídičské oprávnění. Předpokladů pro výkon této profese je dle zákon č. 192/2008 Sb., ve znění pozdějších několik. Prvním je minimálně dokončené vzdělání zakončené maturitní zkouškou. Pokud by se měl jedinec věnovat výcviku řízení vozidla, nebo výuce praktické údržby vozidla, je nutné dokončení středního vzdělání zaměřeného na dopravní obor. Dále musí instruktor dovršit minimálně 24 let a nesmí mu být nařízen trest zákazu řízení motorových vozidel. Před výkonem své profese se musí osoba podrobit dopravně psychologickému vyšetření. Pro získání povolení vykonávat tuto profesi musí jedinec úspěšně zvládnout základní školení a zkouškou, jejímž obsahem jsou všechny výše zmíněné složky výcviku.

3.6 Osoba se sluchovým postižením v autoškole

V této podkapitole bychom se chtěli zaměřit na dostupné poznatky o průběhu výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením.

Sluch je jeden z pěti smyslů, přičemž právě pomocí něho přijímáme velké množství informací, jeho narušení má velký vliv na život jedince. I přes některé negativní názory mohly a mohou tyto osoby řídit motorové vozidlo.

Havlík (2005) uvádí, že někteří praktičtí lékaři zastávají názor, že sluchová způsobilost má dosahovat takové úrovně, aby byl jedinec schopen přijímat signály z dopravního provozu, neboť jedině tak bude řidič motorového vozidla schopen reagovat na zvonění tramvaje či sirény integrované záchranné služby či troubení jiného řidiče, které by ho mohlo upozornit na případné nebezpečí. Dle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů § 68, vydá příslušný úřad držiteli řídičského oprávnění, jenž je zároveň držitelem průkazu ZTP z důvodu sluchového postižení speciální označení pro vozidlo, které má ostatní účastníky silničního provozu upozornit.

Tomuto názoru mohou oponovat výsledky výzkumného šetření, jež byly provedeny v Bostonu v USA v roce 1987. Získané výsledky jednoznačně poukázaly na skutečnost, že Neslyšící řidiči se podílejí na vzniku dopravní nehody přibližně 0,14 % při komparaci se skupinou náhodně zvolenou skupinou slyšících jedinců, u které byl zaznamenán 40 % nehod. Tento výzkum poukazuje na skutečnost, že osoby se sluchovým postižením své znevýhodnění kompenzují zrakem a schopností přizpůsobit styl své jízdy.

Rovněž optimální stav sluchového analyzátoru může dopravní nehodu zapříčinit, neboť okolní sluchový vjem může řidiče motorového vozidla vylekat a on následně v důsledku úlekové reakce může jednat unáhleně a chybně (Havlík, 2005).

Z výše uvedeného je tedy možné vyvodit, že význam sluchu při ovládání motorového vozidla není příliš velký, avšak rozhodně by se ani neměl podceňovat.

Možnost řídit dává osobám nejen naplnění jejich potřeb či koníčka, ale i pracovní uplatnění. V tuzemsku je možné nalézt i sdružení, jenž osoby se sluchovým postižením se zálibou v autech sdružuje Automotoklub, který se nachází v Praze, Brně, Ostravě, Valašském Meziříčí a Zlíně (ÚAMK, 2021). Ústřední automotoklub neslyšících (ÚAMK) pořádá soutěže a usiluje o bezpečnost na silnicích. Činností ÚAMK je učit a vzdělávat nejen osoby se sluchovým postižením, ale i jedince intaktní a vést je k vzájemnému respektu na pozemních komunikacích s cílem eliminovat dopravní nehodovost (Sportovní listy, 2021).

Je tedy jasné, že osoby se sluchovým postižením absolvují výcvik v autoškole. Dle zákona č. 384/2008 Sb., mají osoby právo zvolit vhodný komunikační systém, proto nás zajímala jejich dostupnost osobám se sluchovým postižením.

Některé autoškoly rovněž poskytují výuku osobám se sluchovým postižením. Zpravidla se tyto autoškoly nacházejí ve větších městech, kde jsou rovněž střední školy pro sluchově postižené a organizace, jenž je sdružují a poskytují jim různé sociální služby.

Mezi ně patří například: Autoškola Libor Venglář ve Valašském Meziříčí, Autoškola Nelly Praha, Autoškola Modal Praha, Holas – Autoškola Brno i s automatem, Autoškola Formánek, Brno, Autoškola – Boris Obst, Brno.

Praktická část

4 Specifika výcviku v autoškole osob se sluchovým postižením

Tato kapitola naší bakalářské práce bude věnovaná zpracování výzkumného šetření zaměřeného na specifika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením. Pro naši práci jsme zvolili kvantitativní šetření, využili jsme metodu dotazníkového šetření.

4.1 Úvod do problematiky

V naší práci dochází k propojení dvou oblastí, a to surdopedie a výcviku v autoškole. Jak již výše zmiňujeme, obor zabývající se osobami se sluchovým postižením je surdopedie. Tento obor je jako samostatná specialněpedagogická disciplína poměrně mladá, avšak v minulosti bylo již mnoho odborníků, jež se výchovou a vzděláváním osob se sluchovým postižením zajímali. Troufáme si uvést, že v současné době je počet odborníků stále vyšší, jež se danou problematikou zabývají. Díky jejich práci jsou získávány nové poznatky a ty již získané jsou více rozšiřovány a ověřovány.

Problematice výcviku v autoškole se věnovala hrstka autorů. Velmi přínosná pro naši práci byla publikace od PhDr. et Mgr. Karla Havlíka, která se věnuje psychologii dopravního provozu. Drtivá většina knih je zaměřena na účastníky výcviku, tudíž obsahují zejména pravidla silničního provozu a jiné předměty výuky. Pro naši práci jsme tyto publikace nevyužili a čerpali jsme informace především z aktuálních legislativních předpisů. Velmi zajímavá a okrajově se přibližující našemu tématu je diplomová práce od Mgr. Kateřina Brandové, jež se věnuje zmapování možností absolvování autoškoly osobám se zdravotní postižením v Brně.

Pokud bychom se chtěli zaměřit pouze na osoby se sluchovým postižením bohužel se nám nepodaří najít žádnou publikaci, alespoň ne na tuzemském trhu. Na toto téma se nám podařilo najít pouze několik zahraničních článků, a to článek zaměřený na získání řidičské licence osob se sluchovým postižením od autorů polských odborníků Krzysztofa Marciniaka, Artura Paczkowski, Zbigniewa Zawady.

4.2 Cíl práce

Cílem mé práce bude zjistit, jaké podmínky osoby se sluchovým postižením při výcviku mají a zda jsou v autoškolách připraveni a schopni jim poskytnout vhodné podmínky.

Pro naplnění tohoto cíle jsme si stanovili dílčí cíle:

- Zjistit základní údaje o respondentech.

- Zjistit zkušenost autoškol, a to zejména instruktorů praktického výcviku s osobami se sluchovým postižením.
- Zjistit, zdali instruktoři mají zkušenost s osobami se sluchovým postižením a ovládají znakový jazyk, popřípadě ochotu naučit se/rozšířit si znakovou zásobu.
- Zjistit využívaný komunikační systém v rámci teoretické výuky a využívání tlumočnických služeb v rámci ní.
- Zjistit spokojenost osob se sluchovým postižením s výcvikem v autoškole.

V návaznosti na hlavní cíl a dílčí cíle byly stanoveny výzkumné předpoklady:

- Většina autoškol, jež respondenti navštěvovali má zkušenost s osobami se sluchovým postižením.
- Instruktoři praktického výcviku jsou během jízdy schopni s žadatelem o řidičské oprávnění komunikovat a sdělovat si nezbytné informace.
- Teoretická výuka byla stanovenými komunikačními systémy účastníkům dostupná.
- Bývalý účastníci výcviku byli s průběhem výcviku spokojeni.

4.3 Metoda sběru dat

Jak již výše zmiňujeme, pro naši práci jsme zvolili kvantitativní přístup výzkumu, jež Chráska (2016) charakterizuje jako plánovitou a cílevědomou činnost, při které se prostřednictvím empirických metod zkoumají hypotézy. Kvantitativní přístup se vyznačuje zkoumáním několika aspektů u mnoha objektů a verifikací stanovených hypotéz. Dalším typickým znakem tohoto výzkumu je využití metody dedukce, a to tedy formulace předpokládaných vztahů a až následná realizace sběru dat (Reichel, 2009).

V rámci pedagogického výzkumného šetření by měl být řešen jeden nebo více problémů, které spolu souvisí. Posloupnosti jednotlivých kroků realizovaných v rámci tohoto výzkumného šetření se mohou lišit, je však nezbytné dodržet základní schéma, a to stanovení problému a jeho následná formulace, testování hypotézy a vyvození závěrů (Chráska, 2016).

Metoda, kterou jsme v naší práci využili, je dotazníkové šetření. Gavora (2010) uvádí, že dotazník je metoda, jež využívá písemného kladení otázek a získávání odpovědí od několika respondentů. Předpokladem pro úspěšné výzkumné šetření je kvalitně zkonstruovaný dotazník s vymezeným cílem.

Dotazník (viz příloha) sestavený pro naše výzkumné šetření je tvořen celkem 16 otázkami, a to 6 uzavřenými, 5 polouzavřenými a 5 otevřenými.

4.4 Charakteristika výzkumného souboru a průběh výzkumného šetření

Dotazník byl po sestavení a úpravách na základě konzultace s vedoucím práce převeden do online formy. Využita byla šablona pro vytvoření od společnosti Survio, který je bezplatně poskytován všem jejím uživatelům na internetových stránkách společnosti.

Poté byl dotazník (únor 2021) pro včasnou identifikaci možných chyb pomocí mailové komunikace odeslán do jedné organizace, přičemž jsme získali odpovědi od 3 respondentů. Na základě tohoto předvýzkumu byla doplněna vysvětlivka v závorce u dvou otázek a jedna otázka smazána.

Po realizaci předvýzkumu a drobných úpravách dotazníku jsme v rámci našeho výzkumného šetření prostřednictvím mailové komunikace oslovili organizace sdružující osoby se sluchovým postižením po celé České republice (Svaz neslyšících a nedoslýchavých, Českou unii neslyšících, Unii neslyšících Brno a další) a zároveň byli osloveni i některé autoškoly (Autoškola Libor Venglár ve Valašském Meziříčí, Autoškola Nelly Praha, Autoškola Modal Praha a další) prosbou o jejich šíření. V neposlední řadě jsme oslovili projekt zaměřený zejména na osvětu ((Ne)slyším) o sdílení našeho dotazníku na sociálních sítích. Dotazník byl přístupný od března 2021 do konce měsíce května.

