

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

Magisterské kombinované studium
2010 – 2012

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Ivo Kousal

Osobnost pedagoga v oblasti dalšího vzdělávání a jeho vliv na
edukační proces tělesně postižených – učitel autoškoly

Praha 2012

Vedoucí diplomové práce:

PhDr. Eva Živčicová, Ph.D.

JAN AMOS COMENIUS UNIVERSITY PRAGUE

Master Combined Studies
2010 - 2012

DIPLOMA THESIS

Ivo Kousal

Personality of the teacher in the field of adult education and its
effect on the educational process of people with disabilities-driving
instructor

Prague 2012

The master thesis work supervisor:

PhDr. Eva Živčicová, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová 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 15.3.2012

Jméno autora

Poděkování

Chtěl bych tímto velmi poděkovat paní PhDr. Evě Živčicové, Ph.D., za pomoc při získávání cenných informací a poznatků pro mou diplomovou práci. Dále děkuji také za její odborné vedení, podporu a připomínky k této práci.

Anotace:

Tato práce se zabývá problematikou procesu základní přípravy a výuky v autoškolách se zaměřením na osoby s tělesným postižením. Její hlavní úlohou je přiblížit podmínky edukace tělesně postižených při vyučování v autoškole a shrnutí legislativních opatření v historii pravidel dopravy v České republice, historii výuky žadatelů o řidičské oprávnění a historický vývoj chování společnosti k tělesně postiženým. Hlavním předmětem zájmu práce je odbornost učitele, význam pedagogiky a psychologie pro učitele v autoškole, vlastnosti a postoje tělesně postižených žáků, průběh přípravy postižených žáků v autoškolách k získání řidičského oprávnění, zásady bezpečné jízdy a patologické jevy v dopravě. Součástí práce je i výzkumný projekt, jehož hlavním cílem je zjistit, jaké jsou možnosti získání řidičského průkazu u lidí s tělesným postižením a jejich uplatnění v silniční dopravě. Zároveň jsem se pokusil pomocí otázek zjistit pohled řidiče s tělesným postižením na silniční dopravu a chování dalších účastníků vzhledem k osobám postiženým. V závěru jsou shrnuta doporučení a návrhy ke změnám ve výcviku a výuce řidičů v autoškolách s ohledem na tělesně postižené. Práce se zaměřuje na učitele a řidiče v autoškole, jako účastníky provozu na pozemních komunikacích, obecně.

Klíčová slova:

Bezpečnost silničního provozu. Edukace. Patologické jevy v dopravě. Postižení. Pozemní komunikace. Pravidla silničního provozu. Řidič. Řidičský průkaz. Tělesně postižený jedinec. Učitel v autoškole. Výuka. Výcvik. Žadatel o řidičská oprávnění. Zkušební komisař.

Annotation:

This work deals with process of basic training and teaching in driving schools with a focus on people with disabilities. Its main task is to approximate the conditions of education of disabled in driving schools and a summary of legislative actions in the history of the highway code in the Czech Republic, history of teaching of driving license applicants and historical development of the society's behavior to physically handicapped people. The main aim of this work is the teacher's qualification, importance of pedagogy and psychology for teachers in a driving school, characteristics and attitudes of disabled pupils, their course of training in driving schools to get a driving licence, principles of safe driving and pathological phenomena in transport. I also tried to find out by questions the disabled driver's opinion to road transport and behavior of other participants in relation to disabled people. Finally there are summarized recommendations and suggestions for changes in training and teaching of drivers in driving schools with regard to disabled. The work is generally aimed at teachers and drivers in a driving school as participants of traffic on roads.

Key words:

A driving licence applicant. Education. Pathological phenomena in transport. Examiner. Road safety. Disability. A driver. Driving licence. A physically handicapped person. Driving instructor. Teaching. Training. Roads. The highway code.

Obsah

Úvod.....	8
1 Teoretická východiska.....	11
1.1 Právní úprava provozu na pozemních komunikacích – historie.....	11
1.2 Výuka žadatelů o řidičská oprávnění – historie.....	13
1.3 Vztah společnosti k tělesně postiženým jedincům – historie.....	13
2 Charakteristika osob s tělesným postižením.....	16
2.1 Vliv pohybového postižení na samostatnou schopnost pohybu.....	17
2.2 Tělesně postižený účastník v silničním provozu – zákonná úprava.....	20
3 Základní podmínky úspěšného odborného výcviku učitele v autoškole.....	24
3.1 Žák.....	24
3.2 Učitel.....	26
3.3 Výcvik tělesně postiženého uchazeče o řidičské oprávnění v autoškole.....	29
4 Odborné vzdělání učitele autoškoly.....	32
4.1 Význam psychologie pro učitele autoškol.....	35
4.2 Význam pedagogiky pro učitele autoškol.....	37
5 Podmínky dobré organizace vyučovací jednotky.....	40
5.1 Požadavky kladené na výběr učiva a dovedností.....	40
5.2 Zásady úspěšného odborného výcviku.....	42
5.3 Pomůcky v každodenní práci učitele autoškoly.....	43
6 Zkvalitňování výuky nových žadatelů o řidičské oprávnění.....	49
6.1 Výchova řidičů se zaměřením na oblast zodpovědného jednání.....	55
6.2 Výchovně - vzdělávací proces v dopravní výchově žáků ve školách.....	61
6.3 Navrhované změny ve výuce a výcviku v autoškole.....	63
7 Výzkumný projekt.....	65
7.1 Hlavní cíl výzkumu, dílčí cíle, metodologie výzkumu.....	65
7.2 Případové studie.....	66
7.3 Závěr výzkumu.....	83
Závěr.....	85
Seznam použité literatury.....	87
Seznam obrázků a tabulek.....	91
Přílohy.....	93

ÚVOD

Ve své diplomové práci bych se chtěl především zabývat problematikou procesu základní přípravy a výuky v autoškolách se zaměřením na osoby s tělesným postižením. Učiteli autoškol se odedávna stávali většinou lidé s láskou k motorismu, s bohatými odbornými znalostmi a praktickými zkušenostmi a poctivou snahou dát svěřeným žákům to nejlepší. Svědomitě a pečlivě se připravovali na vyučování a výcvik a přece se často a doslova prokousávali spleť různých neúspěchů pramenících převážně z problémů didaktických a metodických. Získávali však postupně praktické zkušenosti v práci s žáky a měli pak sami radost z jejich úspěchů.

Umět řídit motorové vozidlo není již dávno výsadou několika desítek jedinců, ale právě naopak. Tento požadavek se stal součástí všeobecného vzdělání každého moderního člověka a to i tělesně postiženého. Proto se také kursy pro řidiče v našich autoškolách nespokojí pouze s výcvikem vlastního řízení motorového vozidla. Autoškola by měla být schopna umožnit získání řidičského průkazu i lidem, kterým jejich handicap neumožňuje projít běžným kurzem. To klade velké nároky na autoškoly učitele a jejich přístup k žákům. Cílem každého, správného učitele autoškoly by mělo být dát každému budoucímu majiteli řidičského oprávnění i dostatek vědomostí a zkušeností nezbytných k dokonalému ovládnutí a udržování vozidla.

V práci učitelů autoškoly je třeba pochopit, že bez znalostí pedagogického minima by ještě dlouho tápali při hledání způsobů, jak soustavně, záměrně a cílevědomě zlepšovat nejen organizaci práce s žáky, ale především i metody a formy vlastní výuky a odborného výcviku. Učitel musí učivo nejen správně podat, vyhmátnout podle požadavků osnov podstatné a základní, ale také to v čas a s příslušnou účinností žáky naučit. Práce všech žáků v průběhu výcviku není stejná. U každého žáka působí totiž mnoho subjektivních faktorů, individuálních vlastností a zvláštností, k nimž musí učitel přihlížet, aby mohl s žáky lépe pracovat a jednat.

Je třeba si uvědomit, že odbornými znalostmi učitele dnes v širším slova smyslu nerozumíme jen umění řídit vozidlo, znalost techniky, údržby a pravidel silničního provozu, ale především právě hluboké a trvale v praxi užitelné znalosti základů psychologie, pedagogiky i metodiky. To vše proto, aby napříště učitelé autoškol mohli svou práci s žáky zlepšovat a zdokonalovat.

Proto se v moderní společnosti vynakládá velké úsilí na výuku a výchovu všech

účastníků provozu. Podmínkou kvalitní dopravní výchovy je systematičnost, počínající už v raném dětství (např. příkladem rodičů), musí obsahovat moderní metody a formy výuky prováděné speciálně proškolenými pracovníky a pedagogy.

K utvoření si celistvého pohledu na vývoj legislativy, výchovy účastníků provozu na pozemních komunikacích a pochopení současných pravidel provozu na pozemních komunikacích je potřeba projít nejen historii legislativy, výuky a zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění, vývoje silničních motorových vozidel, ale i odvětví silniční dopravy jako celku.

Práce v úvodní části formuluje cíle edukačního procesu a problematiku v autoškolách, mapuje počátky výcviku a silniční dopravy v autoškolách. Výcvik a výuka žadatelů o řidičská oprávnění je rozsáhlá oblast, tato práce zachycuje pouze stručnou historii vzhledem k svému rozsahu vývoje automobilové dopravy, v autoškolách edukační proces s nejzásadnějšími změnami a vývoj příslušné legislativy.

V další části se zaměřuje na začátky legislativy provozu na pozemních komunikacích až po současnost. Samotný základ práce tvoří proces základní přípravy učitelů výcviku a výuky v autoškole, výuky a výcviku tělesně postižených žadatelů o oprávnění řidičská a zkoušek z odborné způsobilosti tělesně postižených žadatelů o řidičská oprávnění. Je třeba také poznat, že při výcviku budoucích řidičů motorových vozidel nejde jen o požadované vědomosti a dovednosti, ale také o to, jaké myšlenky, přesvědčení, názory a cíle výcviku nebo výcvikem rozvinuté rozumové schopnosti a dovednosti žákům pomohou vytvářet a jakým cílům budou sloužit.

Potvrzuje to i přesvědčení, i že přes mohutný nástup moderních pomůcek a prostředků do výuky a výcviku zůstává rozhodujícím činitelem učitel. Měl by být žákům vzorem nejen svými odbornými a teoretickými znalostmi, ale především i vztahem k práci, žákům a k lidem vůbec. Zmiňuje se o rysech patologických v dopravě, postojích a vlastnostech tělesně postižených uchazečů autoškolního výcviku, hodnotí bodový řidičův systém a základy dopravně výchovy bezpečnostní. V závěru jsou doporučení specifikována pro řidiče a vyhodnocení přípravy žadatelů systému o řidičská oprávnění v České republice.

Cílem této práce je detailní popsání edukačního procesu a přípravy učitelů autoškoly k výcviku a výuce tělesně postiženého žáka, příprava tělesně postižených žadatelů o řidičská oprávnění ke zkouškám z odborné způsobilosti k řízení vozidel motorových, její vyhodnocení a navržení východisek k zlepšení systému výcviku a výuky v autoškolách ve vztahu k tělesně postiženým.

Výzkumný projekt je orientován na zjištění, jaké jsou možnosti získání řidičského průkazu u lidí s tělesným postižením a jejich uplatnění v silniční dopravě. Zároveň jsem se pokusil pomocí otázek zjistit pohled řidiče s tělesným postižením na silniční dopravu a chování dalších účastníků vzhledem k osobám postiženým. Dále jsem se snažil vyhodnotit, jak jsou tělesně postižení informováni o možnosti získání mimořádných výhod v silničním provozu nebo možnosti se procvičit v řízení upraveného ovládání vozidla. K zpracování výzkumného projektu jsem použil metody: osobní kazuistika, polostrukturovaný rozhovor a analýzu odborné literatury.

1. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

1.1 Právní úprava provozu na pozemních komunikacích – historie

Pravidla provozu měla v historii silniční dopravy různou podobu, zejména se rozšiřovalo množství povinností účastníků provozu, některá ustanovení zanikla úplně, ale jiná jsou stále platná i po více letech. Pravidla se složitěji formulovala a dále řešila stále komplikovanější systém práv a povinností účastníků provozu. Složitou dopravní situaci v současné Evropě se snaží sjednocovat a komplexně řešit společenství zemí Evropské unie. (Svátek, 2003)

Prudký růst průmyslové výroby si v polovině 19. století vyžádal stanovení zásad pro jízdu vozidel na silnicích. Předpisy nejdříve upravovaly pravidla provozu nemotorových vozidel. Nešlo ale o celostátní úpravu, ale o pravidla upravující provoz v jednotlivých částech rakousko-uherské monarchie. Na silnicích se jezdilo se vlevo, ale již v roce 1886 byla na Karlově mostě nařízena jízda vpravo.

V závěru 19. století vydalo c. k. místodržitelství *„Nařízení, kterým se vydávají prozatímní ustanovení o jízdě vozy automobilovými a koly motorovými na veřejných silnicích a cestách“*. V něm lze najít základní právní úpravy platné dodnes. (Ryba, 2004, Svátek, 2003)

Přelom století zasáhl provoz motorových vozidel již velmi čilý a rozvinutý, začala se tedy projevovat nutnost stanovit pravidla provozu na mezinárodní úrovni a vytvořit základní dokument, který jednotlivé státy budou moci přijmout. Roku 1909 byla proto v Paříži přijata *„Mezinárodní úmluva o jízdě automobily“*. Základním obsahem úmluvy byla registrace a povolování vozidel a regulace oprávnění k řízení. Zavedla výstražné tabulky jednotného vzoru a smluvní státy zavazovala k jejich zavedení. Pro Československo se stala závaznou v roce 1922.

Teprve v roce 1935 byl provoz jednotně upraven pro celé území Československé republiky zákonem č. 81/1935 Sb., *o jízdě motorovými vozidly*. Levostranný provoz byl zrušen 1. května 1939. Od tohoto data byl zaveden provoz pravostranný. V květnu roku 1938 vyšlo nařízení, které obsahovalo i vyobrazení dopravních značek.

Za okupace Německem bylo roku 1939 přijato nařízení s některými novinkami zvláště pak:

- *Kdo nedbá předpisů, je na předvolání povinen se zúčastnit vyučování o chování v silniční dopravě,*
- *na křižovatkách nerozlišených dopravními značkami platí přednost zprava,*
(Svátek, 2003)

V květnu 1950 vydalo Národní shromáždění Československé republiky zákon pod názvem „*Zákon o provozu na veřejných silnicích*“ (56/1950 Sb.), který se zabývá pouze obecnými zásadami provozu. Jeho zásadní význam spočívá však v tom, že převzal dokumenty schválené v Ženevě v roce 1949: „*Úmluva o silničním provozu*“ a „*Protokol o dopravních značkách*“. Tímto se ustanovily pravidla provozu nejen v českých zemích, ale i na Slovensku, kde stále platily předpisy z roku 1890 a zákon č. 81/1935 Sb.

Na základě vládního nařízení 54/1953 byla vydána vyhláška č. 196/1953 Ú. 1. (úřední list) o provozu na silnicích, která platila do poloviny roku 1956 a obsahovala další změny a nové pojmy. Roku 1961 začala platit nová „*Pravidla silničního provozu*“ vydaná vyhláškou č. 141/1960 Sb., která vzhledem k technickému pokroku zavedla „*50-ti km rychlost v uzavřené obci*“ a důsledněji se snažila přizpůsobit mezinárodním zásadám *Úmluvy o silničním provozu*, uzavřené v Ženevě roku 1949.

Od ledna roku 1967 vstoupila v platnost vyhláška číslo 80/1966 Sb. Některá z jejích nových ustanovení se zachovala dodnes: „*Povinnost být za jízdy mimo obec připoután bezpečnostním pásem*“, „*uzavřená obec*“ se mění na „*obec*“ apod.

1. ledna 1975 vyhlášku č. 80/1966 Sb., nahradila vyhláška číslo 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. Tato vyhláška platila až do 31. 12. 1989.