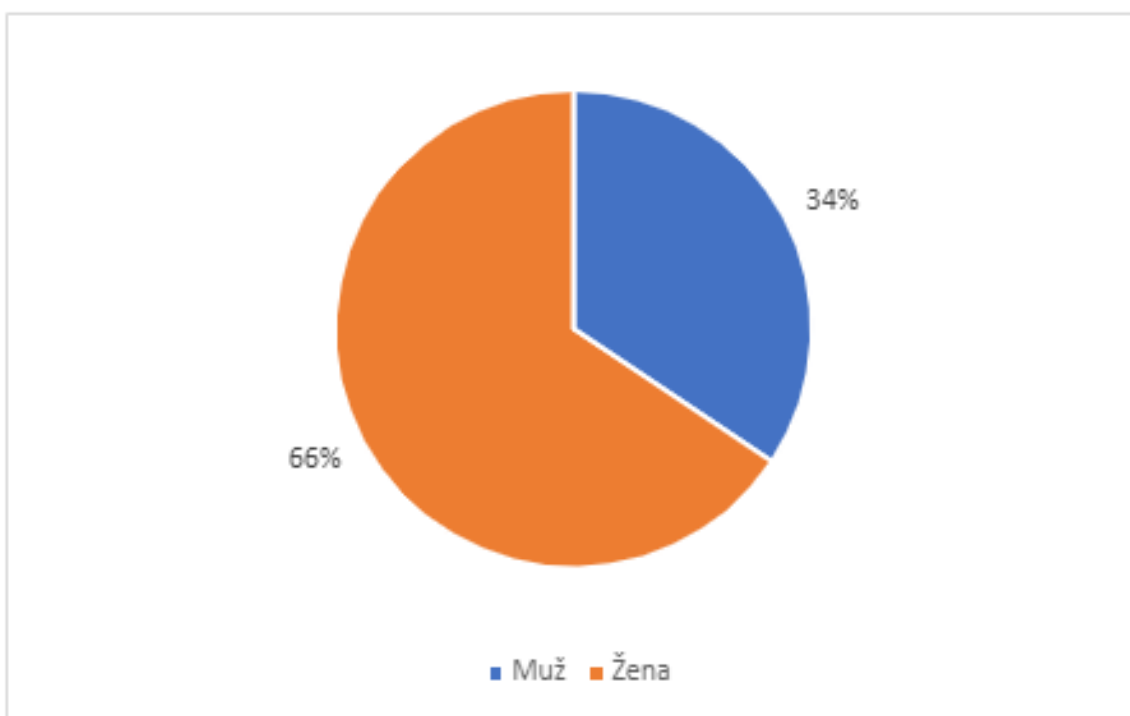
Do výzkumného šetření a analýzy jsou zařazeni pouze ti respondenti se sluchovým postižením, jež autoškolu absolvovali výcvik v autoškolě a získali řidičské oprávnění v rozmezí od roku 2009 až po rok 2021 včetně.

Celkem bylo získáno 38 vyplněných dotazníků. Pro účel výzkumu bylo použito 32 respondentů, z důvodu nesplnění kritérií bylo vyřazeno 6 dotazníků. Tyto odpovědi byly zaznamenány a následně zpracovány s ohledem na stanovené dílčí cíle a výzkumné předpoklady. Pro snazší přehlednost byly získané údaje rovněž zpracovány do tabulek, sloupcových a kruhových grafů.

4.5 Analýza výsledků dotazníkového šetření

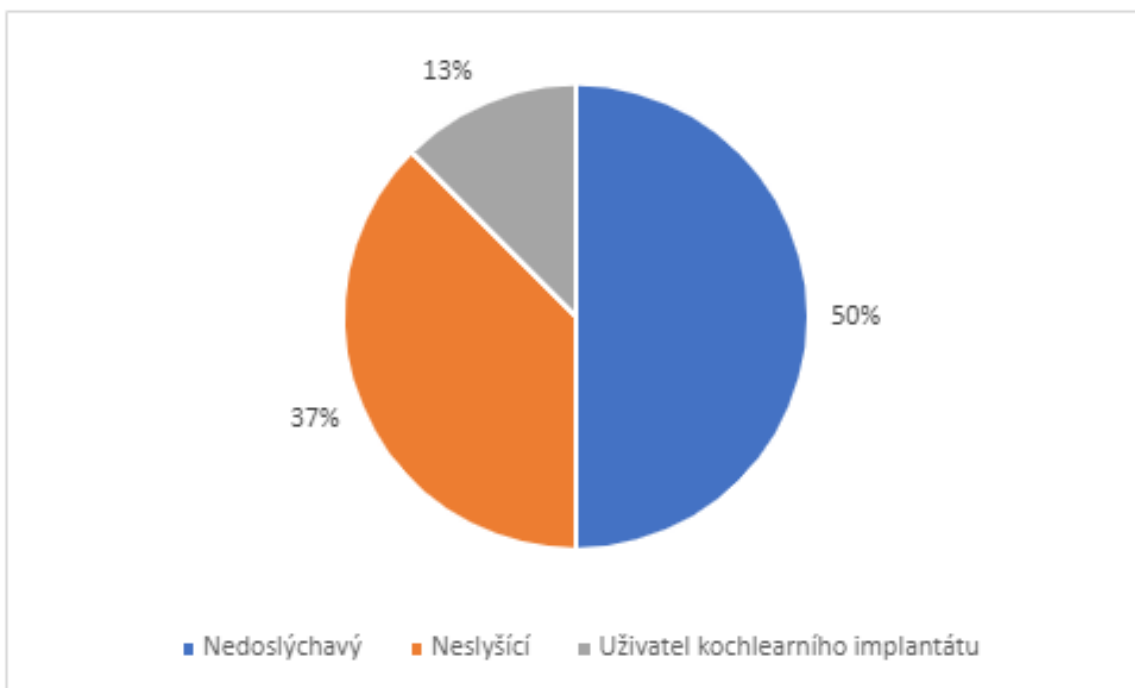
Tato podkapitola bude věnována analýze dotazníkového šetření. Jednotlivé položky budou korespondovat s pořadím položek v dotazníku, který je v příloze.

V úvodu průzkumu byla položena základní otázka, podle které se zjišťovalo, zda je respondentem žena či muž. Průzkumu se účastnilo 32 respondentů, přičemž 21 respondentů (65,63 %) tvořily ženy a 11 (34,38 %) muži.



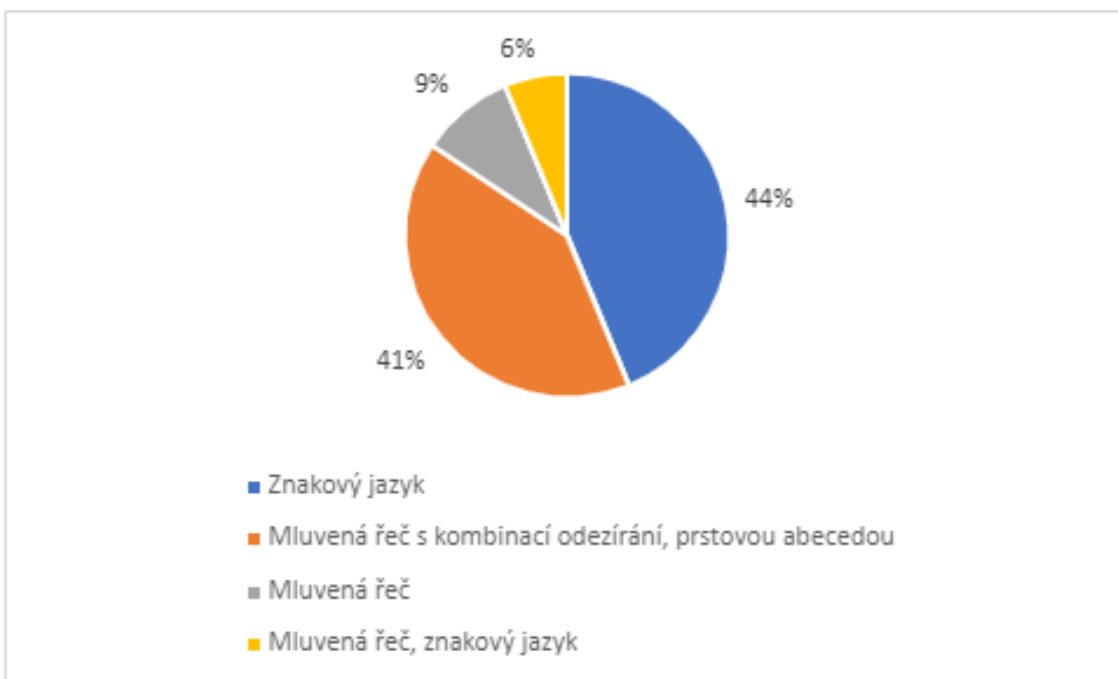
Graf 1 : Pohlaví respondentů

Další položka dotazníku byla zaměřena na zjištění typu sluchového postižení. Přičemž nejvíce respondentů zastoupily osoby s nedoslýchavostí, a to 16 respondentů (50 %). Druhou nejpočetnější skupinu tvoří osoby neslyšící 12 osob (37 %). Poslední skupinou jsou osoby s kochleárním implantátem 4 (13 %). V dotazníku byla i zařazena možnost jiné, kterou využili 2 respondenti. Na tu položku odpověděli, že se řadí do skupiny osob slyšících, tudíž nesplnili stanovené kritérium pro naše výzkumné šetření a byli vyřazeni.



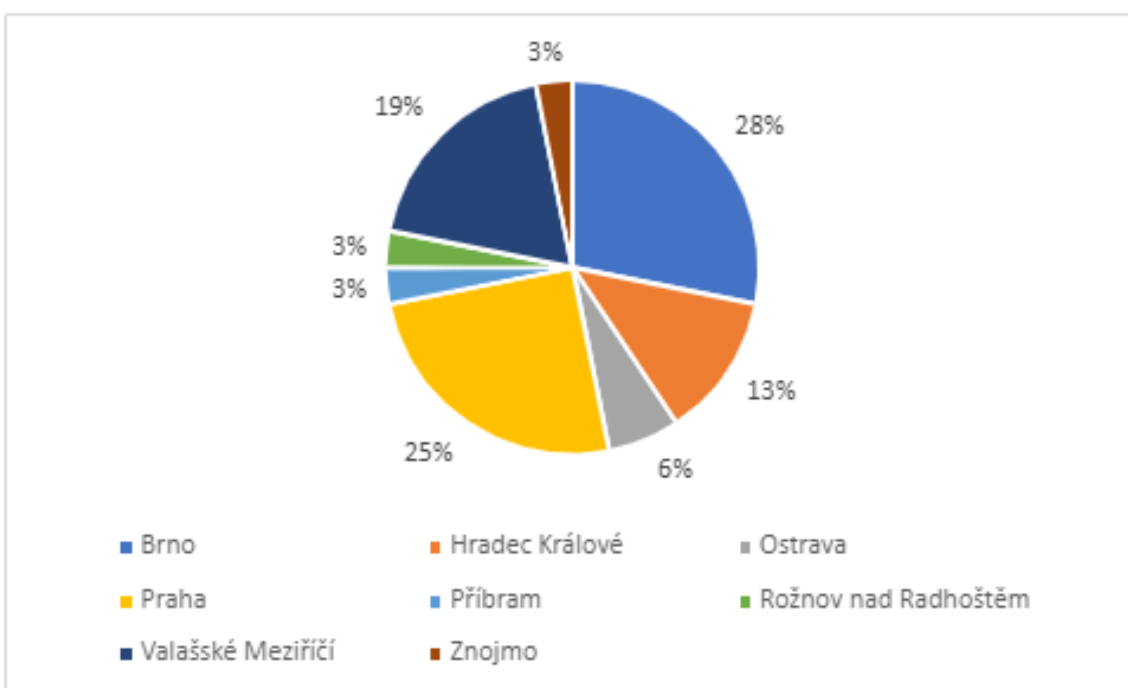
Graf 2 : Zařazení do kategorie osob se sluchovým postižením

Následující otázka se věnovala tomu, jaký komunikační systém v běžném životě dotazovaní preferují a nejčastěji využívají. Z odpovědí vyplynulo, že nejvíce osob preferuje znakový jazyk, a to 16 (44 %). Druhý nejvíce používaný komunikační systém respondenty je mluvená řeč doplněná odezíráním a prstovou abecedou, kterou označilo 13 osob (41 %). 3 respondenti (9 %) odpověděli, že nejvíce preferují mluvenou řeč a 2 dotazovaní (6 %) označili/ dopsali kombinaci znakového jazyka a mluvené řeči.



Graf 3 : Preferovaný komunikační systém

V rámci výzkumného šetření považujeme za nezbytné zjistit, v jakém městě respondenti autoškolu navštěvovali. Nejvíce respondentů absolvovalo v městě Brno, a to 9 (28,13 %). Druhým městem s největším zastoupením respondentů byla Praha s 8 respondenty (25 %). Mezi další města patří Valašské Meziříčí 6 (18,75 %), Hradec Králové 4 (12,50 %), Ostrava 2 (6,25 %), Znojmo 1 (3,13 %), Příbram 1 (3,13 %) a Rožnov nad Radhoštěm 1 (3,13 %).



Graf 4 : Město navštěvované autoškoly

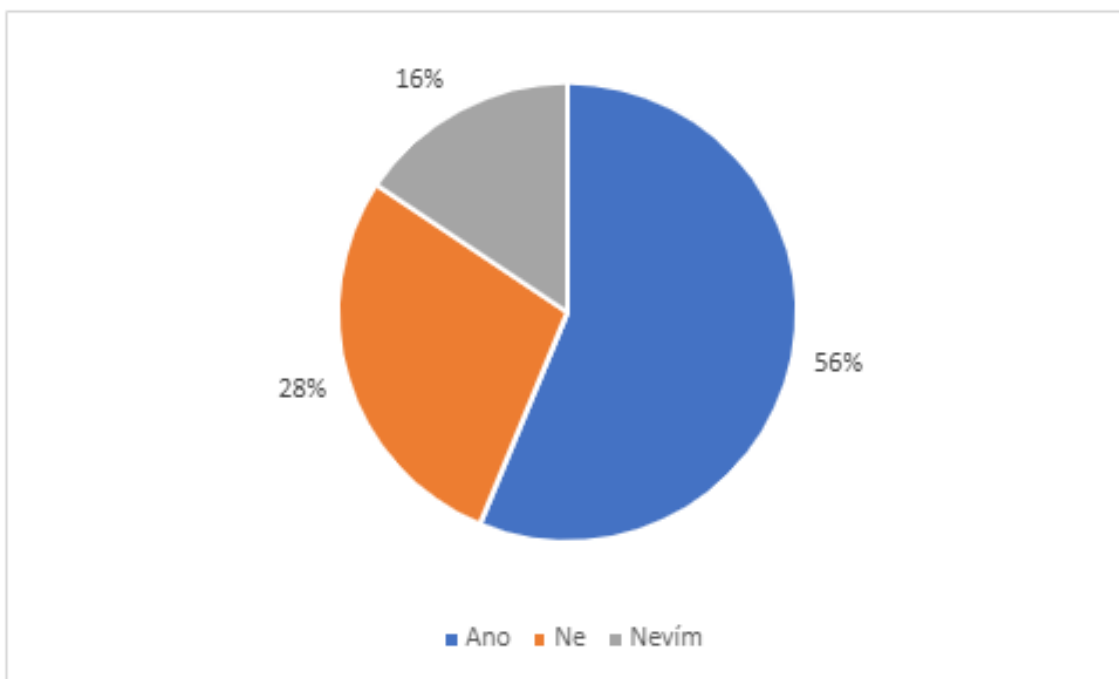
Tabulka níže reprezentuje, kdy jednotliví respondenti výcvik v autoškole absolvovali. Výzkumné šetření jsme zaměřili pouze na osoby se sluchovým postižením, jež výcvik dokončili nejdříve v roce 2009. Po stanovení tohoto kritéria byli vyloučeni 4, přičemž tři z nich dokončili výcvik v autoškole ještě před rokem 2009 a jeden respondent uvedl, že výcvik navštěvuje.

Z výsledku je zřejmé, že nejvíce respondentů dokončilo základní výcvik v roce 2021, a to 7 (21,88 %). Dále autoškolu absolvovalo v roce 2020 5 osob (15,63 %), v roce 2019 4 jedinci (12,50 %). Shodně 3 osoby (9,38 %) absolvovali v roce 2009 a 2015. V roce 2012, 2016, 2017, 2018 získalo řidičské oprávnění 2 osoby (6,25 %). Jeden respondent (3,13 %) uvedl jako odpověď 2013 a rovněž 1 osoba (3,13 %) absolvovala autoškolu v roce 2014.

Rok absolvování	Počet respondentů	Podíl
2009	3	9,38 %
2010	0	0 %
2011	0	0 %
2012	2	6,25 %
2013	1	3,13 %
2014	1	3,13 %
2015	3	9,38 %
2016	2	6,25 %
2017	2	6,25 %
2018	2	6,25 %
2019	4	12,50 %
2020	5	15,63 %
2021	7	21,88 %

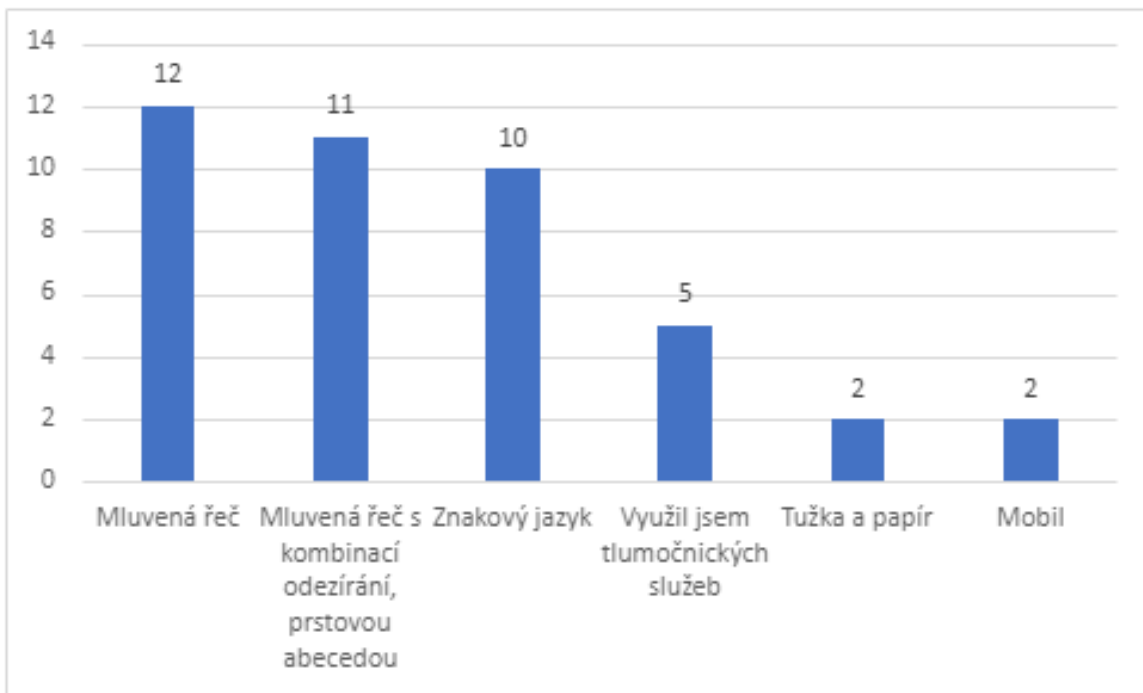
Tabulka 5 : Rok absolvování autoškoly

Další položka dotazníku byla zaměřena na to, jestli navštěvovanou autoškolu v minulosti či současně s nimi navštěvovala jiná osoba se sluchovým postižením. Respondenti měli na výběr ze tří možností, a to ano, ne a nevím. Z celkového počtu 32 možností, zvolilo 18 (56 %) možnost, že danou autoškolu navštěvovala i jiná osoba se sluchovým postižením. Dále 9 osob (28 %) označilo možnost ne a 5 dotazovaných (16 %) nevím.



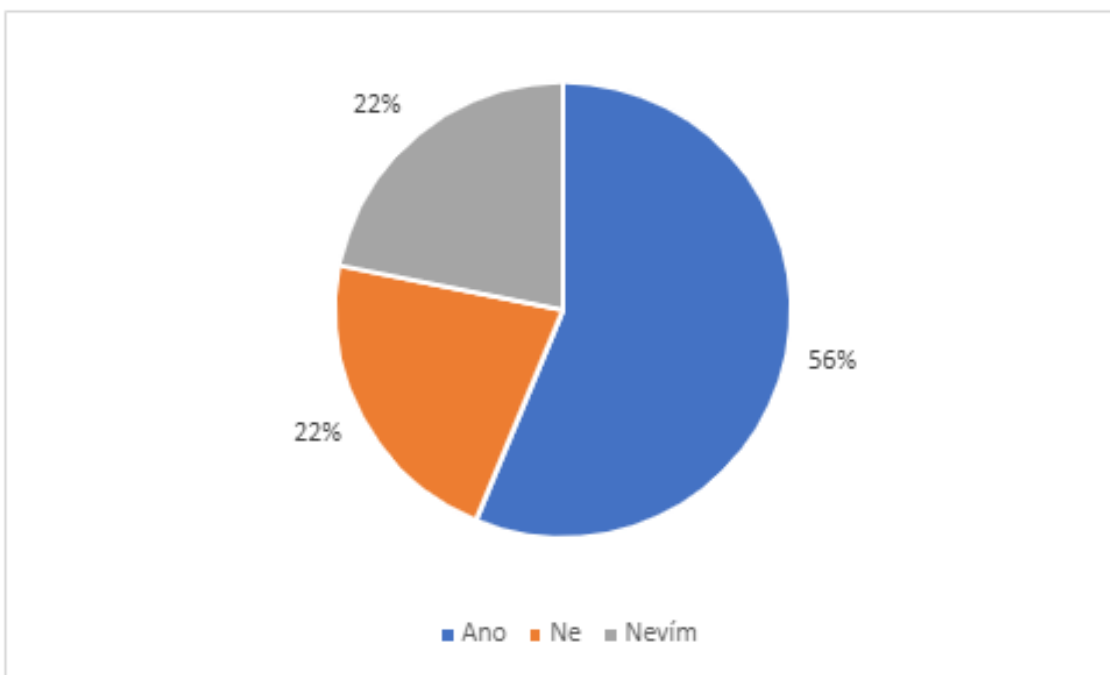
Graf 5 : Zkušenost autoškoly s jinou osobou se sluchovým postižením

Graf č. 6 reprezentuje využití komunikační systémy, jež respondenti využili při komunikaci s pracovníky autoškoly v rámci přihlášení, domlouvání si jízd a jiných situací. V této položce dotazníku měli možnost respondenti označit jednu či více možností, proto počet jednotlivých označených položek dotazníku nekoresponduje s počtem respondentů. Nejvíce volenou odpovědí byla mluvená řeč, kterou označilo 12 respondentů (37,5 %). Dále 11 osob (34,35 %) zvolilo variantu mluvené řeči doplněné odezíráním případně prstovou abecedou, 10 jedinců (31,25 %) znakový jazyk. Čtvrtou nejčastější možností je využití tlumočnických služeb, kterou vybralo 5 respondentů (15,63 %). Na posledních dvou příčkách se shodně umístili možnosti využití papíru s tužkou a mobilu, v obou případech byla možnost zvolena 2 respondenty (6,25 %).