Vyhláška číslo 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, nabyla účinnosti dnem 1. ledna 1990. Při její novelizaci roku 1997 byla zvýšena rychlost na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla ze 110 km/h⁻¹ na 130 km/h⁻¹ a snížena v obci na 50 km/h⁻¹. (Ryba, 2004)

V únoru 1997 nabyl účinnosti zákon číslo 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Zrušil vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích a některé další vyhlášky, či jejich části, upravující pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Nová právní úprava komplexní provedená v roce 2000 dala celé oblasti mimo jiné vzniknout zákonu číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Nový zákon pak předkládá účel návrhu a zajištění souladu s předpisy EU. Schválený

zákon byl již devatenáctkrát novelizován do dnešní doby a chystají se další jeho úpravy. Je rozsáhlý poměrně a má velmi strukturu složitou. (Důvodová zpráva Ministerstva dopravy, 2000)

1.2 Výuka žadatelů o řidičská oprávnění – historie

První autoškola byla v Čechách založena firmou Laurin a Klement v roce 1907, která se v tom roce stala akciovou společností. Byla to třetí autoškola ve světovém měřítku, po autoškolách v Německu a Anglii, které vznikly v roce 1904. Předmětem výuky byla pravidla provozu na silnicích, zvládnutí řízení vozidla a ovládání jeho systémů a poměrně složitá a rozsáhlá výuka znalosti jednotlivých agregátů vozidla, jejich opravy a údržba. Ve 40 letech byly vytištěny první podrobné knihy i s obrázky pro výuku řidičů. (Dlouhý, 1947)

Zákonem číslo 56/1950 Sb., byla od roku 1950 výuka a výcvik žadatelů svěřena „jednotné celostátní organizaci“. Postupně byla zpracována velmi podrobná a přesná metodika výuky, která určila jednotný postup výchovy nových řidičů v celé Československé republice. Pravidelně byly vydávány knihy s aktuální legislativou a metodickým postupem výuky. Klád se důraz na odbornou kvalitu učitelů v autoškolách. (Slavík, 1955, Treybal, 1959)

Rok 1989 přinesl změnu zásadní do celé společnosti a autoškoly nemohly zůstat výjimkou. Muselo se reagovat rychle na podmínky nové. Rozpadl se aparát zaběhnutých autoškol státních a vznikaly autoškoly, statut mající „soukromé“ a to buď formou fyzických, nebo osob právnických. V dnešní době je rámcově koncepce zpracována předmětu učební osnovy výcviku a výuky nových řidičů, obsahu a rozsahu výuky, druhy a cíle procesu edukačního v autoškolách. Učebnice jsou na obsahové vysoké a pedagogické úrovni. (Kol. autorů: Autoškola, 2005)

1.3 Vztah společnosti k tělesně postiženým jedincům – historie

Tento vztah se vyvíjel v závislosti na struktuře společnosti v určité oblasti, dále na stupni myšlení, na morálce a normách společenského života. Z hlediska vztahu společnosti k tělesně postiženým jedincům je možné určit několik charakteristických období ve vývoji lidské společnosti. Ohlédnutím se do minulosti můžeme lépe pochopit současné struktury a

vývojové tendence. Změny v průběhu dějin se dají ukázat jak na charakteristice a definici tělesného postižení, tak na postojích k tělesně postiženým, či na podpoře a pomoci tělesně postiženým. (Vítková, M. 2006, s. 25)

V prvobytně pospolné společnosti vztah k postiženým určovaly životně existenční zřetele. Úsilí o zachování rodu či rodiny vedlo společnost k tomu, aby se zbavila jedinců nemocných, neschopných pracovat. To vedlo buď k jejich přímé likvidaci, nebo jejich vyloučení ze svého středu či opuštění – segregaci. Hovoříme o období represivním (srov. Hronová, M. 1987, 1993, Hruška, J. 1995, Kábele, F. 1992, Monatová, L. 1998, Gebauerová, J. 1998, ad.).

Vlivem křesťanství se začaly ve velmi dlouho trvajícím procesu měnit postoje k postiženým. O tělesně postižené, pokud si nevydělali na živobytí žebráním, se staraly zvláště kláštery, hospitály a různé nadace (Monatová, L. 1998, s. 37) V celém období převládala péče charitativní. Na druhé straně na konci středověku však bylo často považováno narození postiženého dítěte za boží trest seslaný na rodinu. Tělesně postižené dítě bylo považováno za méněcenné, nehodné života, za dítě ďábla (Kábele, F. 1992, s. 17). Počet tělesně postižených jedinců ve středověku byl značný, nejen jako následek vrozených postižení, ale i válek, nedostatečné výživy a zdravotnické péče.

Období humanismu a renesance, charakteristické svým návratem k antické vzdělanosti a kultuře, znamenalo i změnu vztahu společnosti k postiženým a jejich výchově a vzdělávání. Vzpomeňme např. myšlenku J. A. Komenského, který píše ve své vševýchově (1948, s. 56), že není nikoho, komu by moudrost nebyla potřebná, i když jeden je postaven na vyšší stupeň než druhý. Nikdo nesmí být zanedbáván zcela. Pod vlivem myšlenek Komenského a dalších humanistů se začaly postupně objevovat snahy o vzdělávání i tělesně a smyslově postižené mládeže v ústavech a zařízeních.

S prosazením kapitalistické struktury společnosti se posuzovali tělesně postižení zejména z pohledu schopnosti pracovat. Z tohoto důvodu se začala věnovat velká pozornost rehabilitaci postižených. Uvedený způsob myšlení ovlivnil i pohled na vzdělání tělesně postižených. Na přední místo zájmu se se dostala jejich profesní příprava. Myšlenku rehabilitační péče v plném rozsahu rozpracoval a realizoval prof. MUDr. Rudolf Jedlička se svými spolupracovníky. (Hronová, M. 1988, s. 13).

Od konce minulého století se vyvíjely diferencované formy vzdělávání a výchovy tělesně postižených. Pedagogická podpora dosáhla nových koncepcí se strukturou období předškolní, školní docházky i předprofesní a profesní přípravy. Velká pozornost se věnovala rozvoji speciálních škol pro tělesně postižené. Druhá polovina 20. století je poznamenána rozsáhlým integračním procesem, začleňováním dětí a mladistvých s postižením do běžných školních zařízení a škol pro nepostižené. Tento trend se projevuje v našem školství až do současnosti. (Vítková, M. 2006, s.29)

2. CHARAKTERISTIKA OSOB S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM

„Samotné tělesné postižení nebo onemocnění není důvodem k tomu si myslet, že to jsou nové, zvláštní vlastnosti člověka, připravují mu však daleko náročnější životní situace. Takové životní situace přinášejí nejen zvýšené nároky na nutnost přizpůsobení a posléze následkem toho ovšem i určitá osobitá nebezpečí pro psychický vývoj postiženého jedince.“ (Matějček, 2001)

Vývoj lidského jedince se zdravotním postižením je podmíněn stejnými psychologickými zákonitostmi jako fyzický vývoj dětí zdravých. U jedinců s postižením se ale navíc musí uplatňovat specifický vliv několika základních činitelů, které mohou způsobit určité překážky či být nebezpečím pro zdravý vývoj osobnosti jedince. Těmito základními činiteli jsou: rozsah postižení, vývojová úroveň dítěte, prožitek nemoci, postoj okolí k nemocnému dítěti či základní duševní konstituce pacienta.

Na psychiku malého dítěte s tělesným postižením zvláště působí, zda je jeho tělesné postižení vrozené nebo získané. Nelze jednoznačně říci, která z těchto dvou možností je snazší nebo lehčí. Rozhodující na tom je, že obě varianty v sobě skrývají problémy, s nimiž se musí hlavně sám vypořádat samotný postižený jedinec, tak i jeho nejbližší okolí.

V důsledku vrozeného tělesného postižení se setkáváme se základním problémem trvalého přizpůsobování těmto zvláštním životním situacím, které je pro něho samotného a neméně i pro jeho okolí často zatěžující, nepříjemné i náročné.

U osob s vrozeným postižením je největší psychická zátěž na samotné rodině, která se musí s vrozeným postižením vyrovnat jako první hned po narození dítěte. Nemůže-li se s tím rodina a její příslušníci vyrovnat, může dojít např. k rozpadu rodiny, nebo nevhodnému výchovnému prostředí, apod. Na rodinné výchově pak závisí další život osoby s postižením, protože rodina je první a základní, kdo by měl vést postiženého jedince k samostatnosti a snaze o aktivní život, kdo by měl působit na vůli postiženého jedince k překonávání nelehkých bariér a překážek. Rodina samotná je nejdůležitější součástí ve vývoji dítěte, protože může postiženému jedinci prospět nebo mu také zásadně uškodit. V období raného dětství, kdy tráví nejvíce času hlavně v kruhu rodiny, je nejdůležitější pro rozvoj rozumových schopností i celé osobnosti. Pokud nedojde k uspokojování základních potřeb postiženého dítěte, může celá výchova vést k psychické deprivaci, která zásadně

ovlivní psychický vývoj postiženého dítěte.

U osob s postižením získaným, je velmi důležité, aby tuto novou životní situaci zvládl a vyrovnal se s ní hlavně sám postižený jedinec. To má zásadní význam pro jeho následující zpětné zapojení do činností běžného života. K tomu je, ale taky potřebná způsobilost překonávat vzniklé komplikace, nehledě na nutnost silné vůle. Osoby se získaným postižením si mnohem více uvědomují vzniklé fyzické bariéry ve svém bezprostředním okolí, než osoby s vrozeným postižením, kteří jsou od narození zvyklé na každodenní boj s těmito nepříjemnými překážkami.

K nepříznivým vlivům, které jsou schopny zásadně ovlivnit vývoj osobnosti dítěte, se může zařadit např. izolace jedince, nebo naopak zvýšená četnost nových a nepoznaných podnětů, které mohou u jedince vyvolat obavy. Při hrubém zacházení či při týrání jedince může dojít k jeho výbuchům agresivity nebo naopak k apatii. Neodpovídající výchova může vést také k poruchám chování a k neurotickým poruchám. Neurotické poruchy mají schopnost způsobovat např. špatné stravovací návyky nebo nucené narušování rytmu spánku.

Závažným problémem tělesného postižení je jeho viditelnost. Tělesné postižení osoby je velmi viditelné, hlavně pak invalidní vozík je nepřehlédnutelný. Samotný invalidní vozík nemusí být jedinou věcí, která upoutá pozornost okolí. Např. u vážných forem DMO je postižena jemná a hrubá motorika, mimika, gestikulace, řeč apod. Problémy v řeči i mimice pak mohou způsobit nežádoucí pozornost, chybné porozumění či posměchu okolí.

2.1 Vliv pohybového postižení na samostatnou schopnost pohybu

„Člověk, který má handicap se od „nás zdravých“ liší snad jen na první pohled – „tím“, že neslyší, nevidí, či nechodí. Vnitřně jsme všichni totožní. Ne nadarmo je známo, že u lidí nebo u člověka je rozhodující, jaký je uvnitř a ne jaká je jeho tělesná schránka nebo jak vypadá.“ (Filipiová, 1998)

Pohybové postižení

Osoby, které jsou tělesně postiženy, představují velmi důležitou heterogenní skupinu. Jejich základním a taky společným znakem je omezení v pohybu. Toto tělesné postižení postihuje člověka sice v celé jeho osobnosti, ale motorika, vnímání, kognice a emoce jsou od sebe zcela neoddělitelné a zaručeně i vzájemně propojené. S mírným postižením tělesné

motoriky člověka nemusí být spojena žádná zásadní omezení, při diagnostikovaném těžším motorickém postižení můžou být pohybové možnosti člověka omezeny podstatně. Lze tedy závěrem říci, že mobilita jedinců s diagnostikovaným tělesným postižením velmi zásadně ovlivňuje kvalitu jejich dosavadního života a je základním předpokladem začátku jejich úspěšné integrace do společnosti. (Vítková, 2006).

Pohybová schopnost, zvláště pak pohyb samostatný, je pro člověka životně důležitá. Zdraví, kterého si někteří lidé vůbec neváží, nám dává tu možnost a umožňuje dělat a činit cokoli nás napadne. Můžeme pracovat a pohybovat se bez zásadního omezení, přizpůsobit svůj volný čas potřebám svým i potřebám rodiny, jak se nám jen líbí. Postižení však lidé však takové možnosti nemají a jejich postižení jim tyto neomezené možnosti bere. Toto pohybové omezení s sebou přináší problémy v oblasti sociální a psychické. Stačí si jen vzpomenout, jak jsme nevrlí a nepříjemní, když máme například zlomenou nohu a musíme se pohybovat o berlích a o jakoukoli i sebemenší pomoc žádat druhé. Volnost pohybu nám umožňuje kontakt s okolím a tím zásadně přispívá také k naší lepší samostatnosti, socializaci, působí kladně na náš psychický vývoj i na naše zdraví, zajišťuje nám bezproblémovou komunikaci a spolupráci s druhými osobami.

Zámečnicková sděluje, že základní lidské pohyby můžeme označit jako nástroj, který zaručuje člověku:

- zlepšení předpokladů pro sebepojetí a soběstačnost;
- navazování sociálních vztahů;
- podporu zdraví a upevnění kondice;
- přísun podnětů, informací a poznatků;
- formativní působení sociokulturních činitelů;
- příležitost k sebereprezentaci;
- existenční zajištění, vč. pracovního uplatnění;
- výkon občanských práv a svobod;
- zábavu a prožitek atd. (Zámečnicková, 2008)

Člověk s pohybovým postižením to nemá taky lehké ve výchovně vzdělávacím procesu a přípravě na povolání, včetně pak práce samotné. Základní potřeba bezbariérového prostředí a popřípadě výtahu, může negativně ovlivnit výběr školy a ne každá škola v místě bydliště osoby tělesně pohybově postižené je schopná a ochotná

zajistit podmínky pro řádnou integraci těchto osob. Tak i dostupnost odpovídajícího zaměstnání, které bude vyhovovat postiženému. Osoba s tělesným postižením tak nemá možnost, kde pracovat, kde studovat nebo plnohodnotně trávit volný čas a je tím pádem značně omezená. Schopnost pohybu s omezením a zajištění mobility tak zásadně ztěžují případně i hodně zabraňují začlenění takové osoby do běžného života. A právě z toho závažného důvodu je velmi důležitá intervence a včasná pomoc.

Vliv pohybového postižení na schopnost samostatného pohybu

Ne každá osoba, která je tělesně postižena může dosáhnout plné schopnosti samostatného pohybu a tím dané nezávislosti. Někteří jedinci dokonce zůstanou plně závislí na pomoci od svého okolí. Svou důležitou roli v tom případě má míra závažnosti pohybového postižení a bariéry vytvořené naší společností. Následně a podrobné rozdělení míry tělesného postižení podle schopnosti pohybu a problémy s tím spojenými:

1. skupina

osoby s lehčím tělesným postižením;

pohyb za pomoci francouzských berlí nebo hole (většinou u starších osob);

komplikace – vstávání ze židle, nástup do dopravních prostředků, kluzký terén, vysoké schody, apod.

2. skupina

osoby se středně lehkým tělesným postižením;

pohyb pomocí hole, francouzských berlí a pomocí různých ortopedických a protetických pomůcek;

osoby mají znatelné potíže s plynulou chůzí jako takovou;

komplikace – vstávání ze židle a postele (pomoc druhé osoby), kluzký terén, chůze do schodů bez zábradlí, používání dopravních prostředků je pro ně zcela nepřístupné a nemožné.

3. skupina

tyto osoby využívají vozík jen pro pohyb venku (lidé s amputací dolních končetin, starší lidé, apod.);

osoby upoutané trvale na ortopedický vozík, které jsou jinak zcela schopni být samostatné,

potřebují asistenci druhé osoby jen ve zcela výjimečných případech;
osoby na vozíčku vyžadující k některým úkonům (osobní hygiena, přesuny z vozíku na lůžko, apod.) pomoc druhé osoby;
osoby na vozíčku vyžadující asistenci druhé osoby čtyřicet hodin denně;
vozíčkáři pohybující se na elektrickém vozíku, ovládaném např. jednou rukou, samotný elektrický vozík vyžaduje daleko větší prostory na manipulaci než mechanický vozík.

4. skupina

osoba a její tělesné onemocnění se změnou (progrese);
osoba s tělesným postižením prochází postupně jednotlivými výše uvedenými skupinami. (Filipiová, 1998).

Žádné rozdělení na skupiny nelze brát doslova, a to z jednoduchého důvodu, že množství lidí do ní spadající je nejen velmi široké, ale taky pestré. Podle Filipiové (1998) zásadně rozhoduje o míře závislosti na pomoci druhých osob nebo individuálních zvláštěnostech ve vybavení např. bytu u každé tělesně postižené osoby i její tělesná konstrukce, věk a mnoho dalších důležitých vlivů. Nezáleží tedy jen na druhu postižení nebo nemoci, následků či vážnosti úrazu, které způsobuje. Každý postižený člověk je tak jedinečný a má své osobité nároky, jako jakýkoli člověk zdravý, a je tedy nutno k takovému člověku i individuálně přistupovat.

2.2 Tělesně postižený účastník v silničním provozu – zákonná úprava

„Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu“ (§ 3 zák. č. 361/2001 Sb., provozu na pozemních komunikacích).

Účastník v silničním provozu, který by s ohledem na podstatně sníženou tělesnou nebo duševní schopnost mohl ohrožovat jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích nebo taky svoji osobu, se nemůže účastnit tohoto provozu i při nebezpečí, že může dojít k takovému ohrožení.