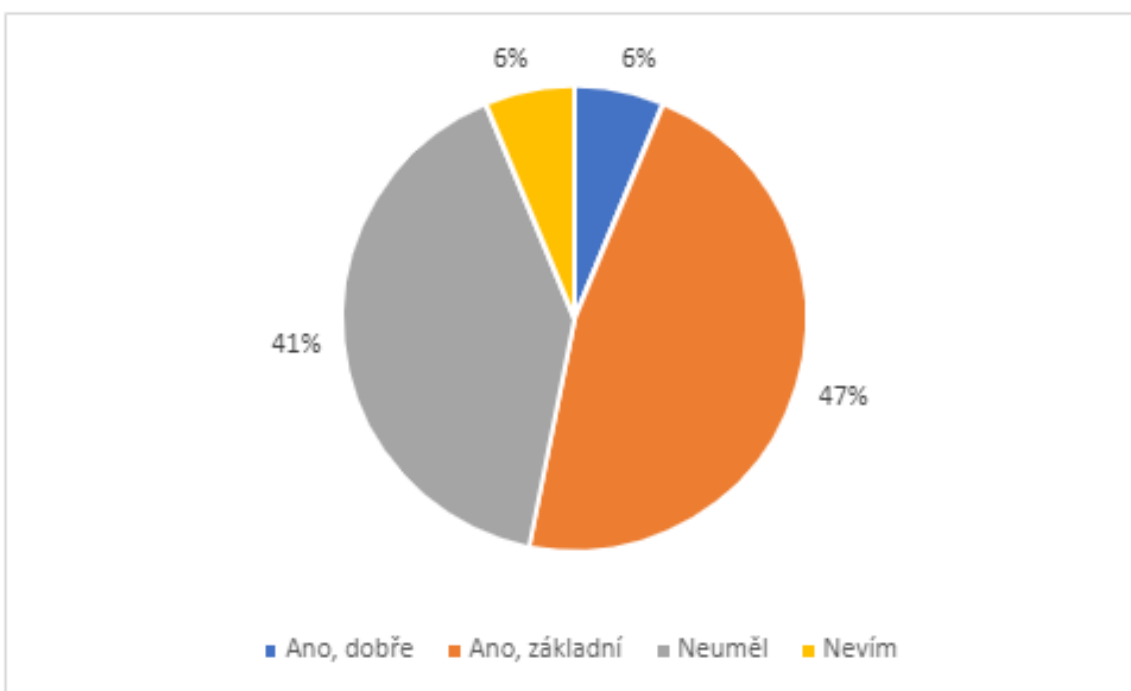
Graf 6 : Komunikační systém využitý při komunikaci s pracovníkem autoškoly (přihlášení, domlouvání jízd)

V další uzavřené položce dotazníku nás zajímalo, zdali měl instruktor praktického výcviku zkušenost v minulosti s jinou osobou se sluchovým postižením. Nejvíce osob uvedlo, že jejich instruktor praktického výcviku, již zkušenost s výukou studenta se sluchovým postižením měl. Tuto možnost zvolilo 18 respondentů (56 %). U 7 osob (22 %) instruktor osobu se sluchovým postižením neučil. Rovněž 7 osob (22 %) vybralo, že odpověď na danou otázku neznají.



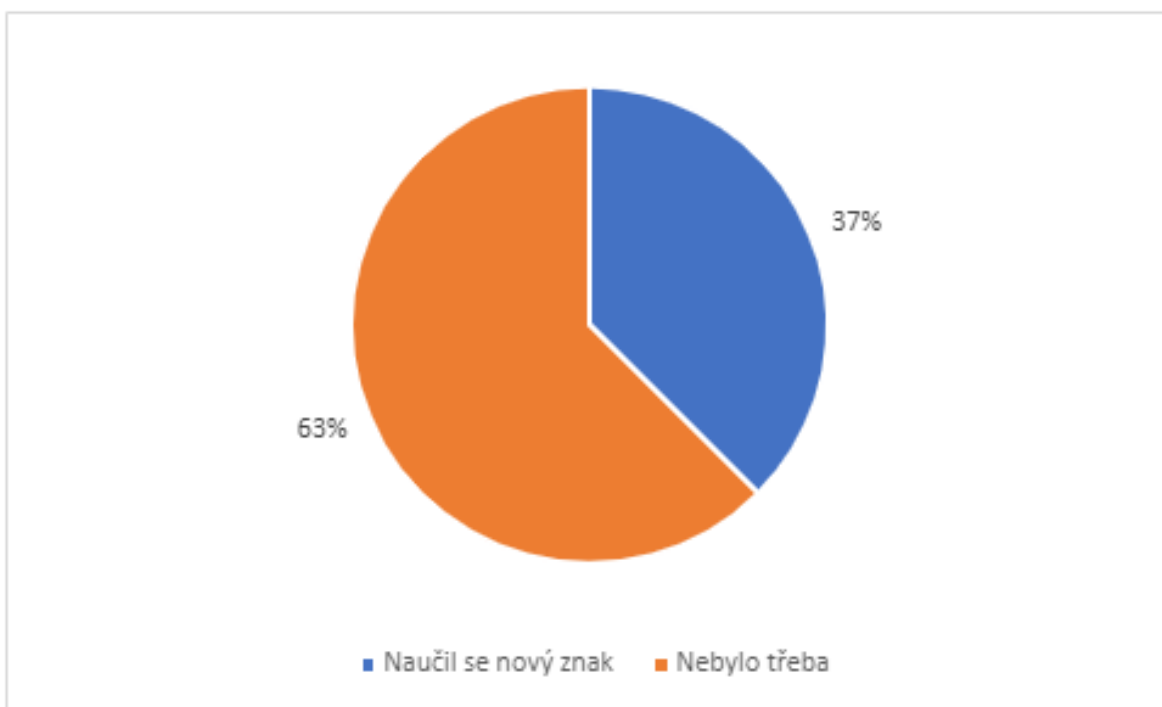
Graf 7 : Zkušenost instruktora praktického výcviku s osobami se sluchovým postižením

Na položku dotazníku zaměřenou na znalost instruktorů znakového jazyka odpovídali respondenti takto: základní znalost znakového jazyka mělo 15 instruktorů respondentů (47 %), dobrou znalost pouze instruktoři 2 respondentů (6,5 %), nulovou znalost 13 osob (40,63 %) a 2 (6,5 %) respondenti dopsali, že znalost znakového jazyka instruktora výcviku nemohou posoudit, neboť tento komunikační systém při komunikaci s ním nevyužili.



Graf 8 : Znalost instruktorů znakového jazyka

Cílem této položky dotazníku bylo zjistit, zdali bylo třeba, aby se instruktor naučil nové znaky a v případě, že ano, jaké. Graf č. 9 znázorňuje, že u 20 učitelů (62,5 %) nebylo třeba rozšíření znakové zásoby. Dva z respondentů navíc doplnili, že v případě, pokud by to bylo třeba, nový znak by se jistě naučil. Naopak výcvikové instruktory 12 respondentů (37,5 %) se nové znaky naučili. V tabulce č.6 konkrétní znaky uvádí včetně jejich četnosti výskytu.

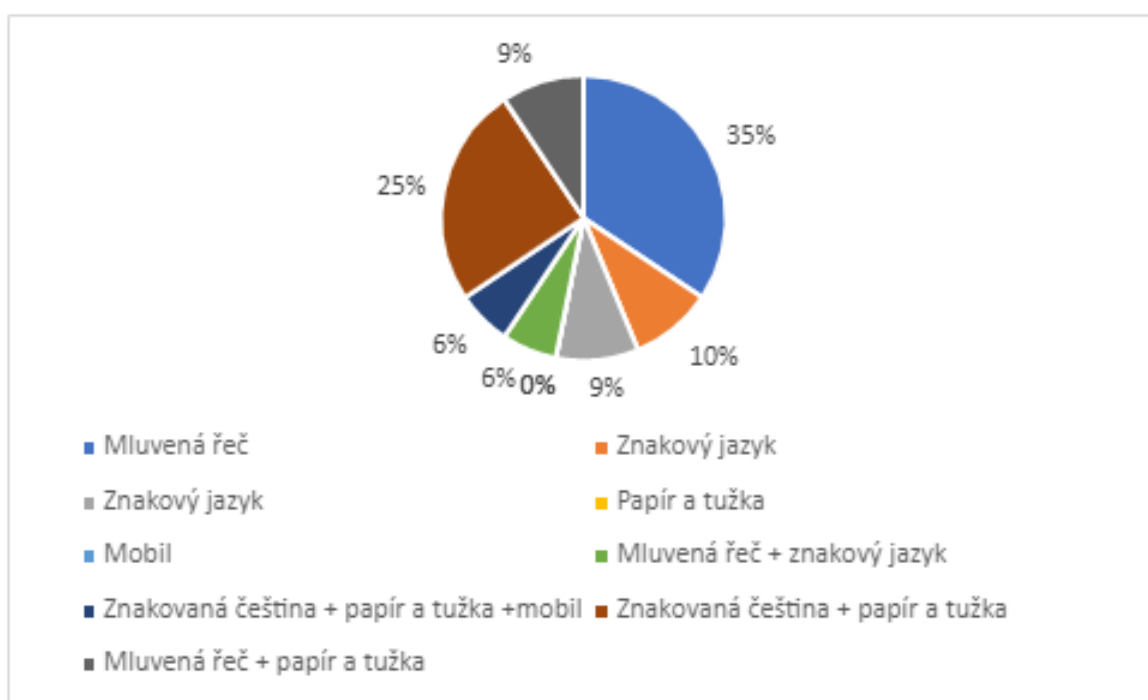


Graf 9 : Nutnost a ochota rozšíření znakové zásoby instruktorů

Znak	Četnost
Spojka	5
Plyn	4
Brzda	7
Zrychlit, zpomalit	5
Přehradit	3
Číslo	3
Dopravní značka	5
Stop	4
Červená, oranžová, zelená	3
Pamatovat	1
Nesmět	1

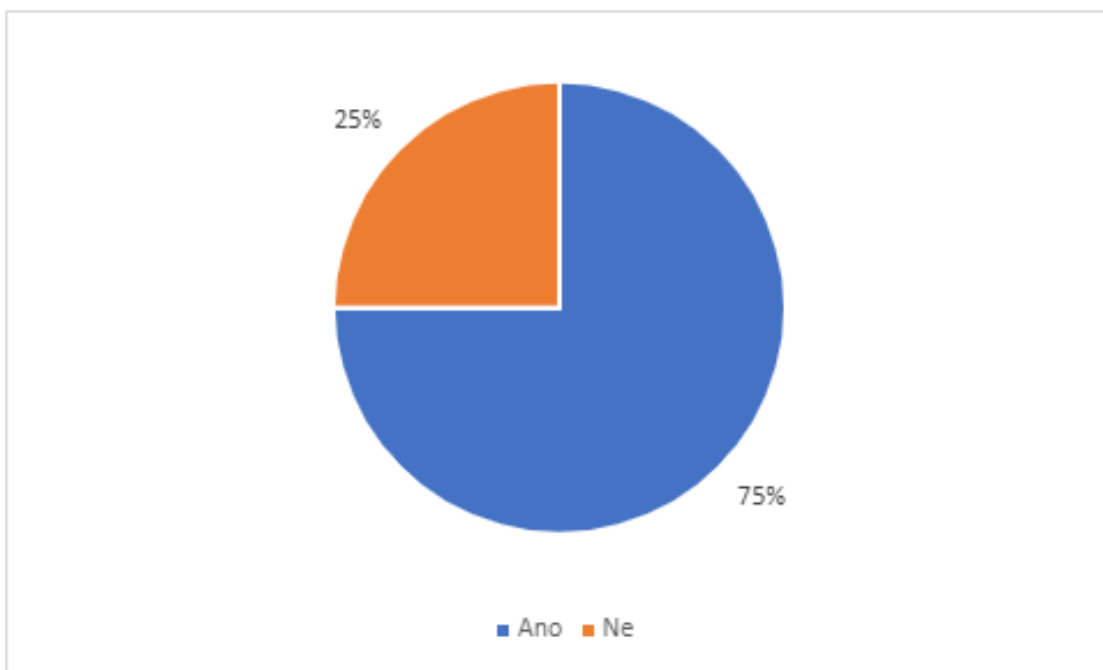
Tabulka 6 : Znaky, které se instruktory naučili