Další podstatné ustanovení ve vztahu k pohybově postiženým je zakotveno v zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v § 5, který klade řidiči povinnost dbát zejména zvýšené opatrnosti vůči osobám s omezenou schopností pohybu a

orientace, dětem, osobám těžce zdravotně postiženým, brát ohled na řidiče začátečníka, vozidlo přepravující děti, nebo osobu vážně zdravotně postiženou. Počáteční ze zákonných výjimek je dopravní výjimka v nutnosti, být během jízdy připoután bezpečnostním pásem, kdy nemusí být v dopravním prostředku připoutaná osoba, která takhle nemůže učinit ze závažných zdravotních důvodů. Toto však musí být prokázáno lékařským potvrzením.

Z dalších povinností ostatních účastníků, vzhledem k pohybově postiženým osobám v provozu, vyplývá ze zákona (361/2000 Sb., § 25) o provozu na pozemních komunikacích v předpisu stání a zastavení, kde je řečeno, že „...při zastavení a stání nesmí řidič znemožnit ostatním řidičům vyjetí z řady stojících vozidel. Při zastavení a stání vedle vozidla s označením **Označení vozidla přepravujícího osobu těžce pohybově postiženou musí ponechat boční odstup nejméně 1,2 m**“.

Je třeba zdůraznit a uvědomit si, že tělesně postižená osoba nemusí být jen osobou přepravovanou, ale může být i řidičem motorového vozidla. Z tohoto důvodu je třeba nutně zachovat patřičný odstup z obou stran takto zaparkovaného motorového vozidla. Se zdůrazněním, že v případě zastavení bez dostatečného bočního odstupu od takto označeného vozidla, eventuálně, zastavíme-li těsně u místa určeného pro parkování osoby se závažným tělesným postižením, způsobíme takové postižené osobě notný problém při vystupování a nastupování z motorového vozidla. Mnohokrát můžeme být svědky i takové vážné dopravní situace, když řidič přepravující osobu tělesně postiženou je nucen zastavit na komunikaci, kde umožní vystoupení postižené osoby a teprve je schopen v zúženém prostoru zaparkovat vozidlo. Tělesně postižená osoba je v takovémto případě ve značné míře ohrožena na svém životě nebo zdraví.

Označení vozidel přepravující osobu těžce postiženou

Silniční zákon o provozu na pozemních komunikacích (č.361/2000 Sb., § 67) určuje speciální označení vozidel a osob tímto způsobem:

„Označení vozidla přepravujícího osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou (dále jen "označení O1") nebo označení vozidla řízeného osobou sluchově postiženou (dále jen "označení O2") nebo označení vozidla praktického lékaře („ve službě stanovené prováděcím právním předpisem“) smějí užívat jen osoby, které toto označení obdrží od příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností nebo od oprávněného orgánu v zahraničí.“

„Označení O1 vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností osobě, které

byly přiznány mimořádné výhody II. stupně s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou nebo III. stupně podle zvláštního právního předpisu.“

„Označení O2 vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vlastníku motorového vozidla, kterému byly přiznány mimořádné výhody II. stupně z důvodu postižení úplnou nebo praktickou hluchotou“

„V jednotlivých případech, a je-li to naléhavě nutné, nemusí po dobu nezbytně potřebnou řidiči s označením O1 a praktičtí lékaři ve službě podle odstavce 1 dodržovat zákaz stání a zákaz stání vyplývající z dopravní značky "Zákaz stání"; přitom nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.“

„Označení vozidla O1 lze použít pouze v případě, řídí-li vozidlo nebo je-li ve vozidle přepravována osoba, která je držitelem označení O1 vydaného podle odstavce 1. Přepravovaná osoba je povinna prokázat na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie, že jí byly přiznány mimořádné výhody podle zvláštního právního předpisu, které ji opravňují k užívání vozidla s označením O1.“

„V jednotlivých případech, a je-li to naléhavě nutné, mohou vozidla s označením O1 vjíždět i tam, kde je značka „Zákaz vjezdu,, omezena dodatkovými tabulkami „JEN ZÁSOBOVÁNÍ“, „MIMO ZÁSOBOVÁNÍ“, „JEN DOPRAVNÍ OBSLUHA“ a „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“.“

„V jednotlivých případech, a je-li to naléhavě nutné, mohou vozidla s označením O1 vjíždět i do oblasti označené dopravní značkou „Pěší zóna“.“

„Na vyhrazené parkoviště pro vozidlo označené znakem O1 je vozidlům bez označení O1 vjezd zakázán.“

„Silniční správní úřad může na základě žádosti osoby, které bylo vydáno označení O1, vydat rozhodnutí o zřízení vyhrazeného parkoviště v místě bydliště podle zvláštního právního předpisu. Silniční správní úřad vykonává podle zvláštního právního předpisu¹⁾ dohled nad řádným užíváním vyhrazeného parkoviště.“ (Zákon 361/2000 Sb. [online]).

Toto označení vozidla přepravujícího osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou (č. O1), musí být na vozidle viditelně umístěno. ([www. wikipedia](http://www.wikipedia) [online]).

Obr. 1: Označení vozidla přepravujícího osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou



Zdroj: (www.cs.wikipedia.org, 2006 [online]).

3. ZÁKLADNÍ PODMÍNKY ÚSPĚŠNÉHO ODBORNÉHO VÝCVIKU UČITELE V AUTOŠKOLE

Dobrá práce učitele v autoškole je podmíněna mnoha okolnostmi, má-li přinést skutečný úspěch, úměrný vynaloženému úsilí a námaze učitele. Efektivita této práce je tedy přímo závislá na řadě faktorů a jen na některé může učitel sám bezprostředně působit kvalitou své osobnosti, svým úsilím i svědomitostí je může ovlivňovat.

Základním požadavkem ve výuce jakéhokoli instruktora v autoškole by se mělo stát to, aby nejen dobře naučil žáka plně ovládat motorové vozidlo v silničním provozu při jeho řízení, znát údržbu a obsluhu vozidla, ale taky porozumět zákonu č. 361/2000 Sb. o silničním provozu na pozemních komunikacích, ale hlavně praktické užití tohoto předpisu v řídičské praxi. Znat důsledky a následky svého chování řídit se jimi.

Nyní můžeme se zřetelem k metodice práce učitele popsat ty faktory, které jsou rozhodující, a můžeme si ukázat alespoň na několika příkladech, co může učitel autoškoly udělat, aby pro svou práci zajistil v rámci možností nejvýhodnější podmínky a tedy i nejvyšší efektivitu této práce. (Doležal, Styblíková, Novotný, 1966).

3.1 Žák

Vyjdeme-li z předpokladu, že žák i učitel jsou v průběhu vyučovacího procesu vzájemně rovnocennými partnery, je zřejmé, že tedy nejen kvalita osobnosti učitele, o které pohovoříme později, ale i kvalita osobnosti žáka má svůj rozhodující význam a je jednou z podmínek ovlivňující výsledky učitelovy práce v kursu autoškoly. Jde přitom samozřejmě nejen o okamžitou tělesnou a duševní dispozici jednotlivých žáků při výuce a při výcviku, ovlivňovanou celou řadou okolností (únavou z práce, problémy v práci, rodině apod.), na kterou musí učitel vzít zřetel, ale také o celkový stupeň jejich předběžné přípravy, vzdělání a o úroveň jejich inteligence.

Učitelé autoškol mi jistě dají za pravdu, tvrdím-li, že je podstatný rozdíl ve vztahu k výuce a výcviku mezi žáky, kteří sami netrpělivě o řídičské oprávnění usilují (protože třeba již mají motorové vozidlo nebo chtějí řídit vozidlo v zaměstnání) a těmi, kteří svou účast v kursu považují bezmála za nutné zlo. Zde zůstává často i zkušený učitel bezmocný, má-li u některých žáků v kursech vzbudit opravdový zájem a vychovat z nich zdatné a

svědomité řidiče.

Záleží nejen na tom, jak učitel dovede žákům smysl a význam každého úkolu vysvětlit, jak dovede studium i výcvik vhodně motivovat a nakolik je sám vynikajícím odborníkem, psychologem a pedagogem. (Doležal, Styblíková, Novotný, 1966).

Vztah mezi žákem a učitelem má tu nejdůležitější úlohu při základním postoji žáka k výuce nebo výcviku. Pozitivní spjitost žáka vůči učiteli ho dovede kladně motivovat i vzhledem k jeho předmětu a usměrňuje jeho postoj k výuce. Kvalita vztahů se odrazí samozřejmě i na duševní rovnováze jak žáka, tak i učitele.

Žák si vytváří k učiteli kladné stanoviska také podle toho, zda u něho tyto vlastnosti nalézá, které hodnotí pozitivně a které jemu „vyhovují“. Rovněž prostředí sociální žáka, např. jeho kamarádi, rodina a kolektiv třídy mohou ovlivňovat k učiteli žákův vztah.

Velmi důležitou mají úlohu charakterové vlastnosti autoškoly učitele, zejména vlastnosti pracovní, citové a mravní, dále pověst společenská, estetická, zevnějšku úprava, způsob jednání, úroveň vzdělanostní, jeho zájmy mimoškolní apod.

Příznivě působí na učitel žáky, který je osobností vyzrálou, naopak negativně působí typ agresivního učitele, který nedovede s lidmi spolupracovat, nemá jich v úctě a vážnosti, je hodně podezřívavý, názory dělá o žácích ukvapeně a bez rozmyšlení a jen ovládá s obtížemi své afekty. (Loveček, Čadílek, 2003)

Pokud je v kursu autoškoly žák se speciálními vzdělávacími potřebami, je potřeba výuku i výcvik tomuto individuálně přizpůsobit. Za žáky se speciálními vzdělávacími potřebami jsou žáci se zdravotním postižením – tělesným zrakovým, sluchovým, mentálním, autismem, vadami řeči, souběžným postižením více vadami a specifickými poruchami učení nebo chování, žáci se zdravotním znevýhodněním – zdravotně oslabení, dlouhodobým onemocněním a lehčími zdravotními poruchami vedoucími k poruchám učení a chování a žáci se sociálním znevýhodněním.

Jejich integrace vyžaduje vytvoření určitých podmínek, kterými jsou především: příprava a uspořádání třídy, školy, odborná připravenost pedagogů, přijetí spolužáky, kolektivem třídy, příprava kolektivu, systematická práce s rodinou, zajištění potřebného materiálního vybavení. Jednou z důležitých podmínek je i nižší počet žáků ve třídě. Samozřejmě, že s integrací musí souhlasit rodiče, ředitel dané školy, musí být na doporučení příslušného poradenského pracoviště. Jednou z hlavních podmínek úspěšného vzdělávání žáků se zdravotním postižením a zdravotním znevýhodněním je zajištění kvalitně připraveného personálu. Ale tu jsme vlastně již u druhé z rozhodujících podmínek

úspěšného odborného výcviku, kterou je bezesporu kvalita osobnosti učitele. (Vítková, M. 2006, s. 159)

3.2 Učitel

Integrované vzdělávání závisí na konkrétní činnosti učitele ve třídě. Ta je ovlivněna jeho vzděláním, zkušenostmi, očekáváním a přístupy, stejně jako faktory mimo školu. Je to učitel, který zavádí inkluzivní výuku do denní praxe, proto je faktorem rozhodujícím.

Mezi základní kompetence učitele v přístupu k postiženým žákům můžeme řadit: při působení na jedince používat reedukační metody a postupy, využívat kompenzačních pomůcek, vytvářet příznivé klima třídy, seznámit spolužáky i ostatní s jinými způsoby práce, umět rozpoznat skutečné vědomosti, dovednosti a znalosti žáka, s tím souvisí znalost učitele speciálně-pedagogické diagnostiky, vycházet z toho, v čem je žák úspěšný a motivovat ho k činnosti, vysvětlit žákovi, v čem tkví jeho potíže, citlivě vnímat reakce dítěte a zamezit stresujícímu prostředí, řídit se platnými vyhláškami a zákony, vytvořit konstruktivní spolupráci s rodinou, v rámci integrovaného dítěte zajistit základní podmínky a speciálně – pedagogický přístup, spolupracovat s výchovnými poradci, s poradenským pracovištěm. (Vítková, M. 2006, s. 160)

Každý, kdo učí a vychovává, zanechává v povaze svých žáků trvalou stopu svého výchovného vlivu a v základech jejich odborných vědomostí, které sami praxí i dalším studiem mohou dále rozvíjet, obraz svého působení. Svou prací přispívá tedy každý učitel k rozšiřování vědomostí, dovedností i návyků svých žáků, ovlivňuje, spoluvytváří a formuje jejich charakterové vlastnosti, pomáhá jim orientovat se v různých životních situacích. Je proto pro naši společnost stejně cenný, jako každý, kdo zlepšuje výrobu, jako lékař, který zachraňuje životy, jako vědec, který otevírá svou prací nové perspektivy vědě a technice.

Učit a vychovávat je pro mnohé učitele ctí a měli by k této práci s tímto vědomím přistupovat všichni. Učitelem se člověk nerodí. Tím se stává – poctivým úsilím a snahou, obětavostí a opravdovou láskou k lidem. Dobrým učitelem se pak stane svědomitým a pečlivým plněním učitelských povinností, pílí, soustavným studiem a stálým odborným růstem.

Dobrý učitel by měl být dokonale vyzbrojen odbornými vědomostmi a základními

poznatky z psychologie a pedagogiky. Měl by rozumět své práci a umět to, čemu chce žáky naučit, vysvětlit různými způsoby. Měl by se vždy svědomitě a včas připravovat na svou práci s žáky a již při této přípravě projevovat aktivitu a iniciativu. To mu umožní nalézat stále nové, lepší a dokonalejší způsoby práce, z nichž bude mít on i žáci pocit upřímného uspokojení.

K žákům by se měl učitel chovat vždy taktně a bát jim opravdovým rádcem a přítelem bez ohledu na jejich věk, vzdělání či společenské postavení. Svou autoritu u nich si získá a upevní kvalitou své práce, svým jednáním a vystupováním. Měl by umět stejně dobře obhájit svou pravdu jako přiznat chybu, pokud se jí omylem při výkladu dopustil. Práci se žáky i jejich studium musí umět dobře organizovat a řídit a své svěřence vést tak, aby v průběhu kursu získali co nejvíce vědomostí a dovedností. Měl by být na ně nesmlouvavě přísný, ale přátelský, vyžadovat dochvilnost, přesnost a poctivost v plnění úkolů. To ovšem předpokládá, že tyto zásady bude bezpodmínečně plnit i on sám.

Účastníci kursu jsou společenstvím do té doby většinou vzájemně si neznámých lidí, které společný zájem svedl na krátkou dobu do jednoho kolektivu. Učitel v autoškole by měl umět výchovně na tento kolektiv působit, zpevňovat jej, ale také vhodně využívat jeho kladného vlivu. Sám by pak měl být dobrým členem učitelského kolektivu autoškoly a měl by být nejen schopen, ale také opravdu ochoten v něm pracovat. (Doležal, Styblíková, Novotný, 1966).

Učitelův morální postoj představuje myšlení, ukázněnost a chování. Morální postoj a osobnost učitele je tím nejmocnějším prostředkem příznivého působení na žáka. Tato základní výbava každého, dobrého učitele je často účinnější než vybrané pedagogické postupy a metody zdůrazňující výchovný cíl.

Učitelská pozornost, je podstatou tvorby a důsledného respektování jedinečnosti žáka, otevřené a klidné jednání s uchazeči, důležitá způsobilost sebeovládání při důslednosti, přiměřenosti a zachování náročnosti úkolů. Je to kvalitativně jeden z vysokých stupňů reciproční působení v počínání mezi žákem a učitelem. Tato vlastnost je u učitele autoškoly velice důležitá, zvláště při výcviku, kde v provozu vznikají různé situace, které musí žák s učitelem řešit. Proto je velice důležité, aby byl učitel velice dobře pedagogicky připraven.

Učitelskou rozvahou se myslí pracovat v plném soustředění, velice uvážlivě, klidně a s dostatečným porozuměním se snažit vysvětlit učební látku nebo dovednost. Nesnažit se být znervózněn třídou nebo žáky ve třídě, snahy k provokacím nepřehlížet, ale v rámci

pedagogického taktu je usměrňovat.

Učitelství optimizmus by měl být schopen každý pedagog nejen vytvářet, ale taky se na něm podílet a to nejen učitel v autoškole. Je to projev o jeho pevném postoji, účinnosti a přesvědčení jeho pedagogické činnosti, víru v způsobilosti žáka, radost z dosažených cílů a vnímavý postoj k učitelství práci. Učitel v autoškole také často zvedá žákovo sebevědomí, což vede k jeho lepším výsledkům při výuce a výcviku.

Učitelství připravenost je základem pro práci pedagoga, zahrnuje pedagogické i odborné poznatky a praktické zkušenosti. Prostřednictvím těchto poznatků a zkušeností může být schopen vyřešit problémy, které jsou v každodenní práci pedagoga aktuální – výchovná a vzdělávací složka.