Tato položka dotazníku byla zaměřená na to, jaký komunikační způsob respondent a instruktor autoškoly během praktické výuky využili. U této otázky bylo možné opět zvolit jednu či více možností. Nejvíce respondentů označilo možnost mluvená řeč, 11 respondentů (34,38 %). Druhou nejčastější variantou byla kombinace znakované češtiny, papíru a tužky. Tuto možnost uvedlo 8 osob (25 %). Zbytek respondentů odpovídal takto: Znakový jazyk 3 (9,38 %), znakovanou češtinu 3 (9,38 %), mluvenou řeč a papír s tužkou 3 (9,38 %), kombinaci znakového jazyka a mluvené řeči 2 (6,25 %) a kombinaci znakované češtiny, papíru s tužkou a mobilem rovněž 2 (6,25 %).



Graf 10 : Komunikační systém využitý během praktické výuky

Z odpovědí respondentů na otázku, jestli se účastnili hodin teoretické výuky jasně vyplývá, že teoretické výuky se účastnilo 24 respondentů (75 %). Naopak 8 respondentů (25 %) teoretické hodiny neabsolvovalo.



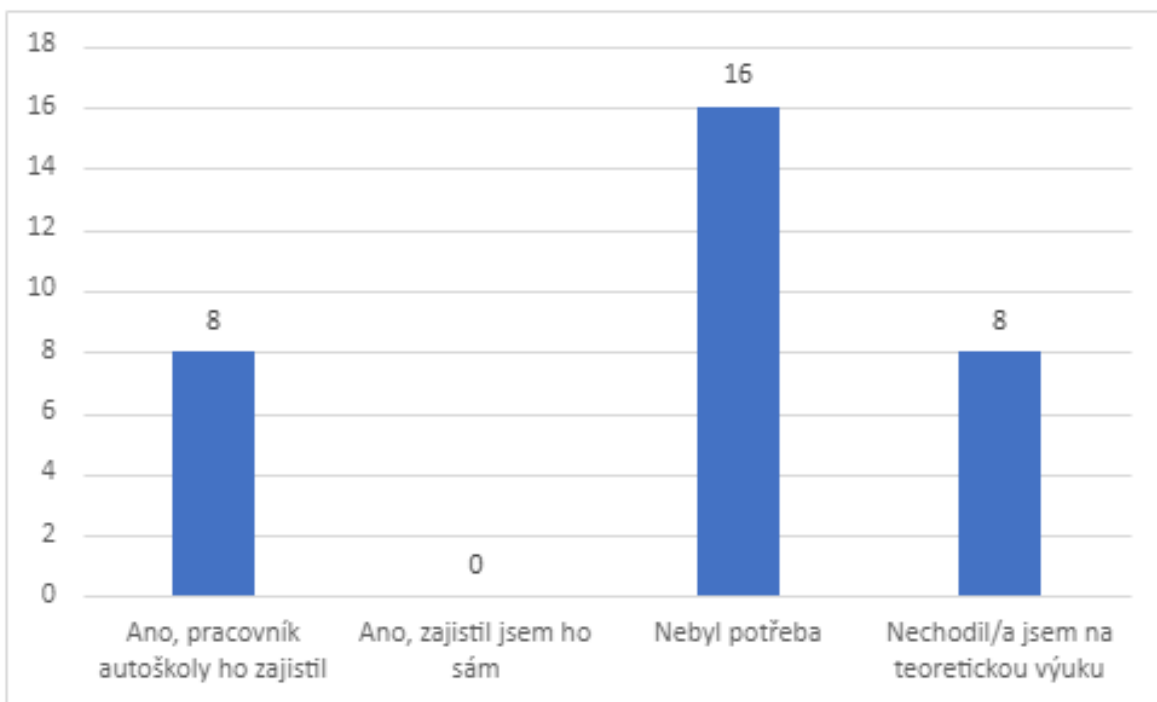
Obrázek 11 : Účast respondentů na hodinách teoretické výuky

Cílem této položky v dotazníku bylo zjistit, s jakými komunikační systémy se respondenti v rámci teoretické výuky setkali. U této otázky mohli respondenti zvolit jednu či více možností, tudíž počet odpovědí a respondentů není shodný. Nejvíce respondentů označilo mluvenou řeč. Tuto možnost zvolilo 18 respondentů (56,25 %). Druhou nejčastější variantou je znakový jazyk, který vybralo 11 respondentů (34,28 %). Žádný z respondentů nevedl, že výuka probíhala ve znakované češtině. Shodně jako v předchozí položce dotazníku zvolilo 8 respondentů (25 %), že teoretickou výukou nenavštěvovali.



Graf 12 : Komunikační systém během teoretické výuky

V grafu č.13 se dozvídáme, jestli byl při realizaci teoretické výuky přítomen tlumočník. Přičemž 8 respondentů (25 %) odpovědělo, že při výuce byl přítomen tlumočník, který byl zajištěn pracovníkem autoškoly. Žádný z respondentů neuvedl, že by si tlumočnicka objednal sám. Největší skupinu činí jedinci, jenž uvedli, že přítomnost tlumočnicka nebyla třeba. Lze předpokládat, že do této skupiny patří autoškoly, jenž se na výuku osob se sluchovým postižením specializují a výuka probíhala ve znakovém jazyce. Pro ověření byla v dotazníku stále v nabídce uvedena možnost, že respondent teoretickou výuku neabsolvoval. Tuto možnost rovněž jako v předchozích dvou položkách dotazníku zvolilo 8 respondentů (25 %).

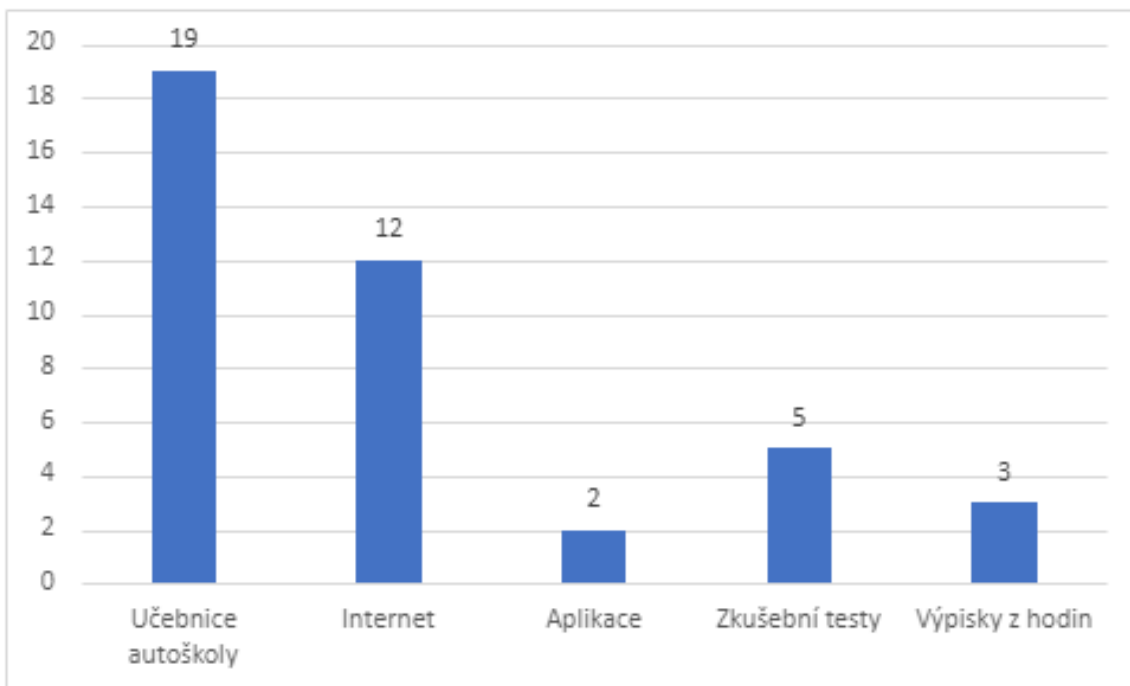


Graf 13 : Přítomnost tlumočnicka při teoretické výuce

Tato položka byla zaměřena na zjištění používaných studijních materiálů. V tomto případě byla zvolena podoba otevřené otázky a respondenti jich mohli uvést více. Uvedené odpovědi byly následně přepsány do tabulky a byla u nich zjištěna četnost. Pro lepší orientaci byl zpracován i graf. Za nejpoužívanější studijní materiál označilo 19 respondentů (59,38 %) učebnici, jež autoškoly už při přihlášení poskytují. Další často uvedenou odpovědí byl internet, který zmínilo 12 osob (37,50 %). Dále označili 2 respondenti (6,25 %) aplikaci, 5 osob (15,63 %) zkušební testy a 3 dotazování (9,38 %) výpisky z hodin.

Studijní materiál	Četnost	Podíl
Učebnice autoškoly	19	59,38 %
Internet	12	37,50 %
Aplikace	2	6,25 %
Zkušební testy	5	15,63 %
Výpisky z hodin	3	9,38 %

Tabulka 7 : Používané studijní materiály



Graf 14 : Používané studijní materiály

Cílem poslední položky dotazníku bylo zjistit spokojenost respondentů s průběhem výcviku v autoškolě, přičemž jsme zvolili formu volné odpovědi. Z vyplněných dotazníků vyplývá, že nejvíce respondentů bylo s průběhem výuky spokojeno, respondentů 24 (75 %). Někteří i vyzdvihli personál, což dokazuje odpověď jedné z respondentek: „*Ano byla, vstřícný personál, vše srozumitelné.*“ „*Lektor měl dobrý vztah k neslyšícím.*“ „*Bylo to v pohodě. Všem jsem rozuměla.*“ „*Učitel byl dobrý, ale měla jsem pocit, že bylo toho málo.*“ „*Ano byla sem spokojena díky tlumočnice bez amen.*“ Naopak 3 dotazovaní (9,38 %) uvedli, že s výukou spokojeni nebyli, ale z odpovědí je zřejmé, že jejich nespokojenost nesouvisí se sluchovým postižením: „*Ne – učitel měl pracovní dobu 8-17, kdy já jsem končila ve 3 ve škole... Nebyl ochotný se mi nějak blíže přiblížit, natož skončit někde jinde. Trénoval mě jen v úzkých uličkách, které vypadaly jako jednosměrky, ale skoro mě nenaučil jezdit na spojce.*“

U přesně 2 dotazovaných (6,25 %) nelze na základě jejich odpovědi posoudit, jestli jejich nespokojenost souvisí s nevhodným přístupem ke sluchovému postižení pracovníků autoškoly. „*Učitel byl nepříjemný.*“

Celkem 3 respondenti (9,38 %) popsali, že jejich nespokojenost s autoškolou souvisí s existencí sluchového postižení. „*Nebyla jsem s tím docela dost spokojená, protože trochu neměl respekt k neslyšícímu...*“

4.6 Interpretace výsledků výzkumu

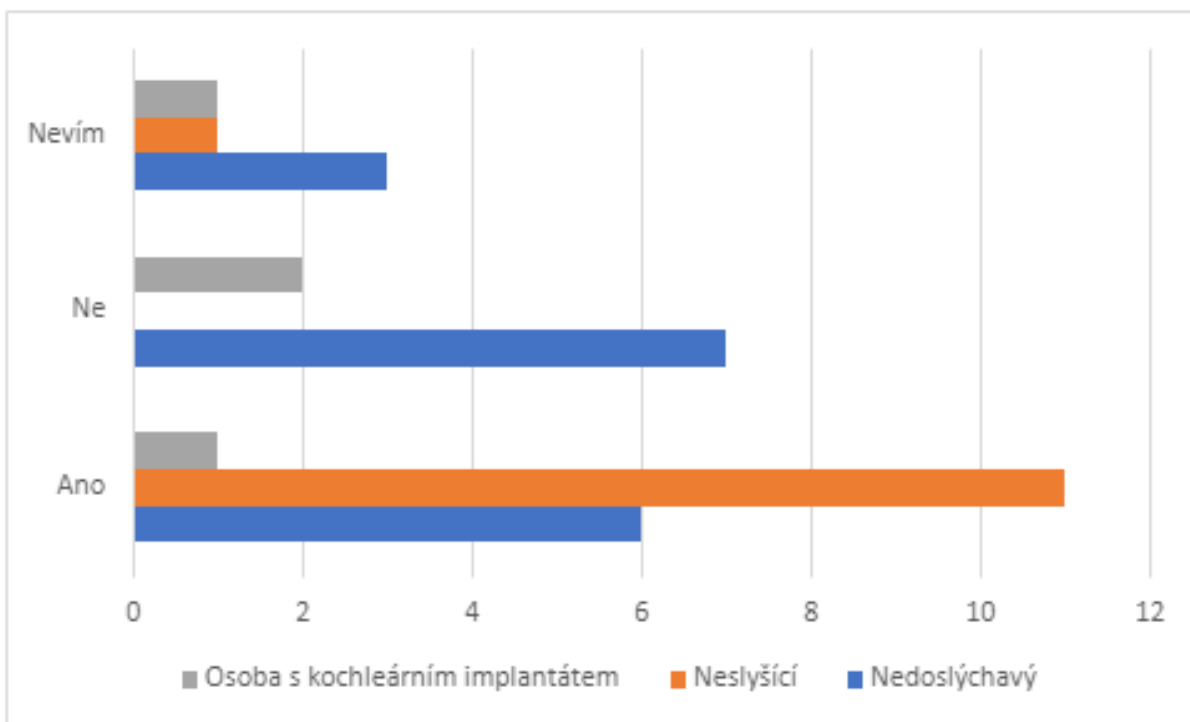
V této podkapitole se pokusíme stručně popsat data získaná z výzkumného šetření a vyhodnotit stanovené výzkumné předpoklady. Cílem našeho výzkumného šetření bylo zjistit, jaké podmínky osoby se sluchovým postižením při výcviku mají a zda jsou v autoškolách připraveni a schopni jim poskytnout vhodné podmínky. Pro naplnění tohoto byly stanoveny dílčí cíle a výzkumné předpoklady.

Na začátku dotazníkového šetření jsme uvedli položky dotazníku, které měly ověřit, zdali respondenti splňují kritéria pro účast ve výzkumném šetření, a to tedy absolvování výcviku v autoškolě v rozmezí roku 2009–2021 a existence sluchové vady. Na začátku dotazníku byly rovněž uvedeny položky, jež měly stanovit, jestli je výzkumný soubor vyvážený.

Výzkumný předpoklad č.1: Většina autoškol, jež respondenti navštěvovali má zkušenost s osobami se sluchovým postižením.

První výzkumný předpoklad byl zaměřen na zkušenost autoškol s osobami se sluchovým postižením. Pro verifikaci či vyvrácení tohoto předpokladu byly do dotazníku položka č. 5, který poukazuje na skutečnost pouze 56 % respondentů uvedlo, že takovou autoškolu absolvovali. Naopak 28 % dotazovaných si nebyli vědomi, že by je v současnosti či minulosti jiná osoba se sluchovým postižením navštěvovala. Zbýlých 16 % na danou položku dotazníku nedokázalo odpovědět. Výzkumný předpoklad se tedy potvrdil, avšak procento dotazových, jež uvedli ne či nevím je poměrně vysoké. Důvodem tohoto čísla může být skutečnost, že danou autoškolu absolvovali před několika lety a nedokážou jednoznačně odpovědět. Rovněž dalším důvodem může být i skutečnost, že výuka probíhala velmi individuálně a respondenti se tak setkali pouze s minimem dalších účastníků výcviku.

Po jednotlivém prostudování jednotlivých dotazníků, je zřejmé, že autoškolu bez zkušenosti s osobami se sluchovým postižením volili zejména osoby s nedoslýchavostí, a naopak autoškolu se zkušeností zvolili zejména osoby neslyšící. Tyto informace jsme zpracovali do grafické podoby, který je níže. Na základě zjištěných údajů můžeme stanovený výzkumný předpoklad potvrdit.



Graf 15 : Zkušenost autoškoly s osobou se sluchovým postižením

Výzkumný předpoklad č.2: Instruktoři praktického výcviku jsou během jízdy schopni s žadatelem o řidičské oprávnění komunikovat a sdělovat si nezbytné informace.

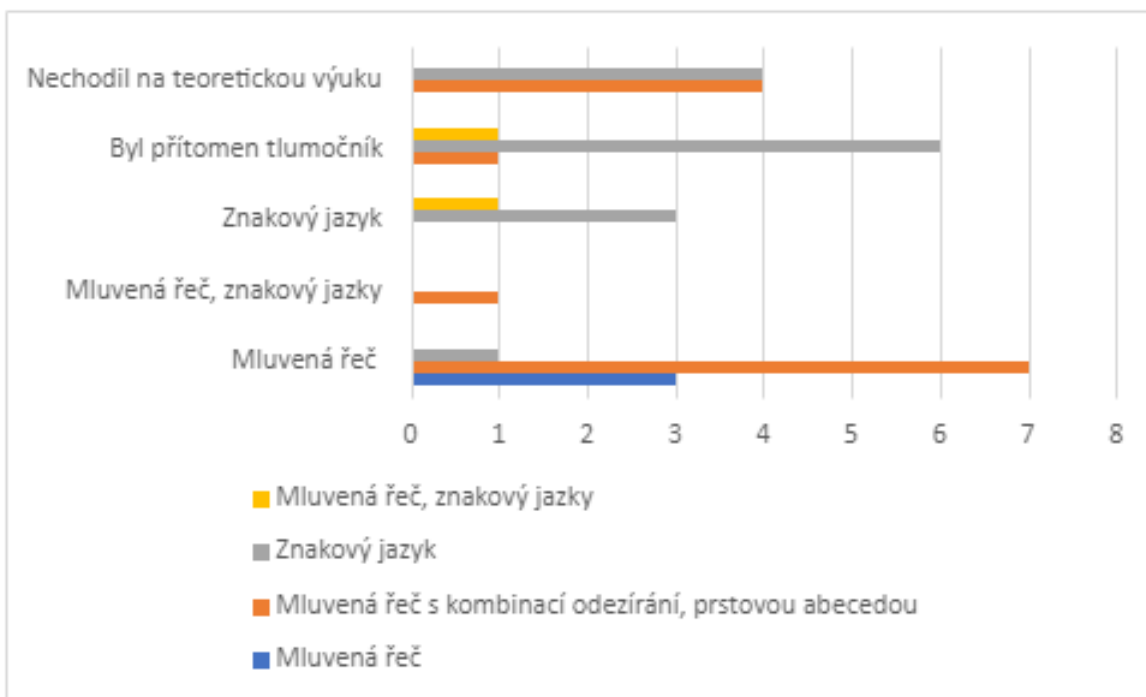
Dalším výzkumným předpokladem bylo, že instruktoři praktického výcviku jsou během jízdy schopni s žadatelem o řidičské oprávnění komunikovat a sdělovat si nezbytné informace. Pro ověření tohoto výzkumného předpokladu byly do dotazníku vloženy položky č. 7, 8, 9 a 10. Přičemž zkušenost obecně pracovníků autoškoly koresponduje se zkušenostmi s osobami se sluchovým postižením instruktora praktického výcviku. Tedy 56 % dotazovaných uvedlo, že jejich instruktor praktického výcviku zkušenosti s výukou osoby se sluchovým postižením měl. Pro verifikaci tohoto výzkumného předpokladu jsme dotazníku umístili otázku zaměřenou na znalost znakového jazyka respondentů. Přičemž největší zastoupení tvoří respondenti, jenž se při praktickém výcviku setkali s instruktorem, který ovládal základy znakového jazyka 47 %. Dále 6 % označili úroveň znalosti znakového jazyka instruktora za dobrou. Na základě těchto výsledků můžeme tedy poukázat na skutečnost, že téměř všichni instruktoři, kteří mají zkušenost s výukou ovládání motorového vozidla osoby se sluchovým postižením, ovládají minimálně základy znakového jazyka.

Za pozitivní skutečnost vnímáme, že jsou instruktoři ochotni rozšířit si svou znakovou zásobu 37 %. Ve zbytku případu to nebylo potřeba. Mezi nejčteněji uvedené znaky patří slova: Brzda,

spojka, plyn, zrychlit, zpomalit. Díky těmto údajům můžeme stanovený výzkumný předpoklad potvrdit.

Výzkumný předpoklad č.3: Teoretická výuka byla stanovenými komunikačními systémy účastníkům dostupná.

Třetí výzkumný předpoklad byl zaměřen na to, jestli teoretická výuka byla stanovenými komunikačními systémy účastníkům dostupná. Pro verifikaci tohoto předpokladu jsme nejdříve museli zjistit, jestli se všichni dotazovaní se teoretické výuky účastnili. Překvapivé bylo, že celkem 25 % respondentů uvedlo, že organizované teoretické hodiny neabsolvovalo, a tedy základní znalosti si dle našeho předpokladu muselo osvojit individuálně, což považujeme za obtížnější. V další položce nás zajímalo, v jakém komunikačním systému probíhala teoretická výuka, přičemž většina z dotazovaných 56,25 % uvedla, že mluvená řeč. Druhou nejčastěji volenou možností byl znakový jazyk, který označilo 34,28 % respondentů. Dostupnost dané výuky může rovněž významně ovlivnit přítomnost tlumočníka, a proto nás zajímalo, zdali byl respondentům přítomen na teoretické výuce. Z celkového počtu respondentů uvedlo 25 % dotazovaných, že teoretické hodiny probíhaly s účastí tlumočníka, jenž zajistil pracovník autoškoly. Zbylých 50 % dotazovaných označilo odpověď, že přítomnost tlumočníka nebyla potřeba. Lze předpokládat, že důvodem je buď skutečnost, že někteří respondenti preferují mluvenou řeč nebo pracovník autoškoly dostatečně zvládl výklad ve znakovém jazyce sám. Získané údaje zaměřené na průběh teoretické výuky jsme porovnali s položkou 3 v dotazníku, kdy jsme se dotazovali na obecně preferovaný komunikační systém. Tyto údaje jsme zpracovali do grafu níže, ze kterého je patrné, že komunikační systém využitý při teoretických hodinách koresponduje s obecně preferovaným, avšak je nezbytné poukázat na skutečnost, že nemůžeme zcela potvrdit, neboť nevíme, z jakého důvodu 25 % dotazovaných neabsolvovalo teoretické hodiny.