Učitelství zaujatost je základním pilířem a předpokladem k úspěšné práci pedagoga, vyznačující se výrazně aktivním přístupem k žákům, citově pozitivním a výchovným postojem k učební látce a vlastnímu učitelství působení.

Přístupování k žákům se může projevovat především v hodnotě pedagogické práce, musí být snahou poznat duševní způsobilost a kvalitu žáků, zjišťovat jejich požadavky, zájmy a hodnoty. Vědomosti žáků jsou pak schopny řešit a pomáhat v jejich osobních problémech a účastní se na jejich vzdělání a výchově.

Nestranný postoj k žákům je potřebou, aby pedagog byl stejně nesnadný, ale i stejně nestranný ke všem studentům, aby jednal stejně při jejich vyhodnocení, nepodléhal jednostranným rozpoložením a zejména pak přimlouvání se.

Žáci velice pozorně následují všechny vyjádření učitele, jeho chování a prezentaci, měli by mít snahu se mu podobat v určitých prospěšných úkonech v jeho dovednostech či vědomostech, obráceně pak jsou až přehnaně hodnotící třeba i k jeho malým chybám a malým nedokonalostem.

Pouze následující vzdělávání a získávání specializovaných i pedagogických vědomostí je podmínkou trvalé autority učitele, což je ta hlavní podmínka jeho zdařilé vzdělávací a výchovné práce. Nároky, které se kladou na žáka jednotlivce, platí tak i pro veškeré pedagogické skupiny. To má za význam, že v procesu vyučování, nepůsobí vzdělávací pracovník samostatně, ale v oblasti celého seskupení řídicích pracovníků a pedagogů. (Loveček, Čadílek, 2003)

Práce učitele autoškoly je velice náročná po psychické stránce. Musí současně vykonávat několik činností - sledovat situaci v silničním provozu, učit žáka řídit vozidlo, sledovat, jak žák reaguje na tuto situaci. Poslední dobou se několika násobně zvýšil provoz

na pozemních komunikacích, ale bohužel se neustále snižuje praktické uvažování žáků k řízení vozidel.

Proč jak reagovat na nejrůznější podněty naučit žadatele o řidičské oprávnění, v silničním provozu je jasné: Ve většině případů je viníkem dopravní nehody člověk, který selhal. Činnost řidiče je společensky odpovědná právě vzhledem k nebezpečnosti dopadu selhání jedince. Jen dobrý autoškoly učitel je schopný vštípit uchazeči základy citu ohleduplnost k ostatním účastníkům silničního provozu pro bezpečnou jízdu, respekt k dopravní legislativě. Odpovědnost autoškoly učitele při výchově řidičů nových, při kurzech doškolovacích a řidičského rozšíření oprávnění, je založena na schopnostech a kvalifikovanosti odhadnout, zda žadatel o oprávnění řidičské dosáhl takových dovedností, vědomostí a návyků, že je podrobit schopný se zkoušce a stát se řidičem - účastníkem odpovědným silničního provozu. (*Centrum dopravního výzkumu, 2007 [online]*).

3.3 Výcvik tělesně postiženého uchazeče o řidičské oprávnění v autoškole

Výcvik pro osoby s tělesným postižením se může absolvovat více způsoby:

- některé autoškoly mají speciálně upravená vozidla, na nichž se může učit řídit
- může se učit ve vlastním vozidle se speciální úpravou pro tělesné postižené.

Vozidlo nemusí být vybaveno jako vozidlo autoškoly, ovšem výcvik musí v autoškole probíhat. Kvalitní příprava řidičů s tělesným postižením je ještě podstatnější než příprava řidičů zdravých. Jejich zdravotní postižení totiž neumožňuje řízení motorového vozidla v provozu klasickým způsobem. Motorové vozidlo musí být přizpůsobeno povaze jejich tělesného postižení. Tělesně postižený uchazeč o řidičský průkaz, může absolvovat výuku a výcvik ve speciální autoškole, která je tomu přizpůsobena. V České republice proto vznikají specializované autoškoly, které se prioritně zabývají výukou tělesně postižených uchazečů o řidičské oprávnění.

Tyto autoškoly disponují speciálně upravenými motorovými vozidly, bezbariérovým přístupem do budovy, který umožňuje snadnější pohyb tělesně postižených ve výukových prostorách. Instruktoři v takto specializované autoškole jsou vysoce pedagogicko-psychologicky vzdělaní, autoškola má k výuce a výcviku moderní vybavení didaktickou technikou a taky dopravními simulátory nebo trenažéry. Tělesně postižený uchazeč o

řidičský prŕkaz má zde možnost výcviku v motorovém vozidle, které je speciálně upraveno, tato speciální úprava je především zaměřena na konkrétní postižení uchazeče o řidičský prŕkaz eventuálně na postižení horních nebo dolních končetin, které patří k nejčastějším tělesným postižením.

Většina cvičných motorových vozidel v autoškole je přizpůsobena k možnosti ovládání vozidla jen ručně, a proto jsou tyto vybaveny:

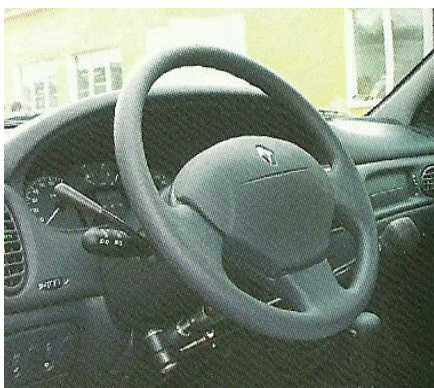
- ručně ovládanou brzdou
- ručně ovládanou spojkou
- ručně ovládaným akcelerátorem plynu
- automatickou sekvenční převodovkou

Obr. 2: Úprava motorového vozidla pro ruční řízení



Zdroj: (<http://www.jpsservis.eu>, 2012 [online]).

Obr. 3: Úprava motorového vozidla pro ruční řízení



Zdroj: (<http://www.jpsservis.eu>, 2012 [online]).

Vyjma ovládacích prvků řízení je možno upravit zdravotně postiženým řidičům samotné motorové vozidla i dalšími úpravami – např. sedadlo pro řidiče, které je otočné, umožní snadnější vystupování a nastupování z motorového vozidla. Úprava zadních dveří a sedadel zase umožňuje snadnější umístění invalidního vozíku nebo berlí do vozidla.

Základní podmínky pro provozování autoškol, metody provádění výcviku a výuky žadatelů o získání řidičského oprávnění v autoškole k řízení motorového vozidla jsou zaneseny v zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

4. ODBORNÉ VZDĚLÁNÍ UČITELE AUTOŠKOLY

Odborné vzdělání je důležité nejen pro učitele autoškoly, ale taky by mělo být základní výbavou každého učitele. Obor výcviku a výuky řízení motorových vozidel a provoz autoškol je v České republice specifický tím, že nespadá jako pod činnost ministerstva školství, ale pod ministerstvo dopravy. Bylo by však přínosné, aby se v zájmu zdokonalení přípravy nastávajících žadatelů o řidičské oprávnění, měli jejich učitelé pedagogické a psychologické vzdělání. Poněvadž však není žádnou zákonnou povinností stanoveno, aby instruktor v autoškole měl toto pedagogické nebo psychologické vzdělání, nechávají si autoškoly při výuce nového učitele výuky nebo výcviku zpracovávat od akreditovaných dopravních psychologických pracovišť pro personální poradenství a diagnostiku, nejlepší charakteristiku nového kandidáta na pozici učitele autoškoly. Legislativně mají obor autoškol a učitelů autoškol na starosti krajské úřady, které taky provádí zkoušky učitelů teorie a učitelů pro praktický výcvik. Tyto úřady rozdělují požadavky na vzdělání učitele autoškoly na dva základní celky. Instruktor pro výuku teorie a instruktor pro praktický výcvik. Přesněji tyto požadavky definuje zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, kde v § 21 jsou specifikovány podmínky k získání profesního osvědčení učitele autoškoly. viz. příloha (Zákon 247/2000 Sb. § 21 [online]).

Učitel teoretických předmětů

Základní příprava učitelů výuky a výcviku

Tab. 1 - Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly dle rozsahu oprávnění

	<i>Rozsah oprávnění osvědčení pro učitele</i>	<i>POT</i>	<i>POP</i>	<i>POÚ</i>
1.	<i>Legislativa (činnost autoškoly, výuka a výcvik, provoz vozidel)</i>	10	10	10
2.	<i>Základní dopravní psychologie</i>	18	18	18
3.	<i>Základy pedagogiky a rétoriky</i>	22	22	22
CELKEM		50	50	50

Zdroj: (Zákon č. 247/2000 Sb. [online]).

Tab. 2 - Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly pro výuku teorie

<i>Výuka teorie</i>		<i>POT</i>	<i>POP</i>	<i>POÚ</i>
4.	<i>Metodika (didaktika) výuky teoretických předmětů</i>			
a)	<i>Předpisy o provozu na pozemních komunikacích</i>	6	2	8
b)	<i>Ovládání a údržba vozidla</i>	6	2	8
c)	<i>Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy</i>	6	2	8
5.	<i>Náslechy a výstupy ve výuce teorie</i>			
a)	<i>Předpisy o provozu na pozemních komunikacích</i>	28		28
b)	<i>Ovládání a údržba vozidla</i>	18		18
c)	<i>Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy</i>	20		20
<i>Celkem teoretické předměty</i>		84	6	90

Učitel praktického vyučování

Tab. 3 - Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly pro praktický výcvik

<i>Praktický výcvik</i>		<i>POT</i>	<i>POP</i>	<i>PO</i>
6.	<i>Metodika (didaktika) výcviku praktických předmětů předmětů</i>			
a)	<i>Výcvik v řízení vozidla (obsahová stránka)</i>	54	8	12
A.	<i>Řidičský trenážér (forma získávání základních dovedností)</i>		6	6
B.	<i>Autocvičiště (stavba překážek - rozměry)</i>		12	12
C.	<i>Provoz na pozemních komunikacích (volba trasy pro etapy výcviku)</i>		8	8
b)	<i>Praktická údržba vozidla</i>	2	4	6
7.	<i>Náslechy a výstupy v praktickém výcviku</i>			
a)	<i>Výcvik v řízení vozidla</i>			
A.	<i>Řidičský trenážér</i>		6	6
B.	<i>Autocvičiště</i>		8	8
C.	<i>Provoz na pozemních komunikacích</i>		20	20
b)	<i>Praktická údržba vozidla</i>		12	12
<i>Celkem praktický výcvik</i>		6	84	90

Zdroj: (Zákon č. 247/2000 Sb. [online]).

Tab. 4 - Celkový minimální počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly dle rozsahu oprávnění

Minimální počet hodin základní přípravy			
Celkem	140	140	230

Vysvětlivky:

POP - profesní osvědčení omezené jen pro výuku praktického výcviku

POT - profesní osvědčení omezené jen pro výuku teorie

POÚ - profesní osvědčení úplné

Poznámka: Výcvik a výuka předmětu zdravotnická příprava není obsahem tabulky.

(Zákon 247/2000 Sb. [online]).

Zatímco u učitele výcviku v řízení se vyžaduje především praktická zkušenost v řízení, znalost metodických postupů pro výcvik a schopnost zvolit optimální způsob komunikace s konkrétním žákem, u učitele teoretických předmětů jde zejména o jeho osobnost, rétorické a didaktické schopnosti. Po absolvování základní přípravy učitelů výuky a výcviku v autoškole je žadatel o profesní osvědčení učitele přezkoušen, a to pověřeným pracovníkem krajského úřadu na základě zkušebního řádu.

(Vyhláška č. 167/2002 Sb. [online]).

Obr. 3: Profesní osvědčení



Zdroj: (Zákon č. 247/2000 Sb. [online]).

Žadatel, který splnil podmínky pro udělení oprávnění k provádění výuky a výcviku a tím i k vydání profesního osvědčení, může okamžitě žádat o vystavení a vydání profesního osvědčení učitele autoškoly, bezprostředně po úspěšném provedení zkoušek.

Před započítáním samostatné učitelské činnosti musí budoucí učitel výuky a výcviku absolvovat povinný zácvik pod vedením osoby, která je nejméně pět let učitelem se stejným nebo širším rozsahem profesního osvědčení. Rozsah zácviku musí být nejméně v rozsahu týdenní pracovní doby.

4.1 Význam psychologie pro učitele autoškol

Psychologie má pro učitele autoškoly velký význam, hlavně pak z praktického hlediska pomáhá znalost psychologie porozumět duševním projevům žáků. Při výchově, výuce, kontrole a hodnocení bude učitel chápat individuální zvláštnosti žáka v autoškole a bude moci na něho lépe působit.

Studium psychologie pomáhá vyznat se ve vlastním duševním životě, porozumět sobě samému, naučí sebevzděláváním, sebevýchovou organizovat vlastní duševní práci, životosprávu, potlačovat nežádané a pěstovat potřebné vlastnosti k práci učitele autoškoly. Základy obecné psychologie by měli být pracovníkům autoškoly pomocníkem v širším měřítku než dosud. Měly by spolupůsobit při psychologickém vyšetřování uchazečů o povolání řidiče. Základem psychologických poznatků je vývoj myšlení, vnímání a paměti, které se rozvíjejí na základě objasnění učiva, jeho porozumění a praktického upotřebení. Zvláště toto porozumění a skutečné využití teoretických vědomostí, je pro instruktora praktické výuky a výcviku v autoškole jedna z nejvýznamnějších aktivit, pro dobrý nácvik v řízení motorového vozidla. Právě výuka a výcvik psychomotorické aktivity, spolu s psychologickým profilem žáka, je tou nejdůležitější složkou. Přesné diagnostikování a typologie uchazeče o řidičské oprávnění, (jedná-li se o flegmatika, cholera, sangvinika, melancholika, nebo spíše typy sloučené, protože vyhraněný není vyloženě žádný z nich), v důsledku toho i vhodně vybrané vyučovací a výchovné metody. (Linhartová, 2000).

Pomocí struktury psychických atributů se vytváří individualita učitele a dá se tedy říci, že emocionální inteligence učitele má významný vliv na jeho rozhodování a chování i na interakční projevy. Psychika učitele, jeho frustrační odolnost i temperament mají vliv na atmosféru ve třídě, kde učitel působí. Výrazný negativní vliv na atmosféru ve třídě má učitel agresivní, šířící strach kolem sebe, učitel hypermotorický – přehnaně aktivní a neklidný, učitel vnitřně napjatý, úzkostný a bojácný, učitel nepřipravený a nepozorný – tedy učitel, jehož pozornosti unikají mnohé detaily pedagogického dění, učitel

nezúčastněný, málo přesvědčivý a málo motivující žáky, učitel sprintující od jednoho vyučovacího cíle k dalšímu, bez zřetele na výchovné aspekty vyučování a bez didaktických hledisek, a učitel nestíhající a špatně organizující svou práci i činnost žáků, což se projevuje jeho únavou, přetížeností žáků a nízkou efektivitou vyučování (Winkel 1997, Peták 2006).

Osobnost fungující v sociálním prostředí (tzn. i učitel) by měla reflektovat toto prostředí (sebeaktualizovat se), mít snahu o sebepoznání, sebehodnocení, sebekritiku, aby mohla účinně vnímat realitu a mít k ní pozitivní vztah (Hupková 2006).

Na základě poznatků z pedagogické psychologie je známo, že osobnost učitele je význačným motivujícím činitelem a hybným faktorem výchovně – vzdělávacího procesu. Profesionální osobnost učitele je výsledkem jeho vlastní snahy stát se učitelem, zároveň je ale formována během přípravy na učitelskou profesi i v průběhu získávání pedagogických zkušeností. Význam pro vytváření osobnosti učitele má tedy pregraduální, ale i postgraduální příprava. Na základě učitelské praxe bývá učitel uznán za experta – podle J. Průchy (2002) – minimálně po pěti letech souvislé praxe. (Dytrtová, Krhutová 2009, s. 17).

Psychologie vyučovacího stylu učitele, podle typologie G. D. Fenstermachera (2004), lze posuzovat podle těchto hledisek: podle toho jaké používá učitel metody, jak vnímá žáka, jak zná obsah vzdělávání, jak chápe vzdělávací a výchovné cíle a jaké jsou vztahy mezi ním a žáky. Po posouzení uvedených složek je možné vyučovací styl učitele rozdělit do tří typových kategorií: učitel manažer, facilitátor a pragmatik.

- Manažerský styl – se vyznačuje efektivitou, povzbuzováním žáků k učení, systematickou organizací a korektní zpětnou vazbou.
- Facilitační styl – je zaměřen na žáka, na vnímání jeho potřeb a zájmů, důraz je kladen na individualizaci výuky a procesy učení.
- Pragmatický styl – je zaměřen na cíle a dosažení znalostí ve spojení s jejich aplikací a zdůrazněny jsou kromě procesů učení, i výsledky vzdělávání.