Graf 16 : Porovnání preferovaného komunikačního systému s využitým při teoretické výuce

Výzkumný předpoklad č.4: Bývalý účastníci výcviku byli s průběhem výcviku spokojeni.

Poslední výzkumný předpoklad se věnoval spokojenosti bývalých s průběhem výcviku v autoškole, přičemž pro zjištění odpovědi byla v dotazníku umístěna položka č. 16. Z odpovědí respondentů vyplynulo, že spokojeno s výukou bylo 75 %. Naopak 15,63 % dotazovaných hodnotí průběh výcviku negativně, avšak jejich nespokojenost nesouvisí se sluchovým postižením nebo z jejich odpovědi nebylo možné tuto souvislost určit. Celkem 6,25 % respondentů uvedlo, že zpětně průběh výuku hodnotí záporně, a to v důsledku přístupu pracovníka autoškoly k osobám se sluchovým postižením. Výzkumný předpoklad, že většina dotazovaných bývalých účastníků výcviku v autoškole hodnotí průběh kladně, můžeme potvrdit.

4.7 Diskuze

Hlavním cílem naší bakalářské práce bylo zjistit, jaké podmínky osoby se sluchovým postižením při výcviku mají a zda jsou v autoškolách připraveni a schopni jim poskytnout vhodné podmínky. K dosažení stanoveného cíle jsme využili kvantitativní přístup výzkumného šetření, a to prostřednictvím dotazníkového šetření.

V návaznosti na stanovený cíl práce vymezili čtyři výzkumné předpoklady, které se následně ověřovaly prostřednictvím dat z dotazníku.

V prvním výzkumném předpokladu jsme se domnívali, že většina autoškol, jež respondenti navštěvovali má zkušenost s osobami se sluchovým postižením. Na základě získaných údajů byl tento předpoklad v kapitole 4.6 ověřen a potvrzen. Navíc je zřejmé, že autoškolu bez zkušenosti s osobou se sluchovým postižením volili zejména osoby nedoslýchavé, u kterých bylo, po jednotlivé prostudování jednotlivých položek zjištěno, že to jsou jedinci s preferencí mluvené řeči, popřípadě mluvené řeči doplněnou odezíráním či prstovou abecedou.

Další výzkumný předpoklad se věnoval vzájemné komunikaci během praktické výuky se zaměřením na ovládnutí motorového vozidla. Dle zjištěných informací můžeme usoudit, že osoby se sluchovým postižením si s instruktorem praktického výcviku zvládnou předat nezbytné informace. Tento kladný výsledek souvisí se skutečností, že většina instruktorů již zkušenost s výukou osoby se sluchovým postižením v minulosti měla a rovněž měla osvojené základy znakového jazyka. Pozitivně vnímáme i skutečnost, instruktoři dotazovaných byli ochotni se potřebný znak naučit, popřípadě si daný nový znak s respondentem vymysleli, pravděpodobně s cílem snazšího provedení.

Třetí výzkumný předpoklad měl ověřit, jestli komunikační systém během teoretických hodin osobám se sluchovým postižením vyhovuje. V předchozí kapitole byl sestaven graf, který komparuje vztah preferovaného komunikačního systému vůči využívanému při teoretických hodinách. Bohužel tento výzkumný předpoklad nemůžeme jasně potvrdit, neboť značná část respondentů teoretickou výuku neabsolvovala a nemůžeme posoudit, jestli důvodem jejich absence nebyl právě nevhodný komunikační systém. Pozitivně, ale vnímáme skutečnost, že u většiny běžně preferovaný komunikační systém koresponduje s tím využitým při výuce. Rovněž kladně vnímáme fakt, že v případě potřeby byla přítomnost tlumočnicka zajištěna některým z pracovníků autoškoly.

Poslední stanovený předpoklad byl zaměřen na hodnocení průběhu výcviku, přičemž na základě získaných údajů je možné uvést, že většina respondentů byla s výcvikem spokojená. Značná část hodnotila výcvik v autoškole negativně, avšak důvod nespokojenosti neměl žádnou souvislost s existencí sluchové postižení. Bohužel 6, 25 % dotazovaných uvedlo, že důvodem špatné hodnocení je nevhodný přístup instruktora autoškoly či jiných pracovníků.

4.8 Limity výzkumného šetření

Při realizaci výzkumného šetření jsme shledali možné limity, které mohly určitým způsobem získaná data a jejich analýzu a interpretaci ovlivnit.

Výzkumné šetření mohlo být významně ovlivněno zvoleným výzkumným souborem, a to z několika hledisek. První aspektem, které mohlo ovlivnit získané výsledky je počet respondentů. Další aspektem je skutečnost, že výzkumný soubor byl vybrán náhodně, tudíž zastoupení respondentů bylo nevyvážené z hlediska genderového, kategorie sluchového postižení, místa výkonu autoškoly či rokem absolvování výcviku. Rovněž mohla být získaná data ovlivněna faktory na straně jednotlivých respondentů jako je časové hledisko nebo aktuální rozpoležení respondentů. V případě volby našeho tématu je na místě i zmínit, že výsledky výzkumného šetření mohla ovlivnit i jistá komunikační bariéra a skutečnost, že někteří respondenti nemuseli správně pochopit význam jednotlivých položek dotazníku. Toto riziko jsme se snažili eliminovat realizací předvýzkumu, pročtení jednotlivých dotazníků a posouzení, jestli jednotlivé položky spolu v dotazníku korespondují.

Závěr

Získání řidičského oprávnění je jeden z mnoha mezníků, kterým si v životě projde mnoha osob a je třeba, aby průběh výcviku byl, co nejkvalitnější. Tato problematika byla propojena s oborem speciální pedagogiky, a to tedy surdopedii. Důvodem této volby byla skutečnost, že skupina osob se sluchovým postižením je zdravotně způsobilá získat řidičské oprávnění, ale v rámci svého života se tato skupina osob často potýká s obtížemi v komunikaci, které jsou způsobeny vadou sluchového analyzátoru. Rovněž dle zákona č. 384/2008 Sb., o komunikačních systémech neslyšících a hluchoslepých osob, mají osoby se sluchovým postižením právo využívat některý z komunikačních systémů. Narušení sluchového analyzátoru a volba jiného a pro jedince vhodnějšího komunikačního systému mnohdy staví pomyslnou komunikační bariéru mezi intaktní jedinci a osobami se sluchovým postižením. Z těchto důvodů jsme se rozhodli naši bakalářskou práci zpracovávat na téma Specifika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením.

Na závěr práce je vhodné shrnout obsah této naší práce a zamyslet se nad naplněním stanoveného cíle. Kvalifikační práce je rozdělena na dvě hlavní části, teoretickou a praktickou, které se dále člení do kapitol a podkapitol. Při zpracovávání teoretické části jsme využili zejména odbornou literaturu a aktuální legislativní předpisy.

V první kapitole jsme se věnovali problematice sluchového postižení, vymezení oboru surdopedie, klasifikaci sluchových vad a možností využití kompenzačních pomůcek.

Druhá kapitola byla zaměřena na komunikaci osob se sluchovým postižením, kde jsme na začátku vymezili význam komunikace včetně charakteristiky jejích typů a definování termínu komunikační kompetence. Dále jsme se věnovali jednotlivým komunikačním systémům osob se sluchovým postižením a zásadám, jež by se při komunikaci s nimi měla dodržovat.

Třetí kapitola se zabývala výcvikem v autoškole, kde jsme se krátce popsali systém autoškol v České republice, definovali podmínky provozování autoškoly. Rovněž jsme nastínili podmínky, které musí jedinec splnit, aby byl do výcviku přijat. V závěru kapitoly jsme se věnovali průběhu výcviku a popsání předpokladů, jež každý instruktor v autoškole k výkonu své profese musí splňovat.

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zjistit, jaké podmínky osoby se sluchovým postižením při výcviku mají a zda jsou v autoškolách připraveni a schopni jim poskytnout vhodné podmínky. Výzkumné šetření se uskutečnilo pomocí metody dotazníkové šetření.

Z výsledků vyplynulo, že osoby se sluchovým byli s výcvikem v autoškole spokojeni, což je jistě významně ovlivněno zkušenostmi některých autoškol s osobami se sluchovým postižením a minimální existencí komunikační bariéry, neboť mnozí z pracovníků ovládají základy znakového jazyka a v případě potřeby jsou ochotni zajistit tlumočnické služby.

Na závěr naší práci považujeme za vhodné poukázat a navrhnout další možnosti zkoumání této problematiky. Jedna z možností je si stanovené výsledky ověřit na větším vzorku respondentů. Dále by bylo možné dané téma zkoumat na hlubší bázi, a to realizovat výzkum s využitím přístupu kvalitativního, rozšíření o pohled instruktorů či rozšíření záběru zkoumaných jevů (např. problematika závěrečných zkoušek).

Seznam bibliografických citací

ČEŇKOVÁ, Ivana, 2008. *Úvod do teorie tlumočení*. 1. vydání. Praha: Česká komora tlumočnicků znakového jazyka. ISBN 978-80-87218-09-9.

DEVITO, Joseph A., 2008. *Základy mezilidské komunikace*: 6. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2018-0.

DRŠATA, Jakub, Radan HAVLÍK a kol., 2015. *Foniatrie – sluch*. 1. vydání. Havlíčkův Brod: Tobiáš. ISBN 978-80-7311-159-5.

GAVORA, Peter, Vladimír JŮVA a Vendula HLAVATÁ, 2010. *Úvod do pedagogického výzkumu*. 2. vydání. Brno: Paido. ISBN 978-80-7315-185-0.

HAVLÍK, Karel, 2005. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál. ISBN 8071785423.

HORÁKOVÁ, Radka, 2012. *Sluchové postižení: úvod do surdopedie*. 1. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0084-0.

HRUBÝ, Jaroslav. 1999. *Velký ilustrovaný průvodce neslyšících a nedoslýchavých po jejich vlastním osudu*. 1. díl. 2. vydání. Praha: FRPSP. ISBN 80-7216-096-6.

HRUBÝ, Jaroslav, 2010. *Úvod do výchovy a vzdělávání sluchově postižených*: 1. část. 1. vydání. Praha: Tiché učení. ISBN 978-80-904786-1-9.

CHRÁSKA, Miroslav, 2016. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 2. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5326-3.

JEŘÁBKOVÁ, Kateřina a Veronika RŮŽIČKOVÁ, 2006. *Kompenzační pomůcky pro osoby se specifickými potřebami*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 80-244-1436-8.

JURKOVIČOVÁ, Petra, Eva MARTINKOVÁ, Adéla HANÁKOVÁ a Kateřina KROUPOVÁ, 2010. *Komunikace a lidé se smyslovým postižením: metodický materiál*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-2649-5.