Důležité je, že všechny tyto styly jsou chápány pozitivně, není tedy jeden lepší než druhý nebo třetí, a záleží na učiteli, který z nich si zvolí, nebo které styly ve svém pojetí psychologie vyučování kombinuje. (Dytrtová, Krhutová 2009, s. 20).

Vyjadřovací a komunikační schopnosti by měl učitel autoškoly nejen s přehledem kontrolovat, ale taky je notně využívat při výcviku v praktické části - ovládnání motorového vozidla. A to z důvodu různé složitosti dopravních situací, které je nutné okamžitě, ale hlavně efektivně a správně řešit.

Pedagog vyučující v autoškole by měl žáka s patřičnou okamžitostí verbálně vést ke správnému vyřešení vzniklé dopravní situace. Tím taky současně podporuje jeho sebevědomí, rozvoj dovedností, praktických zkušeností a teoretických znalostí.

Autorita učitele v autoškole je v okolnostech každého vzdělávacího a výchovného procesu hodně důležitá. Neméně je důležitá z pohledu pedagoga v autoškole. Vždyť při jeho výcviku neustále hrozí velké nebezpečí nehody motorového vozidla a eventuálně i hrozba úrazu, ale i v krajním případě smrti žáka, popřípadě i učitele autoškoly.

Z tohoto důvodu je nutné, aby žák v autoškole učitele respektoval, okamžitě a vhodně byl schopen zareagovat na jeho pohotové pokyny při ovládnutí vozidla, při řešení skutečných dopravních situací, kdy se často setkává i ze strany ostatních řidičů s bezohledností k řidiči začátečníkovi (Loveček, Čadílek, 2003).

4.2 Význam pedagogiky pro učitele autoškol

Pedagogika je věda o zákonitostech výchovy. Výchova je cílevědomé a soustavné působení na člověka, aby se stal takovým, jakým ho chce společnost mít a jakého jej potřebuje. Na výchově jednotlivce spolupůsobí mnoho lidí (rodiče, učitelé, spolupracovníci, apod.), a proto by téměř každý měl být seznámen se základy pedagogiky. Každý musí vidět, že učitel věří tomu, co hlásá. Učitel autoškoly se také podílí na tomto odborném pedagogickém vzdělání. Když učitel autoškoly vytváří u žáků vědomosti a dovednosti v oboru řízení motorových vozidel, dbá přitom na správné chování své i svých posluchačů, tím je i zároveň vychovává. Proto by profesní pedagogika měla být pro učitele v autoškole nezbytná.

Pedagogika se hlavně vyznačuje tím, že aplikuje svá poznání do praxe. Tím ovlivňuje a řeší výchovné procesy v podmínkách pedagogické a společenské reality. Pedagogika (Čábalová, 2011, s. 21) formuluje svůj předmět jako poměrně přesně vymezenou oblast lidského poznání. V tomto smyslu je předmětem pedagogiky výchova a vzdělávání každého jedince v kontextu určité společnosti. Pedagogika svým předmětem zasahuje do sociální oblasti, tzn., že je sociální (společenskou) vědou, tzn. vědou o člověku.

Pedagogiku také chápeme jako vědu normativní a explanativní. Pokud jsou předmětem jejího zájmu pouze otázky návodu, popisu a porozumění výchovným jevům a procesům, pak je pedagogika normativní vědou. Pokusí-li se pedagogika o objasňování a výklad výchovných procesů a jevů, bude-li hledat jejich příčinná vysvětlení, odpovědi na

otázky, jak a co, ale také má být výchovné dění, pak je pedagogika vědou explorativní. Podle našeho názoru je potřeba hledat spojnicu mezi oběma přístupy. Pokud ji nalezneme, pak se pedagogika stane vědou explorativně - normativní, která pomocí své teorie a výzkumu bude popisovat, ale i analyzovat, identifikovat, objasňovat a předpovídat výchovné jevy, procesy a v pedagogické realitě.

Proces výchovy, vzdělávání i socializace probíhá nejen za účasti různých aktérů, subjektů, ale vždy za určitých podmínek, jejichž součástí je určité prostředí. Pojem prostředí používá každý z nás v různých souvislostech, významech a spojeních. Prostor můžeme chápat jako souhrn činitelů v našem okolí, které na nás působí. Nebo jako na určitý prostor či okolí (Čábalová, 2011).

Jedním z takových specifických výukových prostředí je i automobil autoškoly. Výuka v motorovém vozidle probíhá jednotlivě s každým uchazečem, proto je učitel v autoškole povinen u každého uchazeče zvolit příhodné prostředky a metody výuky, aby byly dosaženy požadované cíle vzdělávání.

Výukový proces (vyučovací proces nebo také výuka, vyučování) představuje složitý otevřený systém, který je tvořen vzájemně propojenými, ovlivňujícími se a závislými prvky, vztahy a je spojen s vnějším prostředím. Jde o specifický druh lidské činnosti, která umožňuje osobnostní rozvoj aktérů (učitelů, žáků) ve vyučování tím, že směřuje k určitým cílům a podporuje vzájemnou interakci a komunikaci. Výuka (nebo taky vyučování) tak představuje složitý proces, který označuje činnosti učitele a žáka, obsah a jejich vzájemné propojení (Čábalová, 2007).

Pedagogika ve spojitosti k učiteli v autoškole se zabývá shodnými aspekty jako ke kterémukoliv jinému učiteli. Pedagog má při výuce moc ovlivňovat své posluchače. Není tedy soukromou osobou, má zodpovědnost. Je proto nezbytné, aby měl své mravní zásady, aby hlásal pravdivé ideje a aby celá jeho osobnost působila věrohodně. Instruktor v autoškole by měl zvláště činit a chovat se výchovně (šetrnost a ohleduplnost nejen v silničním provozu). Měl by užívat různé druhy vyučovacích metod (inscenační, problémové, např. při teoretickém výcviku dovednosti jízdy s motorovým vozidlem, ale i při teoretickém výcviku v konstrukci a ovládání motorových vozidel).

Vědomosti tvoří v mnoha vyučovacích předmětech podstatnou část učiva, ale často jde o znalosti, které člověk nedokáže použít. Je to proto, že se často nechápe jejich strukturu, smysl vztahy mezi nimi (otázka integrace učiva). Do struktury vědomostí patří fakta, pojmy a vzájemné vztahy mezi jevy. Ve výukovém procesu bychom neměli využívat

vědomosti jen na úrovni faktů, ale měli bychom se zaměřit na vyjádření pojmů generalizací.

Dovednosti zahrnují cíl činnosti, volbu prostředků, postup činnosti a kontrolu výsledků. Z toho vyplývá, že dovednost zahrnuje nejen vědomosti, ale i operace s nimi (Čábalová, 2011).

Z toho plynou závěry, že pro učitele v autoškole je daleko podstatnější využití profesní pedagogiky při výcviku praktických jízd v motorovém vozidle. V tomto stadiu se vyvíjí výcvik v psychomotorickém konání. Z obvyklého žití si musíme uvědomit, že žádný člověk nemá totožnou manuální způsobilost. Tento předpoklad si musí hlavně uvědomit a dodržovat ho při výcviku této činnosti učitel v autoškole. Měl by být proto schopen aplikovat všechny metody, formy i prostředky z pedagogiky, aby praktickým výcvikem dospěl co k nejlepším výsledkům (Loveček, Čadílek, 2003).

5. PODMÍNKY DOBRÉ ORGANIZACE VYUČOVACÍ JEDNOTKY

Dobře organizovaná vyučovací jednotka napomáhá učiteli k úspěchu v práci. Toho si musí být učitel zvláště dobře vědom a měl by dbát především na to, aby výuka i výcvik probíhaly vždy pod jeho přímým dohledem a bezprostředním vedením a řízením. Měl by proto umět organizovat práci jednotlivých žáků i skupin tak, aby mohl soustavně sledovat celou skupinu a snadno překontrolovat práci i všech žáků vůbec. Proto by bylo ideální, kdyby mohl pracovat s menším počtem žáků frontálně, tj. kdyby všichni ve skupině zařazení žáci mohli ve stejném čase nacvičovat nebo vykonávat stejnou práci. Dosud tomu však brání malý počet potřebných pomůcek a prostředků schválených pro výuku a výcvik v autoškole. Také zařízení a vnitřní vybavení každé odborné učebny či dílny autoškoly musí odpovídat učebním a výcvikovým cílům a má svým celkovým dojmem působit příznivě na žáky.

Má-li být práce učitele se žáky úspěšná a opravdu kvalitní, musí každá vyučovací jednotka nebo učební lekce vyhovovat jistým základním požadavkům. Nejdůležitější z nich musí učitel znát. Podle nich musí vyučovací jednotka:

- mít organickou jednotu obsahu učební i výchovné práce, výcviku i metod
- mít jasný a konkrétní cíl, vyplývající z požadavku osnov
- být sestavena v souladu s hlavním záměrem učitele a se základním cílem výcviku
- opírat se předcházející a být základem následujících vyučovacích jednotek
- způsobem provedení vnášet přesnost a plánovitost do výuky i do výcviku a vytvářet tak nejen při výkladu, ale také v myšlení žáků jistý systém vědomostí i dovedností

(Doležal, Styblíková, Novotný, 1966)

5.1 Požadavky kladené na výběr učiva a dovedností

Učitel autoškoly určuje z nepřehledného množství učiva a dovedností, co a jak bude ve smyslu požadavků učebního plánu a osnov příslušného kursu v určitém tématu učiva se žáky probírat a nacvičovat. V kapitole o pedagogice učitele autoškoly je zdůrazněno, že při výběru učiva musí učitel dbát všech požadavků obecných didaktických zásad, zejména zásady posloupnosti, přiměřenosti a systematičnosti učiva. V kapitole o psychologii učitele

autoškoly je zdůrazněno, že přitom musí dbát nejen základních zákonitostí vyšší nervové soustavy a duševních procesů člověka, ale i zvláštností žáků.

Učitel se tady především snaží o rozvíjení poznávací činnosti žáka. Tak se totiž mnohdy vyvaruje nesprávného, pouze verbálního způsobu poznávání a učení žáků, který se ještě i v autoškolách vyskytuje. Měl by přitom využívat především zkušeností žáků, které získali již dříve, ať už ve škole nebo v denním praktickém životě. Praktické zkušenosti umožňují totiž snazší vnímání nové látky, vytvářejí aktivnější vztah k ní a vzbuzují zájem o další teoretické poznání nebo praktické činnosti.

Při určování učiva, které chce učitel se žáky probírat, musí pamatovat především na to, aby učivo vcelku tvořilo vzájemně skloubený systém, umožňující vytvářet u žáků jasné a konkrétní představy na základě vnímání a pozorování jevů. Mělo by také poskytovat žákům dostatek příležitosti praktickému výcviku, bez něhož se výuka v autoškolách neobejde.

Významnou úlohou přitom mají vhodně a včas užitá názorné pomůcky, které doplňují učitelův výklad. Učitel přitom musí přihlížet i k individuálním zvláštnostem svých žáků a musí využít všech svých možností, aby je přivedl na požadovanou úroveň vědomostí a dovedností. Musí proto žákům učivo vybírat a třídit tak, aby je podněcovalo k aktivní snaze je pochopit. Postupným obohacováním o nové dojmy a složitější vztahy i dovednosti je vede k hlubším a dokonalejším vědomostem i dovednostem.

Mohli bychom stručně říci, že základním úkolem učitele autoškoly je promyslet celý způsob svého působení na žáky tak, aby jim vytvořil optimální podmínky ke studiu a k osvojení všech požadovaných vědomostí i dovedností. Míru a kvalitu příslušných vědomostí a dovedností mu pomohou vymezit učební plán a osnovy kursu.

Pouhé osvojení si vědomostí a dovedností není ovšem cílem práce učitele autoškoly se žáky, jako jím není ani absolvování řídičských zkoušek. Rozhodující je, dovedou-li žáci své vědomosti a dovednosti použít v praktické činnosti, a to i v odlišných situacích, než v jakých je získali. Rozhodující vliv tu má opakování a praktické procvičování.

Při učení a cvičení dovedností jde o uvědomělou činnost, při níž nejen učitel, ale především žák sleduje a hodnotí svůj výkon. Máli k učení a k výcviku dobrý vztah, usiluje o co možná nejlepší splnění daných úkolů. Proto by měl učitel umět vzbudit žákův zájem o práci v kursu a poskytnout mu příznivé podmínky jak k učení, tak i získávání potřebných dovedností (Doležal, Styblíková, Novotný, 1966).

5.2 Zásady úspěšného odborného výcviku

Učitel autoškoly ví, že se žáky jednotlivých kursů stávají lidé, kteří snad již mnohé z toho, co řidič motorového vozidla musí znát, někdy slyšeli a poznali. Nesmí však tyto znalosti a dovednosti u nich předpokládat. Jeho povinností je vychovat z žáků vstupujících do kursu s právem nic neumět a neznat absolventy, kteří dobře zvládnou požadované dovednosti a kteří je budou umět aplikovat a využívat i neběžných situacích.

V partii o psychologii jsme zdůraznili poučení o tom, že žák získává potřebné vědomosti učením a nezbytné dovednosti jednak vnímáním předváděného pohybu (tedy prvosignálními podněty) a podle toho si vytváří představy, které mu dovolují pohyb napodobovat, jednak na základě slovního vylíčení takového pohybu (a tedy druhosignálními podněty), přičemž si opět vytváří určité vlastní představy nezbytné k jeho napodobení.

Není jistě třeba zdůrazňovat, že druhý způsob je podstatně těžší, a že předpokládá buď přímou znalost příslušného pohybu, nebo alespoň schopnost si představu takového pohybu opravdu vytvořit. Chce-li učitel autoškoly při odborném výcviku dosáhnout dobrých výsledků, vynasnaží se působit na žáky především prvním způsobem. Navíc jim pak musí v největší míře umožnit opakování a cvičení nutných, zejména složitějších dovedností. Uvědomuje si totiž, že právě diferenciaci v první signální soustavě jim usnadňuje zácvik.

V autoškole dochází v průběhu odborného výcviku k určitým změnám jednak ve vlastních činnostech žáka, jednak v jeho vnitřním vztahu k těmto činnostem. Tím je ovlivňován nejen nácvik jednotlivých dovedností, ale jejich transfer a interference.

Kvalita jednotlivých činností se postupně zlepšuje jednak tím, že žák soustavným cvičením odstraňuje zbytečné pohyby a svalová napětí, zmenšuje časové ztráty a zvyšuje pracovní tempo, jednak tím, že jednotlivé zprvu izolované úkony postupně spojuje v plynulou, dokonale rytmickou činnost. Přitom se zpočátku převažující zraková kontrola mění stále více v kontrolu pohybovou, až posléze dochází k automatizaci příslušné činnosti.

Předpokladem ovšem je, aby učitel sám dobře věděl, k jakým fyziologickým i vnějším změnám u žáků v průběhu osvojování dovedností cvičením dochází a dovedl pro cvičení vytvářet nejvhodnější podmínky.

Kromě toho má dbát, aby:

a) každý žák měl včas jasnou a konkrétní představu o tom, co má dělat, jaký úkol od něho

učitel vyžaduje a aby věděl, jakého cíle má splněním tohoto úkolu dosáhnout;

- b) každý žák již v průběhu nácviiku nebo cvičení zejména ihned po jeho ukončení znal výsledek své práce, především však i chyby, jichž se dopustil;
- c) všichni žáci byli od začátku vedeni k tomu, aby uměli nejen průběžně kontrolovat svou práci i svá cvičení a celkově je kriticky hodnotit, ale aby sami tyto nedostatky dovedli postupně odstraňovat.

Je to o to těžší, že ne každý z účastníků kursu přijde do autoškoly již vyzbrojen schopností tyto zásady dodržovat. Častěji se setkáváme s opakem. Proto musí učitel autoškoly věnovat výchově svých žáků v tom směru velkou péčí zejména tím, že:

- a) včas, jasně, konkrétně a podle potřeby obrazně ukáže žáku nedostatky v jeho práci a poradí mu, jak je odstranit;
- b) se snaží poznávat způsoby myšlení, chápání i jednání svých žáků a bude pozorně sledovat jejich způsob vyjadřování, jejich postřeh a zručnost;
- c) pomůže žákům zjišťovat za jakých okolností mají při své práci úspěch či neúspěch, vyvodit správné závěry pro zlepšení výcviku;
- d) bude neustále zlepšovat nejen organizaci, ale i způsob vlastní práce s žáky, své výchovné působení i metodiku odborného výcviku vůbec.

Bývá často třeba žákům vytknout chyby v práci a někdy i v jednání. Dobrý učitel přitom nikdy nesnižuje osobnost žáka, nepřipomíná mu nikdy jeho minulé chyby nebo nedostatky, jestliže se žák mezitím pokusil je odstranit. Snaží se naopak být svým žákům vždy zkušenějším rádcem a přítelem. (Doležal, Styblíková, Novotný, 1966).

5.3 Pomůcky v každodenní práci učitele autoškoly

Moderní didaktické prostředky stále více pronikají do různých oblastí vzdělávání, tím pádem pochopitelně i do oblastí výcviku řidičů. Zatímco ještě před několika lety autoškola vystačila s nástěnnými obrazy, diapozitivy či fóliemi pro zpětný projektor, dnešní posluchač je náročnější a vyžaduje stále větší názornost při výuce. Vzhledem k tomu, že prakticky neexistuje výrobce ucelené vyučovací didaktické pomůcky, která by obsáhla celý vyučovaný předmět, je dnešní učitel autoškoly nucen při výkladu teorie používat střídavě nástěnné obrazy, fólie, diapozitivy a často se musí uchýlit i k vlastnímu výtvarnému umění za pomoci křídly a tabule.

O účelnosti a užitečnosti různých názorných pomůcek budeme dále hovořit na

různých místech této práce. Pro práci s nimi existuje mnoho dobrých příruček i s návodem, z nichž některé uvádíme na konci této práce mezi použitou literaturou. Vychází dokonce i zvláštní časopis „Učební pomůcky ve škole“, kde se i učitelé autoškol dočtou nejen o nejnovějších pomůckách, ale i ze zkušeností mnoha praktiků získávají dobré náměty pro svoji každodenní učitelskou práci. Zejména ti, kteří pak sami nové pomůcky objevují a nové způsoby uvádějí do praxe. V článku „ Používání názorných pomůcek v autoškolách“ dělí autor J. Pour názorné pomůcky na:

- skutečné předměty a jejich řezy
- modely
- hotové obrazy
- vznikající obrazy
- promítané obrazy

a uvádějí kromě toho i různé technické pomůcky (DATA projektor, video snímek, DVD projekce, cvičné stolice, auto i moto trenážéry), které učitelé mnohých autoškol dnes již běžně používají.

„Aby bylo všechno předváděno všem smyslům, kolika možno“. Tak vyslovil kdysi J. A. Komenský ve svém díle „Didaktika velká“ velmi stručně zásadu názornosti ve vyučování. Učiteli autoškoly napomáhají při uskutečňování tohoto požadavku někdy jednoduché, jindy složité a technicky velmi náročné názorné pomůcky a technické prostředky, jichž však musí užívat uvážlivě, vhodně a včas. Pomůckou správně ve vyučovací jednotce uplatněnou napomáháme poznání, vytváření správných představ u žáků, umožňujeme jim lépe pronikat k podstatě věci, snáze chápat pojmy a usnadňujeme jim přechod od teorie k praxi a naopak. Technicky a funkčně správnou názornou pomůckou zvyšujeme jejich pozornost, vyvoláváme a posilujeme jejich zájem a rozvíjíme jejich myšlení. Vkusně vyrobená pomůcka působí také na rozvoj estetického citění.

Uvědomme si však, že všechny názorné pomůcky samy o sobě ještě nestačí. Teprve ve chvíli, kdy je učitel přesně, vhodně a včas při vyučování použije, ať už jimi doplní výklad nebo opakování, zkoušení apod., nabývají pravého významu. To platí i pro samostatné studium žáků nebo opakování. Je třeba si dobře tuto zásadu zapamatovat, protože současný trend v používání pomůcek přímo učitele nutí, aby pracoval co nejvíce s tímto funkčně názorným materiálem.

Podle své účinnosti jsou tedy názorné pomůcky a technické prostředky učiteli při

výuce i při odborném výcviku různě užitečné a ne každou z nich lze použít vždy a všude. Také ne každá drahá pomůcka je nejlepší. Učitel musí sám pečlivě uvážit, kdy (v které době a v které fázi vyučovacího procesu), jak často, jak dlouho a které z pomůcek (samozřejmě ze zásob autoškoly) použije. Má přitom na mysli především nejvyšší efektivitu své práce a musí si uvědomit, nakolik je určitá pomůcka např. přiměřená vědomostem a schopnostem žáků, je-li jim jednoznačně jasná a srozumitelná.

Učitel nemá ovšem význam a úlohu názorných pomůcek přeceňovat, ale ani podceňovat. Měl by umět správně odhadnout jejich účinnost a používat je opravdu v pravý čas. Tím spíše pak nesmí podlehnout módnosti atraktivnosti některých pomůcek. I zde často platí, že méně mnohdy bývá více. (Doležal, Styblíková, Novotný, 1966).

Příklady některých pomůcek používaných při výuce a výcviku v autoškolách

Příklad 1)

Pro výuku a výcvik v řešení konkrétní dopravní situace je nejvhodnější model příslušné křižovatky, upravený na stole tak, že dovoluje učitel i žákům vytvářet a řešit nejrůznější dopravní situace. Žáci přitom mají dost času k přemýšlení, ke změnám situací i zpětnému vytvoření situací, dopustí-li se při řešení omylu.

Méně srozumitelné a vhodné jsou diapozitivy a kresby na tabuli, protože jsou pro řešení příliš statické. Určitou alternativou je počítačový program, vytvořený pro řešení dopravních situací, ale tady opět záleží na vybavenosti příslušné autoškoly.

Obr. 4: Vyobrazení dopravních situací



Zdroj: (<http://www.schroter.cz>, 2012 [online]).

Návštěvy skutečné křižovatky není nejvhodnější, protože učitel nemá za provozu na

křižovatce čas si vybírat určité situace. Časový interval, v němž určitá situace na křižovatce proběhne, je tak krátký, že ani žáci ani učitel nemají dost času k přemýšlení a vyřešení situace. Podobně ani film není příliš vhodný, pokud není možné zastavit projekci situace aspoň na čas potřebný k rozboru a vyřešení.

Příklad 2)

Jednotlivé části čtyřdobého motoru lze velmi dobře demonstrovat na skutečném, ovšem dostatečně rozebraném motoru. Dobře tu poslouží i řez, který dovoluje navíc ukázat zpomaleně i pohyb jednotlivých částí motoru.

Pro demonstraci čtyřdobého motoru v činnosti je zřejmě nejvhodnější film nebo video nahrávka, která dovoluje vyjádřit všechno, co se v motoru za chodu děje. V tomto případě nejsou nejvhodnější kresby nebo statické obrazy.

Obr. 5: Řez motorem a karoserií vozidla



Zdroj: (<http://www.schroter.cz>, 2012 [online]).

Příklad 3)

Pro výuku teorie předpisů z provozu na pozemních komunikacích se nově využívá vyučovací systém využívající interaktivního CD, tak jak jej nabízí několik zahraničních firem a jak je i poměrně často využíván autoškolami směrem na západ od našich hranic. Jde o zařízení, které umožňuje učiteli zobrazit na TV obrazovce obraz, uložený na CD, přičemž učitel jej vybírá z katalogu.

Další variantou je CD-ROM pro běžný počítač. Tato varianta je mnohem levnější. Jednak z důvodu, že většina autoškol již počítač má, a tak jej může začít používat navíc i k výuce. Pro použití výukového CD-ROM taky plně postačí počítač ve zcela minimální

levné konfiguraci. Navíc není třeba pořizovat velký monitor, neboť lze k počítači připojit běžný TV přijímač, který rovněž již většina autoškol má, nebo jej využívá k výukovým videoprojekcím. CD-ROM pro výuku je plně interaktivní médium, obsahující velké množství graficky dokonalých obrazů a fotografií, dále textů, komentářů a příkladů. Na rozdíl od multimediálních CD s kompletními pravidly silničního provozu a zkušebními otázkami je toto CD určeno prvořadě pro výuku, tedy pro učitele.

Obr. 6: Elektronická učebnice a výukové testy



Zdroj: (<http://www.schroter.cz>, 2012 [online]).

Příklad 4)

Automobilní trenažér je zařízení pro praktický výcvik v technice řízení osobního automobilu. Vývojově navazuje na trenažéry, které se osvědčily při výcviku řidičů v české republice i v zahraničí.

Obr. 7: Automobilní trenažér



Zdroj: (<http://www.jkz sim.cz>, 2012 [online]).

V trenažéru je uplatněna snaha o maximální zkvalitnění přípravy nových řidičů s využitím všech dosavadních provozních zkušeností. Pro dosažení těchto parametrů je

využíváno nejnovějších technologií mikroelektroniky, počítačové techniky a programových produktů grafiky virtuální reality. Přitom je v maximální míře přihlíženo k jednoduché instalaci, jednoduché obsluze a k ekonomickým aspektům. Konstrukce trenažeru je založena na kvalitním provedení řídičského prostoru z dílů automobilů ŠKODA, věrné simulaci všech ovládacích prvků vozidla, se zaměřením na vlastnosti volantu a řadicí páky. Zvuková simulace obsahuje zvuk motoru skutečného vozidla, hluk podvozku a okolního prostředí. V obrazové simulaci je využito počítačové 3D grafiky. Obraz je dle použité konfigurace zobrazován na obrazovce nebo na projekční ploše umístěné před trenažerem.

6. ZKVALITŇOVÁNÍ VÝUKY NOVÝCH ŽADATELŮ O ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ

Základním cílem výcviku žáků a učitele výuky v autoškole je zajistit mimo jiné, aby o řidičské oprávnění žadatel získal praktické a teoretické znalosti umožňující dovednosti:

- ovládání vozidla základní, reakce správné na vzniklé situace dopravní při provozu vozidla a jejich řešení okamžité
- v silničním provozu orientaci
- běžnou vozidla údržbu a základních rozpoznání závad technických na vozidle, jejich předcházení a odstranění závadám
- poskytnout první pomoc účinnou zraněným při nehodě dopravní
- motivaci pro vzdělávání a další sebezdokonalování
- bezpečnou bez přestupků jízdu

(Kol. autorů: Učebnice pro autoškoly, 1986).

Základním úkolem autoškoly v případě žáků je naučit uchazeče autoškol o řidičské oprávnění situace řešit v každodenním prostředí dopravním. Cílem být by mělo řidiče vychovat - účastníka provozu silničního, který schopný bude reagovat správně na stále vzrůstající zátěž řidiče psychickou. Jedním z nástrojů nových jak zvýšit výuky kvalitu a nových řidičů výchovy je i Směrnice parlamentu Evropského a rady 2006/126/ES ze dne 20. 12. 2006. Požadavky sjednocuje na řidičské oprávnění žadatele, učitele autoškol a komisaře zkušební ve státech v rámci Evropské unie, s cílem bezpečnost silničního provozu zvýšit. Vymezuje požadavky nejen na znalosti, chování a dovednosti požadované k řízení vozidel motorových na základě kritérií nových, ale také normy sbližuje na zkoušky řidičské oprávnění žadatelů a pro vyhotovování řidičských průkazů v rámci zemí členských Evropské unie. (*Centrum dopravního výzkumu*, 2007 [online]).

Učební osnova výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění:

- Předmět výcviku žadatelů a výuky o oprávnění řidičská: získání teoretických potřebných a praktických znalostí, návyků a dovedností k řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích v provozu.

- Výuka obsahuje:
 - výuku o provozu vozidel předpisů
 - výuku a údržbě vozidla o ovládání
 - výuku zásad bezpečné jízdy a teorie řízení
 - výuku přípravy zdravotnické
- Výcvik obsahuje:
 - výuku v řízení vozidla
 - výcvik údržby vozidla praktické
 - praktický výcvik zdravotnické přípravy
- Rozsah výcviku a výuky je rozdělen podle výcviku a druhu výuky a podle skupin jednotlivých nebo řidičských oprávnění podskupin, k jejichž získání se výcvik a výuka provádí.
- Obsah a rozsah jednotlivých druhů výcviku a výuky k získání řidičských oprávnění stanoví prováděcí předpis právní.
- Druhy výuky a výcviku
 - Základní výcvik a výuka
 - sdružená výcvik a výuka
 - rozšiřující výcvik a výuka
 - výuka a výcvik podle plánu individuálního studijního

- **Základní výuka a výcvik**

Základní výcvikem a výukou je definována žadatele příprava na získání oprávnění řidičského pro příslušnou podskupinu nebo skupinu oprávnění řidičského. Žadatel může získat základní výcvikem a výukou řidičské oprávnění na tyto podskupiny nebo skupiny řidičských oprávnění:

- skupina AM
- podskupina A1
- skupina A
- podskupina B1
- skupina B
- skupina T

- **Sdružená výuka a výcvik**

Sdruženou výcvikem a výukou je žadatele příprava na získání oprávnění řidičského

pro kombinaci podskupin a skupin oprávnění řidičských. Sdruženou výcvik a výuku lze za předpokladu provádět, že žadatel podmínky splní zvláštní.

Provozovatel autoškoly musí zajistit, aby žadatel o oprávnění řidičské získal sdruženou výcvikem a výukou takové praktické a teoretické znalosti, jako by absolvoval výcvik a výuku pro každou podskupinu nebo skupinu oprávnění řidičského samostatně.

Sdružená výcvik a výuka, kromě v řízení vozidla výcviku, provádí se v rozsahu učební osnovou stanoveném pro nejvyšší počet vyučovacích hodin u podskupiny nebo skupiny oprávnění řidičského v dané kombinaci sdružené výcviku a výuky. Tento rozsah hodin vyučovacích se rozšiřuje úměrně o počet nezbytných hodin vyučovacích nutných pro výcvik a výuku specifické tematiky pro další každou podskupinu nebo skupinu řidičského oprávnění v dané kombinaci výcviku sdruženého.

Výuku v řízení vozidla se uskutečňuje v stanoveném rozsahu pro skupinu každou nebo podskupinu oprávnění řidičského výcviku základního v dané kombinaci výcviku sdruženého.

- **Rozšiřující výuka a výcvik**

Rozšiřující výuka a výcvik je příprava žadatele na rozšíření již získaného řidičského oprávnění o další skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění. Rozšiřující výuku a výcvik nelze poskytnout žadateli, který získal řidičské oprávnění výlučně pro skupinu AM nebo skupinu T a žádá o získání řidičského oprávnění pro další skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění.

- **Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu**

Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu je příprava jednoho žadatele na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny a podskupiny řidičských oprávnění s výjimkou skupin C, C+E, D, D+E a podskupin C1, C1+E, D1, D1+E.

Teoretickou přípravu si žadatel o řidičské oprávnění osvojí samostatným studiem a povinnými konzultacemi v rozsahu stanoveném učební osnovou.

Při výcviku podle individuálního studijního plánu musí být provedena nejméně jedna vyučovací hodina konzultací na každé čtyři hodiny výuky stanovené učební osnovou pro danou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění. (Zákon 361/2000 Sb. [online]).

System nových zkoušek uchazečů o řidičské oprávnění po 1.7.2006

S účinností od 1. 7. 2006 a změnou zákona č. 361/2000 Sb., se změnila forma nejen, ale i zkoušky obsah teoretických znalostí uchazeče o řidičské oprávnění autoškoly.

Zkouška probíhá v elektronické podobě, tzv. eTesty. Cílem zkoušky je, aby uchazeč o řidičské oprávnění prokázal v praxi použití zákon a zvládl jej aplikovat do každodenního chování řidiče potřeby na komunikacích pozemních. (*Centrum dopravního výzkumu*, 2007 [online]).

Od 1.7.2006 do 31.12. 2006 zkouška probíhala ve dvojí možné podobě:

- V tradiční podobě tištěné
- Připojením přes síť Internetu

Od 1. 1. 2007 je možné skládat zkoušku jen v elektronické podobě, která zabezpečuje řádné a efektivní provádění zkoušek uchazečů autoškol o řidičské oprávnění. Sběr dat o prováděných zkouškách umožňuje jejich další zpracování.

Předností skládání zkoušky v elektronické podobě je:

- Objektivnost závěrečné zkoušky se zvyšuje náhodným vygenerováním jedinečného testu pro každého uchazeče.
- Pozice odpovědi přiřazená k otázce je v každém závěrečném testu na jiném místě - tím je znesnadněno „opisování.“
- Neexistuje pevná sada zkušebních otázek s předem známým pořadím odpovědí.
- Otázky jsou přehledné, pozornost uchazeče se nerozptyluje dalšími závěrečnými otázkami – na ploše monitoru se zobrazuje vždy jen jedna otázka.
- Grafická podoba otázek s přiřazenou obrazovou podporou je z reálného pohledu řidiče.
- Absence otázek, které se zaměřují na přesnou citaci zákona.
- Jednoduchost ovládání a přehlednost práce v systému.
- Okamžité vyhodnocení úspěšnosti závěrečného testu odesláním ke elektronickému zpracování na server MD ČR.
- Systém elektronické zkoušky znesnadňuje nezákonné získání řidičského oprávnění a neumožňuje žádné úpravy vypracovaného a odeslaného testu k vyhodnocení. (*Centrum dopravního výzkumu*, 2007 [online]).