KRAHULCOVÁ, Beáta, 2014. *Komunikační systémy sluchově postižených*. 1. vydání. Praha: Beakra. ISBN 978-80-903863-2-7.

LANGER, Jiří, 2013. *Úvod do pedagogiky osob se sluchovým postižením*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-3745-3.

- LANGER, Jiří a Eva SOURALOVÁ, 2006. *Surdopedie – Andragogika*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého. Texty k distančnímu vzdělávání v rámci kombinovaného studia. ISBN 80-244-1206-3.
- LECHTA, Viktor, 2008. *Symptomatické poruchy řeči u dětí*. 2. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-433-5.
- MRÁZKOVÁ, Eva, 2006. *Základy audiologie a metod objektivního vyšetření sluchu*. 1. vydání. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava. ISBN 80-248-1129-4
- MUKNŠNÁBLOVÁ, Martina. 2014. *Péče o dítě s postižením sluchu*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing. 128 s. ISBN 978-80-247-5034-7.
- POTMĚŠIL, Miloň, 2003. *Čtení k surdopedii*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého. ISBN 80-244-0766-3.
- REICHEL, Jiří. 2009. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. 1. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3006-6.
- RŮŽIČKOVÁ, Kamila, VÍTOVÁ, Jitka, 2014. *Vybrané kapitoly z tyflopédie a surdopedie nejen pro speciální pedagogy*. 1. vydání. Hradec Králové: Gaudeamus. ISBN 978-80-7435-424-3.
- SLOWÍK, Josef, 2016. *Speciální pedagogika*. 2. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0095-8.
- SOURALOVÁ, Eva. 2005. *Surdopedie I. Studijní opora pro kombinované studium*. 1. vydání. Olomouc: SCV PdF UP a Vydavatelství UP. ISBN 80-244-1007-9.
- SOVÁK, Miloš, 2000. *Defektologický slovník*. 3. vyd. Jinočany: H&H. ISBN 80-86022-76-5.
- STRNADOVÁ, Věra, 2008. *Odezírání jako schopnost*. 1. vydání. Praha: Česká komora tlumočnicků znakového jazyka. ISBN 978-80-87218-05-1.
- SVĚTLÍK, Martin, 2000. *Postižení sluchu: Současné možnosti sluchové protetiky*. 1. vydání. Praha: Triton. ISBN 80-7254-114-5
- VALENTA, Milan a kol., 2015. *Slovník speciální pedagogiky*. 1. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0937-9.
- VYBÍRAL, Zbyněk, 2009. *Psychologie komunikace*. 2. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-387-1.

ZAHUMENSKÁ, Jitka, Nad'a DINGOVÁ a Radka HORÁKOVÁ, 2008. *Specifika tlumočení ve vzdělávání*. 1. vydání. Praha: Česká komora tlumočnicků znakového jazyka. ISBN 978-80-87153-92-5

Seznam elektronických zdrojů

Česká komora tlumočnicků znakového jazyka, 2021. *Etický kodex (EK) České komory tlumočnicků znakového jazyka* [online]. [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: <http://www.cktzj.com/okomore/eticky-kodex/>

Fakultní nemocnice Ostrava, 2021. *O kochleární implantaci* [online]. [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: <https://www.fno.cz/klinika-otorinolaryngologie-a-chirurgie-hlavy-a-krku/okochlearni-implantaci>

In International bureau for Audiophonol, 2021. *Audiometric classification of hearing impairments*. [online]. [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: http://www.biap.org/index.php?option=com_content&view=article&id=5%3Arecommandation-biap-021-bis&catid=65%3Act-2-classification-des-surdites&Itemid=19&lang=en

MACUROVÁ, A. 2000, *Předpoklady čtení*. [online]. [cit. 2021-06-05]. Dostupné z: <http://ruce.cz/clanky/22-predpoklady-cteni>

Sportovní listy, 2021. *ÚAMK pro neslyšící* [online]. [cit. 2021-06-10]. Dostupné z: <http://www.sportovnilisty.cz/uamk-pro-neslysici-2/?style=mobile>

STRNADOVÁ Zuzana, 2006. *Rizikové chování mladých* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu [cit. 2018-04-14]. Dostupné z: <http://docplayer.cz/6554687-Rizikove-chovani-mladych-ridicu-mgr-zuzana-strnadova-centrum-dopravniho-vyzkumu-v-vi-brno.html>

ÚAMK, 2021. *Ústřední automotoklub neslyšících motoristů* [online]. [cit. 2021-06-10]. Dostupné z: <https://amkn-cz.estranky.cz/>

World Health Organization 2017. Deafness and hearing loss. [online]. [cit. 2021-11-20]. Dostupné z WWW: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs300/en/>

Zákruta, 2021. *Seznam autoškol* [online]. [cit. 2021-05-09]. Dostupné z: <https://www.zakruta.cz/seznam-autoskol/96>

Legislativa

Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Zákon č. 108/2006, zákon o sociálních službách, jak vyplývá z pozdějších změn

Zákon č. 384/2008 Sb., o komunikačních systémech neslyšících a hluchoslepých osob

Zákon č. 108/2006, zákon o sociálních službách, jak vyplývá z pozdějších změn

Zákon č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn

Seznam grafů

Graf 1 : Pohlaví respondentů	26
Graf 2 : Zařazení do kategorie osob se sluchovým postižením	27
Graf 3 : Preferovaný komunikační systém	28
Graf 4 : Město navštěvované autoškoly.....	28
Graf 5 : Zkušenost autoškoly s jinou osobou se sluchovým postižením	30
Graf 6 : Komunikační systém využitý při komunikaci s pracovníkem autoškoly (přihlášení, domlouvání jízd).....	31
Graf 7 : Zkušenost instruktora praktického výcviku s osobami se sluchovým postižením	32
Graf 8 : Znalost instruktorů znakového jazyka.....	32
Graf 9 : Nutnost a ochota rozšíření znakové zásoby instruktorů.....	33
Graf 10 : Komunikační systém využitý během praktické výuky	34
Obrázek 11 : Účast respondentů na hodinách teoretické výuky	35
Graf 12 : Komunikační systém během teoretické výuky	36
Graf 13 : Přítomnost tlumočnicka při teoretické výuce.....	37
Graf 14 : Používané studijní materiály	38
Graf 15 : Zkušenost autoškoly s osobou se sluchovým postižením	40
Graf 16 : Porovnání preferovaného komunikačního systému s využitým při teoretické výuce	42

Seznam tabulek

Tabulka 1 : Klasifikace sluchových vad dle WHO	11
Tabulka 2 : Klasifikace sluchových vad dle Mezinárodního úřadu pro audiologii	11
Tabulka 3 : Počet hodin teoretické výuky (zákon č. 192/2008 Sb.)	20
Tabulka 4 : Počet hodin praktické výuky (zákon č. 192/2008 Sb.)	20
Tabulka 5 : Rok absolvování autoškoly	29
Tabulka 6 : Znaky, které se instruktoři naučili	33
Tabulka 7 : Používané studijní materiály	37

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Výzkumný dotazník

Příloha č. 1 – Výzkumný dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Tereza Moravcová, jsem studentkou oboru Speciální pedagogika pro 2.st. ZŠ a SŠ na PdF UPOL v Olomouci a zpracovávám bakalářskou práci na téma Specifika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením.

Cílem mé práce zjistit, jaké podmínky osoby se sluchovým postižením při výcviku mají a zda jsou v autoškolách připraveni a schopni jim poskytnout vhodné podmínky.

Dotazník je anonymní.

Předem děkuji za Váš čas.

1) Jste?

- a) muž
- b) žena

2) Do jaké skupiny byste se zařadil?

- a) nedoslýchavý
- b) neslyšící
- c) uživatel kochleárního implantátu
- d)

3) Jaký komunikační systém používáte nejvíce?

- a) mluvená řeč
- b) mluvená řeč s kombinací odezíráním, prstovou abeceda
- c) znakový jazyk
- d)

4) Kam jste chodil do autoškoly? (město)

- 5) Kdy jste výcvik v autoškole absolvoval? (rok ukončení)
- 6) Chodili s Vámi do dané autoškoly i jiné osoby se sluchovým postižením?
- a) ano
 - b) ne
 - c) nevím
- 7) Učil Váš instruktor již dříve někoho se sluchovým postižením?
- a) ano
 - b) ne
 - c) nevím
- 8) Jak jste komunikoval s instruktorem a zaměstnanci autoškoly? (přihlášení, domlouvání jízd...)
- a) mluvená řeč
 - b) mluvená řeč s kombinací odezíráním, prstovou abeceda
 - c) znakový jazyk
 - d) využil jsem tlumočnických
 - f) jiné...
- 9) Uměl Váš instruktor komunikovat znakovým jazykem?
- a) ano, dobře
 - b) ano, základní
 - c) neuměl
 - d)
- 10) Byl ochotný Váš instruktor naučit se potřebné znaky? Pokud ano, jaké?

11) Jak jste mluvil s instruktorem během jízdy?

- a) český jazyk
- b) znakový jazyk
- c) znaková čeština
- d) papír a tužka
- e) přes mobil

12) Chodil jste na teoretickou výuku?

- a) ano
- b) ne

13) V jakém jazyce probíhala teoretická výuka?

- a) český jazyk
- b) znakový jazyk
- c) znaková čeština
- d)

14) Byl při teoretické výuce přítomen tlumočník?

- a) Ano, pracovník autoškoly ho zajistil,
- b) Ano, musel jsem si ho objednat sám
- c) Ne, nebyl potřeba
- d) Ne

15) Z jakých materiálů jste se připravoval a učil?

16) Byl jste s výukou spokojen? Pokud ano, napište, proč a pokud odpovíte ne, uveďte důvod

Anotace

Jméno a příjmení:	Bc. Tereza Moravcová
Katedra:	Ústav speciálněpedagogických studií
Vedoucí práce:	Mgr. BcA. Pavel Kučera, Ph.D.
Rok obhajoby:	2021

Název práce:	Specifika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením
Název v angličtině:	The specifics of driving school training for persons with hearing impairment
Anotace práce:	<p>Bakalářská práce se věnuje problematice výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením. Teoretická část je zaměřena na vymezení, klasifikaci osob se sluchovým postižením a využívané kompenzační pomůcky. Zahrnuta je rovněž kapitola věnující se komunikaci se zaměřením na komunikační systémy osob se sluchovým postižením a zásadám komunikace s nimi. Poslední kapitola teoretické části se zabývá výcvikem v autoškole.</p> <p>Praktická část obsahuje stanovené cíle a výzkumné předpoklady, které jsou následně ověřovány prostřednictvím dat získaných z dotazníkového šetření.</p>
Klíčová slova:	osoby se sluchovým postižením, surdopedie, sluchové postižení, autoškola
Anotace v angličtině:	The bachelor's thesis deals with the issue of training in a driving school for people with hearing impairments. The theoretical part is focused on the definition, classification of people with hearing impairment and the compensatory aids used. Also included is a chapter on communication with a

	<p>focus on communication systems for people with hearing impairments and the principles of communication with them. The last chapter of the theoretical part deals with training in driving school.</p> <p>The practical part contains the set goals and research assumptions, which are then verified through data obtained from a questionnaire survey.</p>
Klíčová slova v angličtině:	people with hearing impairment, special education of people with hearing impairment, hearing impairment, driving school
Přílohy vázané v práci:	Příloha č. 1 – Výzkumný dotazník
Rozsah práce:	54
Jazyk práce:	CZ