Skladba zkoušky

1. Prověření teoretických znalostí zákona č. 247/2000 Sb. formou elektronického testu z pravidel silničního provozu a zdravotnické přípravy.
2. Druhou součástí zkoušky, která zůstala téměř v nezměněné podobě, je praktická zkouška

z odborné způsobilosti vycházející ze znění zákona č. 247/2000 Sb. a zkouška z údržby vozidla.

Průběh zkoušky z teoretických znalostí podle zákona č. 247/2000 Sb.:

1. Totožnost uchazeče

- Zkušebnímu komisaři uchazeč o řídičské oprávnění prokáže svoji totožnost.

2. Protokol o přidělení čísla testu

- Komisař vygeneruje pro uchazeče test a předá Protokol o přidělení čísla testu.

3. Zadání čísla testu

- Uchazeč přejde k počítači, na kterém bude zpracovávat test, a zadá do počítače číslo přiděleného testu.

4. Kontrola osobních údajů

- Uchazeč zkontroluje v počítači svoje osobní údaje.

5. Cvičný test

- Na počítači se seznámí s ovládáním programu pomocí velmi jednoduchých statických obrázků a práci s počítačem si prakticky vyzkouší na cvičném testu.

- Cvičný test se skládá z pěti otázek. Tyto otázky nejsou v testu hodnoceny, slouží jen pro potvrzení dovednosti ovládání pracovního programu.

6. Podpis protokolu uchazečem

- Uchazeč svým podpisem na Protokolu o přidělení čísla testu potvrdí, že je mu ovládání programu srozumitelné a je schopen absolvovat zkušební test.

7. Zkušební test

- Komisař na svém počítači uvolní uchazeči zkušební test k vypracování.

8. Vyhodnocení zkoušky

- Po ukončení zkušební testu uchazečem je test automaticky vyhodnocen a uchazeč je na svém počítači seznámen s výsledkem zkoušky. Současně se výsledek zkoušky zobrazí na počítači zkušebnímu komisaři.

9. Protokol o zkoušce z teoretických znalostí

- Komisař předá uchazeči Protokol testu s potvrzeným vyhodnocením zkoušky. (*Centrum dopravního výzkumu*, 2007 [online]).

Jak systém eTestů pracuje?

Zkušební komisař má přístupový „klíč“, kterým se přihlašuje do systému a tím je umožněn vstup do aplikace se zkušebními testy MD ČR. Po přihlášení zadá informaci o

uchazeči, kterému je poté umožněn přístup ke cvičnému testu, který je součástí elektronické podoby zkoušky. Podpisem na cvičném testu uchazeč potvrzuje, že s počítačem umí pracovat, pochopil jak se orientovat v zadaných otázkách a je schopný zkoušku na počítači absolvovat. Doba potřebná pro cvičný test je neomezená.

Poté může uchazeč přistoupit k vykonání samotné zkoušky ze znalosti a aplikaci zákona. Počítač každému uchazeči vygeneruje náhodný a jedinečný test s 25 otázkami z 1000 otázek připravených v databázi eTestů. Komisař nemá možnost ovlivnit výběr otázek nebo do otázek zasahovat ani je upravovat.

K úspěšnému absolvování testu uchazeče o získání řidičského oprávnění pro skupinu A, B, C, D, E a T a jejich kombinací, je zapotřebí správně odpovědět 85% otázek, tj. získat 43 bodů, maximální počet bodů je 50. Čas, který je vymezen na vyplnění testu je 30 minut. V zákoně je pamatováno i na žadatele, kteří doloží, že mají diagnostikovanou specifickou poruchu učení. Doba pro vypracování testu je jim prodloužena na 60 minut.

Po vyplnění odpovědí na jednotlivé testové otázky uchazeč test ukončí a odesílá ke zpracování na komunikační server MD ČR. Zde je výsledek testu elektronicky zaznamenán a vyhodnocen pomocí analytických nástrojů a odeslán zpět na místo konání zkoušky. Uchazeč je ihned seznámen, zda byl při zkoušce úspěšný.

Po absolvování testu může žadatel o řidičské oprávnění přistoupit k praktické zkoušce z odborné způsobilosti. (*Centrum dopravního výzkumu*, 2007 [online]).

Způsob sestavení testu

Otázky jsou postupně řazeny dle jednotlivých částí zákona, resp. jednotlivých oddílů a paragrafů zákona. Bodová hodnota otázky je dána validitou požadavku na znalost zákona s ohledem na závažnost znalosti užití obsahu dané oblasti pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Novinkou je použití fotografií a kreslených dopravních situací ze skutečného provozu, které jsou z místa výhledu řidiče vozidla. Výhledy z vozidla jsou včetně zachycení dopravní situace ve zpětných zrcátkách. Řešení otázek, které se k danému tématu vztahují, jsou tak mnohem reálnější a výukově přínosnější, než byly původní dopravní situace z pohledu ptačí perspektivy. Řešení dopravních situací jsou koncipována tak, jak je vidí a vnímá řidič. Způsob vyobrazení dopravních situací nutí žáka myslet, jako by sám řídil motorové vozidlo a řešil reálnou situaci.

Jednou z nových součástí zkoušky jsou otázky „Zásad bezpečné jízdy“ zaměřené na

požadované chování řidiče obsažené v zákoně o silničním provozu zákona č. 411/2005 Sb. Zákon je aplikovaný na dodržování pravidel silničního provozu a řešení neočekávaných situací, se kterými se může řidič při jízdě setkat.

Aplikace eTesty je určena nejen pro vykonání zkoušky uchazeče o řidičské oprávnění, ale i pro přezkoušení zkušebního komisaře, učitele autoškoly a pro přezkoušení profesní způsobilosti.

Aplikace slouží i u bodového systému, pro řidiče, kteří obdrželi 12 bodů za dopravní přestupky nebo jim byl uložen trest nebo sankce zákazu řízení motorových vozidel a žádají, podle § 123d zákona č. 411/2005 Sb., o navrácení řidičského oprávnění. Výhodou pro uchazeče o řidičské oprávnění je možnost přístupu na stránky Ministerstva dopravy České republiky, kde si může žadatel testy procvičovat ještě dříve, než bude učitelem autoškoly ke zkoušce připuštěn. (*Centrum dopravního výzkumu, 2007 [online]*).

6.1 Výchova řidičů se zaměřením na oblast zodpovědného jednání

Výchova ostatních účastníků a řidičů provozu na komunikacích pozemních a tedy příčin minimalizování dopravních nehod spadá do kompetence Ministerstvem vnitra, Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství a dalších orgánů. Je rozdělena na výuku a výchovu:

- Předškolních žáků, dětí základních škol a mládeže
- Řidičů vozidel soukromých
- Řidičů profesionálů
- Ostatních provozu účastníků

(*BESIP-ministerstvo dopravy, 2008 [online]*).

Důraz na nejčastější riziková jednání „Zásady bezpečné jízdy“

Dobry řidič je zároveň řidičem defenzivním. To znamená, že má vybraný styl jízdy, jehož hlavní zásady obsahuje desatero defenzivní jízdy:

- 1- **dodržovat vzdálenost bezpečnou**
- 2- **neporušovat povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky**
- 3- **neporušovat povinnost užít ochrannou helmu nebo být za jízdy připoután**
- 4- **nepřekračovat ani o 20 km/h⁻¹ a více předepsanou rychlost v obci**
- 5- **neporušovat o osvětlení vozidla ustanovení**

- 6- **nedržet** v ruce telefonní přístroj při řízení vozidla
- 7- **předvídat** i chyby ostatních chování
- 8- **dávat** při řízení vozidla přednost v jízdě
- 9- **nikdy neriskovat!**
- 10- **neohrožovat** pod vlivem návykové látky ve stavu vylučujícím způsobilost

(Ministerstvo dopravy ČR, 2011 [online]).

Motivace žáků k zásadám bezpečné jízdy

Zásady bezpečné jízdy si určují jako cíl předmětu seznámit žadatele s fyzikálními vlastnostmi jízdy motorových vozidel v různých podmínkách, s přírodními vlivy, které ovlivňují jízdu a se zásadami řešení kritických situací v silničním provozu.

Výuce předmětu je třeba věnovat zvýšenou pozornost pro jeho závažnost nejenom při vlastním výcviku a řídičské zkoušce, ale zejména pro jeho význam pro další řídičskou praxi všech začínajících řídičů. Podrobným seznámením se zásadami bezpečné jízdy se začínajícími řídiči dobře připraví pro období prvních samostatných jízd, kdy budou sbírat zkušenosti bez přítomnosti učitele ve vozidle. O co lépe budou chápat zásady bezpečné jízdy, vědět na co musí zaměřit svoji pozornost, o to bude proces jejich řídičského zrání kratší a tím méně budou vystaveni riziku dopravní nehody.

Značný počet dopravních nehod totiž vzniká právě neznalostí a nedodržováním zásad bezpečné jízdy, které zahrnují i psychofyzilogické aspekty chování řídičů a ostatních účastníků dopravy, vlivy dopravní cesty i povětrnostní podmínky a mechaniku jízdy vozidel.

V silničním provozu dosud neexistuje dokonalý zabezpečovací způsob, jak zabránit střetu vozidel s překážkou nebo navzájem mezi vozidly. Záleží proto na každém řídiči, na míře jeho řídičských dovedností, znalostí a zkušeností, na jeho charakterových vlastnostech i celkovém duševním a fyzickém stavu, jak bude vozidlo řídit. Zabezpečovací systém známý z letecké či železniční dopravy je pro silniční dopravu ještě pro řadu let nedostupný.

Z uvedeného je patrné, jak velkou odpovědnost na sebe berou řídiči při řízení motorových vozidel. Při vysokých rychlostech a v hustém provozu dochází poměrně často ke vzniku rizikových situací. Nejčastěji se tak stává, když řídič není v dobré kondici, např. při únavě, rozrušení, nebo když řídí vozidlo nevhodným způsobem (nepřiměřená rychlost, nedání přednosti apod.).

V silničním provozu často dochází ke vzniku rizikové situace a počne se vyvíjet tzv. „skoronehoda“. Vlastní příčina vzniku rizikové situace je zpravidla nepřiměřené chování některého z účastníků silničního provozu. Rizikové situace a „skoronehody“ jsou v silničním provozu běžným jevem. Řidiči naštěstí většinu takových situací řeší vhodnou reakcí, např. brzděním a úhybným manévrem a nehodu odvrátí. Kritický vývoj však může přerůst ve skutečnou krizi, při které se řidič dostává do nouze. I zde je však možno v některých případech nehodě ještě zabránit tzv. „nouzovým reagováním“. Ve zbytku případů vývoj situace přesáhne mez, kdy je ještě možno vhodně reagovat. Zbývají dvě možnosti: Buď vlivem šťastné náhody vše dobře dopadne, nebo dojde k nehodě.

Z uvedeného rozboru plynou dva závěry. Ve velké většině rizikových situací lze včasným a vhodným jednáním zabránit dalšímu kritickému vývoji. Důležitější je však závěr, podle kterého by se každý účastník silničního provozu měl chovat tak, aby tyto rizikové situace sám nevytvářel. Jinak ohrožuje sebe i ostatní řidiče, protože skutečný vývoj takové situace lze předem jen těžko odhadnout. (*BESIP-ministerstvo dopravy*, 2008 [online]).

Zrakové vnímání

Zrakové vnímání poskytuje řidiči základní informace o dopravní situaci a o situaci vlastního vozidla. Zrakem se řidiči dostává více než 80% všech podnětů. Pro bezpečnou jízdu je nutné nejen dobře vidět, nýbrž také správně pochopit to, co vidíme. Rychlost optického postřehu je ovlivněna řadou okolností - např. stupněm pozornosti, zaměřeností na určitý jev, pamětí a opakovanou zkušeností, velikostí zorného pole, stavem nervové soustavy, její činností a individuálními vlastnostmi každého jedince.

Dobu potřebnou pro zpracování, tzv. reakční dobu, je možné významně zkrátit, jestliže signály přijme cvičené oko. Lidské oko má tři různé rozlišovací schopnosti. První je – přímé vidění, v rozsahu dvou až čtyř stupňů. V tomto prostoru jsou zraková ostrost i barvocit nejlépe vyvinuty. V druhé oblasti, v rozsahu asi osmi stupňů, není vidění již tak přesné, ale zajišťuje rychlou orientaci oka. Třetí oblastí je tzv. nepřímé neboli periferní vidění, které zaujímá největší část sítnice. Pro motoristy je však periferní vidění velmi důležité.

Řidič by se měl naučit používat co nejširší rozsah zorného pole obou očí a jednotlivá místa, kterým chce věnovat zvýšenou pozornost nejenom zrakem pouze obhlížet, ale několikrát se k nim vrátit. Prakticky to znamená, že oči řidiče musí být vždy v pohybu,

nesmí dlouze ustrnout na jednom místě.

Dobře vidět za všech povětrnostních podmínek, to znamená mít dobře fungující stírače, ostřikovače a vhodné čisticí prostředky na ochranná skla. Nestačí však vidět jenom dopředu. Ke správné orientaci, zejména v hustém provozu, je nezbytný častý pohled do zpětného zrcátka.

Oči mají řidiče vést několik vteřin napřed. Je správné se dívat před vozidlo hodně dopředu. Správný řidič má mít vyvinutý vysoký stupeň dopravní představivosti a předvídativosti. Vidí a myslí napřed. Předchází obtížím ještě dříve, než do nich „přijede“..... (Ministerstvo vnitra ČR, 2011 [online]).

Reagování

Podrobnými výzkumy bylo prokázáno, že reakční doba jako činitel podílející se na dopravních nehodách není tak významná, jak se dříve předpokládalo. Přesto však velmi pomalé reakce jsou považovány za důležitou příčinu nehod, zejména těch, k nimž dochází při větších rychlostech.

V dopravní praxi se rozeznávají dvě základní formy chování:

- chování přizpůsobené k jízdě
- chování nepřizpůsobené k jízdě

Chování přizpůsobené k jízdě:

O chování přizpůsobeném jízdě mluvíme tehdy, když řidič prostřednictvím vnímání, myšlení a reagování splňuje požadavky právě se vyskytující v dopravních situacích. Charakteristickým znakem způsobilého, zkušeného a rozvážného řidiče je to, že umí správně předvídat změny v dopravní situaci a hodnotit svoje schopnosti k jejich zvládnutí.

Chování nepřizpůsobené jízdě:

Chování nepřizpůsobené jízdě může být trojího typu:

- 1) chování se zkratovou reakcí
- 2) chování s prodlouženou reakcí
- 3) reakce vyplývající z rozporu mezi očekáváním často se opakujícího stereotypního signálu v jízdni dráze a nedostavením se tohoto signálu nebo neobvyklým objevením jiného signálu.

Zkratové reakce jsou takové reakce, které mají instinktivní charakter. Nebývají vhodné k řešení dané dopravní situace. Chybí při nich správné hodnocení všech důležitých okolností. Takové reakce jsou bleskové, avšak k situaci nepřiměřené, bez soustředěné

pozornosti.

Špatný řidič podléhá afektivním stavům a na nebezpečí reaguje zkratově. Často se v obranné snaze opře o pedály a brzdí, ačkoli by to bylo vhodné řešit kritickou situaci zrychlením jízdy. Úlek může vést ke zmenšení pozornosti a dokonce k úplnému ochromení schopností člověka pozorovat, myslet, hodnotit a jednat.

Prodloužené reakce se objevují při začátku výcviku, při únavě, při myšlení na něco jiného než na signály přicházející z dopravní situace. (Doležal, Styblíková, Novotný, 1966).

Vliv únavy, alkoholu a léků

Únavě podléhá každý řidič, ať již začátečník, nebo řidič z povolání. Pouze doba, kdy se únava dostaví je u každého jiná. Řízení vozidla je totiž práce, i když obvykle nevyžaduje nadměrné síly svalů. Převážně jde o psychickou činnost a z ní vyplývající zátěž lidského organismu. Únava se projevuje ubýváním výkonnosti a vzniká nepřetržitým opakováním určité činnosti. Není správné zahánět únavu různými povzbuzujícími prostředky. Unavený řidič dělá při jízdě podstatně více chyb než řidič v dobré kondici. Proto vzhledem k uvedeným okolnostem stačí jen včas dělat přestávky v jízdě. Doporučuje se též osvěžení tělesným pohybem a dodržování pitného režimu.

Ten kdo se napít alkoholického nápoje nesmí usednout za volant! To je samozřejmý požadavek na všechny řidiče. Když pijete, neřid'te!!!

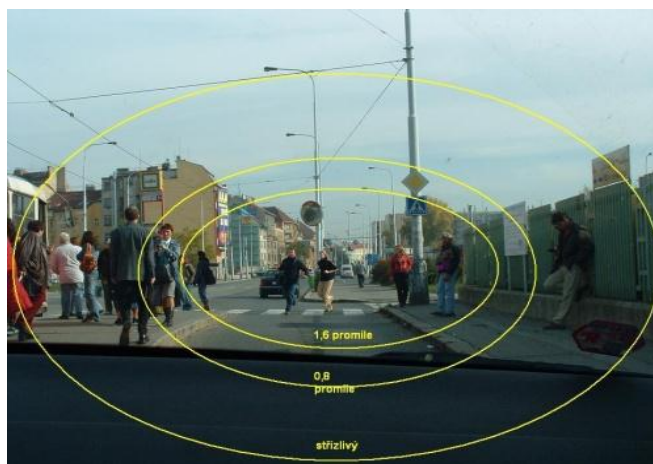
Alkohol vidění rozostřuje, ovlivňuje vzdálenosti odhad a rychlosti, snižuje rychlost reakcí, schopnost úsudku správného, či podporuje únavu, čímž riziko mikrospánku zvyšuje. V další řadě respekt ovlivňuje z nebezpečí a předpisů dopravních. Když vše dáte dohromady, popřete těžko, že zvyšuje alkohol obrovskou měrou nehody riziko. Jde jen samozřejmě o sekundy, či zlomky jejich, ale stačí uvědomit si, že v rychlosti například 110 km/h za jedinou sekundu ujedete 30 metrů!

Novelizace zákona silničního přináší sankce vyšší za jízdu pod účinkem alkoholu a ostatních látek omamných (drogy, léky). Řízení pod účinkem alkoholu se stává novým činem trestným.

Alkohol za volantem zvyšuje nejenom agresivitu za volantem a přeceňování řidičských schopností, ale má i výrazný vliv na periferní vidění řidiče. Zvýšená míra alkoholu v krvi řidiče způsobuje takzvaný „tunelový efekt“ obdobný jako při jízdě vysokou rychlostí. Zorné pole řidiče se při zvyšující se hladině alkoholu v krvi, případně rychlostí,

snižuje a řidič je schopný čím dál tím méně vnímat prostor před sebou. Jestliže střízlivý řidič je schopen vnímat celý prostor, řidič s 0,8 promile v krvi již necelé $\frac{3}{4}$ prostoru a řidič se 1,8 promile v krvi již necelou třetinu. Jinými slovy, i když opilý řidič pojedje pomalu, jeho zorné pole je snižené, a to je zdrojem potenciálních konfliktů a závažných dopravních nehod.

Obr. 8: Zorné pole řidiče při zvyšující se hladině alkoholu v krvi



Zdroj: : (<http://www.ibesip.cz>, 2009 [online]).

Měli bychom si uvědomit, že i v nemoci, nechlazení nebo začínající bolesti (zubů, hlavy, apod.), se stupňuje naše vyčerpanost. Bolest má snahu naše smysly otupit. A právě v tento moment bychom nepochybně za volant motorového vozidla usednout neměli. Některé léky mohou být pro řidiče právě tak nebezpečné jako alkohol. Užití léků tišící bolest sice přináší dočasnou úlevu, ale jejich opakované užívání a zvyšování dávek negativně ovlivňuje reakční schopnost řidiče! (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

Agresivita za volantem

Řidiči jsou rozdílní velmi, některé vyplynou vlastnosti na povrch až teprve při vozidla řízení. Jsou mezi námi řidiči spořádaní, kteří dodržují předpisy dopravní. Jsou však mezi námi i řidiči takoví, kteří si agresivitou projevovanou za volantem vozidla, kompenzují své osobní nebo pracovní problémy.

Jedním z nebezpečí, které na silnicích číhá, je za volantem agresivita, se kterou jsme se pravděpodobně již všichni setkat měli možnost, ať již jako spolujezdec, nebo řidič, případně chodec. Agresivní řidiči nebezpeční nejsou jen sami sobě, ale ostatním především

účastníkům provozu silničního. Často si přednost vynucují, jezdí razantně velmi, se předvádějí, předjíždějí nesmyslně, ale především jsou vůči bezohledným řidičům ostatním, ale i chodcům. Někdy dochází k neverbálním či verbálním útokům směřovaným k dalším dopravy účastníkům, lidé nezdrženliví neváhají použít i násilí fyzické. Agresivitu vyvolává zátěž psychická, stres, často i méněcennosti komplex, který se řidiči tito snaží zakrýt odvážným zdánlivě jízdou stylem. Agresivní kolem řidiči šíří sebe nebezpečí, v jejich blízkosti riziko narůstá nehody dopravní. Proto platí doporučení jednoduché: zachovávat od nich patřičnou vzdálenost, nesnažit se jimi vyprovokovat k bezohlednému jednání, protože hodně právě často na něco čekají takového. Nechte je být, ať si jedou, raději se držte dál od nich, v bezpečí. (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

Ostatní řidiči

Mezi řidiče problémové, naprosto z jiného hlediska, zejména z pohledu nemožnosti předvídat patřičnou reakci na situaci v provozu, mohou patřit cizinci, začátečníci nebo žáci autoškoly.

Nejčastěji se řidič začínající setkává s bezohledností a ignorací ostatních řidičů. Je fakt, že by měli být k žákům řidiči tolerantnější, to v případě každém. Nemůžeme však rozdíly dělat mezi řidiči běžnými a profesionály. Pro každého stejná platí pravidla a bylo by dobré zákony znát, které definují také výcvikovému vozidlu chování vůči, tedy autoškole. Všichni takoví, kteří dělají budoucím řidičům potíže, by se měli nad svým chováním zamyslet. Je dobré uvědomit si, že každý z nás začínal někdy. Někteří začali hůře, někteří lépe. Nicméně by také pomohlo možná, kdyby se policisté starali více o tento problém. Bezpečná jízda s vozidlem motorovým však i přesto závisí na mnoha důležitých činitelích. Nejdůležitějším bezesporu je to samotný řidič vozidla. Teprve po praxi delší se naučí úkony provádět potřebné pro jízdu podvědomě téměř. Musí mít tedy znalosti nejen a dovednosti, ale též kvality morální, které budou zárukou, že se budou za všech okolností zásady bezpečné jízdy zachovávat. (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

6.2 Výchovně - vzdělávací proces v dopravní výchově žáků ve školách

Před rokem 1989 byla výuka dopravní zařazena do osnov školních v průřezu všemi ročníky. Se změnami, které začaly platit, i v oblasti školství se výchova dopravní začala z procesu vzdělávacího vytrácet. Být provozu účastníkem na komunikacích pozemních je

dnes již samozřejmostí naprostou pro člověka každého. Chovat v tomto se však prostředí bezpečně tak již úplně není samozřejmé. Vyžaduje od každého to jednotlivce sumu velkou znalostí, správných návyků a dovedností, které je vytvářet nutno a upevňovat po život celý.

Dopravní výchova jako prostředek základní pro formování všech účastníků chování provozu proto musí integrální být součástí směřujících opatření k vyšší bezpečnosti provozu silničního a je nutné, aby prováděna byla v souladu s bezpečnostními ostatními opatřeními. V oblasti výchovy dopravní obyvatel je pracovat potřeba individuálně se skupinami různými. Základní je podle rozdělení věku provozu účastníků. Toto členění bylo v závislosti zvoleno na systému vzdělávacím, na který navazuje příprava základní osob a řidičů, které musí poctivou svou každodenní prací provozu bezpečnost na komunikacích pozemních ovlivňovat. Opatření v dopravní výchově oblasti jsou zaměřena na mladou populaci převážně.

Od zavedení vzdělávacích plánů školních na všech škol stupních je dáno na volbě školy, zda a v rozsahu jakém výchovu dopravní zařadí do výuky. Tematickým plánem výchovy dopravní se zaměřuje na teorie výuku a základní znalosti praktické pravidel provozu na komunikacích pozemních, prováděných na hřištích dopravních. (*BESIP-ministerstvo dopravy*, 2008 [online]).

Tematický plán

Je rozdělen na výchovu:

- předškolních dětí – v mateřské škole, rodině
- žáků základních škol – v rodině, základní škole, zájmové kroužky, dopravní hřiště
- mládeže – střední a odborné školy, autoškoly, zájmové kroužky, rodina
- dospělých – veřejné přednášky, TV pořady

Výchovný proces zaměřen je na dítě jako provozu účastníka – chodce s doprovodem. Děti získat mají základní zkušenosti v určitých situacích dopravních. Dopravní výchova má rozvíjet vlastnosti v dětech, ovlivňující reakci na určité situace dopravní, jako jsou orientace, ohleduplnost, nebezpečí vnímání.

Edukační proces opakuje návyky dětí již získané, ve vyšších stupních je, rozšiřuje postupně je další potřeby praktické při chování se v provozu, prohlubuje návyky ukázněnosti. (*BESIP-ministerstvo dopravy*, 2008 [online]).

Na základě dopravních přestupků statistiky a nehod, orgány za bezpečnost zodpovědné

provozu mají snahu cílenou nejčastěji minimalizovat přestupky. Mezi nástroje hlavní snižování počtu nehod dopravních patří: školení profesionálů řidičů na témata aktuální, vysílání motivačních šotů dopravních v televizi, pro veřejnost přednášky, výuka dětí apod. Roli svou „strašáka“ by hrát měla i obava z bodového hodnocení řidičů s následkem, odebrání možností řídicího oprávnění. (*E-autoškola*, 2012 [online]).

Bodový systém hodnocení řidičů v ČR

Významnou změnou v pravidlech provozu silničního je zavedení tzv. Bodového hodnocení systému řidičů. Jeho hlavním je zvýšit cílem bezpečnost na silnicích českých. Současný systém hodnocení bodového byl v ČR zaveden 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb. Zavedení systému bodového není opatřením ojedinělým, je součástí systému celého založeného v oblasti na intervencích lidského činitele, dopravního vozidel i prostředí. Body se řidičům přičítají za přestupky až do výše 12 bodů, po dosažení této hranice je povinen řidič odevzdat průkaz řídicí a má po dobu 1 roku řízení zákaz vozidel motorových. Před vrácením průkazu řídicího přezkoušení proběhne. Pokud řidič nespáchá vždy po dobu 1 roku bodovaný přestupek, 4 body se mu odečítají. (*E-autoškola*, 2012 [online]).

Cílem bodového systému je:

- **Předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích**, a to pod hrozbou ztráty řídicího oprávnění. Příklady ze zahraničí ukazují, že vytvoření systému odrazení (hrozby ztráty řídicího oprávnění) a jeho medializace vede k nutnosti nižší četnosti dozoru přímo v provozu na pozemních komunikacích.
- **Eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků** a tím se stávají nebezpečnými při řízení motorového vozidla svému okolí.
- **Vytvořit čitelný systém postihu přestupců**, který je jednoznačně definovaný. Bodový systém je účinný i z pohledu účelného postihu těch řidičů, kteří neplatí uložené pokuty za dopravní přestupky, neboť jeho vymáhání není závislé na solventnosti přestupce. (*www. wikipedia* [online]. 2005).

6.3 Navrhované změny ve výuce a výcviku v autoškole

Současné autoškoly jsou ve většině dnešních případů vnímány pouze jako administrativní záležitost, díky které se mohou lidé bez zkušeností posadit za volant. Dnes se nejčastěji praktikuje individuální výcvik a to je v důsledku pouze to, že se neučí! Žák se pouze připravuje na zvládnutí závěrečného testu. Nevyučují se předpisy, údržba vozidla ani teorie jízdy. Žáci v autoškolách by se měli připravovat na praktický život. Měli by odjezdit všechny hodiny, často autoškolám chybí cvičiště, trenažér nebo vůbec nějaká učebna.

Učitel autoškoly současně musí vykonávat několik najednou činností: žáka učit řídit motorové vozidlo, sledovat řádně situaci v silničním provozu a sledovat také, jak reaguje žák na situace nepředvídatelné.

Proto jeho práce je velice náročná psychicky. Před rokem 1989 autoškoly učitelé pracovali v autoškolách státních. V této organizaci povoleno bylo odučit maximálně 8 hodin jízdy vyučovací v automobilu osobním denně. Po roce 1989 se provoz na komunikacích pozemních zvýšil několikanásobně, ale uvažování praktické žáků k řízení vozidel má snahu klesající. V současném provozu silničním je učitel autoškoly schopen se věnovat plně výcviku praktickému maximálně 6 - 7 denně vyučovací hodin, ale s ohledem kolikrát je na konkurenci nebo cenu nízkou výcviku „nucen“ odučit 10 a více denně hodin, tím se však kvalita výcviku zásadně snižuje. V nově zákonu připravovaném o výuce a výcviku v autoškolách, by se měl počet hodin jízdy omezit pro učitele maximálně na 6 vyučovací denně hodin. Je zapotřebí rovněž zajistit povinnost účastnit se učitelů autoškol školení zdokonalovacích, přestože k častým změnám dochází v legislativě, k činnosti autoškol vztahujícím se v oblasti výcviku a výuky, změn předpisů právních v dopravě silniční, novinkách v konstrukci vozidel motorových a řízení vozidel moderních.

Dalším zkvalitnění doporučením pro praxe řídičské, by mělo využití být „řídičského průkazu na zkoušku“, jak již je tomu v některých státech vyspělých v Evropě. Jedná se o to, aby byl řídičský průkaz nového řidiče omezený časově, cca na 2 roky, s případným omezením, např. rychlost maximální nebo jízda pod zkušeného řidiče dohledem. Fenomén rychlosti však začínající řidiče ovlivňuje způsobem zásadním, zejména, zda-li vozidlo které řídí, vybízí k porušování předpisů ve smyslu rychlé jízdy. V případě nehody nebo porušení pravidel provozu silničního by měli absolvovat za povinnost nové přezkoušení k držení oprávnění řídičského. Když se pak po určité období motorista chová slušně a bez nehod dopravních, tak by začátečník řidič získal průkaz řídičský „plnohodnotný“.

7. VÝZKUMNÝ PROJEKT

7.1 Hlavní cíl výzkumu, dílčí cíle, metodologie výzkumu

Mou snahou v rámci výzkumného projektu je snaha poskytnout co nejobjektivnější hledisko na současnou situaci ve výuce a výcviku tělesně postiženého v autoškole, a to z několika aspektů: Největší pozornost jsem se snažil dát možnosti, jak získat řidičské oprávnění pro osobou tělesně postiženou, posoudil chování tělesně postiženého řidiče v silničním provozu a jeho možný vliv na způsobení dopravní nehody. Pozornost jsem dále zaměřil na pohled, jak vnímají řidiče s tělesným postižením ostatní řidiči a na právní úpravu zákona, která se týká osob s tělesným postižením v silničním provozu. V závěrečných otázkách výzkumného projektu jsem se orientoval na míru informovanosti tělesně postižených o možnosti získání mimořádných výhod v silničním provozu.

Hlavní cíle výzkumu:

Hlavním cílem výzkumu je zjistit, jaké jsou možnosti získání řidičského průkazu u lidí s tělesným postižením a jejich uplatnění v silniční dopravě. Zároveň jsem se pokusil pomocí otázek zjistit pohled řidiče s tělesným postižením na silniční dopravu a chování dalších účastníků vzhledem k osobám postiženým. Dále jsem se snažil vyhodnotit, jak jsou tělesně postižení informováni o možnosti získání mimořádných výhod v silničním provozu nebo možnosti se procvičit v řízení upraveného ovládání vozidla.

Dílčí cíle výzkumu:

Dílčím cílem výzkumného projektu je zjistit pohled ostatních řidičů na řidiče s tělesným postižením a jejich chování v silničním provozu, jak jsou na tom ostatní řidiči s ohleduplností vůči invalidům. Zjistit informovanost tělesně postižených řidičů o možnosti mimořádných výhod v parkování a označení vozidel řízenými osobami s tělesným postižením.

Metodologie výzkumu:

Ve výzkumné části jsem prováděl rozhovor se dvěma osobami, které jsou tělesně postiženy, a osobně jsem je vyučoval v autoškole. Výzkumný projekt je podán formou krátkých osobních kasuistik, po kterých jsem pokládal zmíněným osobám otázky týkající

se získávání řidičského oprávnění osobou s tělesným postižením a průběhem výuky v autošколе, která poskytuje výuku osob s tělesným postižením. Další otázky jsem orientoval na pohled a názory řidičů na řidiče tělesně postižené. Kazuistiky by měly prospět k lepší představě o jedinci, jeho druhu postižení, životě s tímto postižením a dalších možnostech, které se mu v životě naskýtají.

Ve výzkumné části diplomové práce jsem použil kvalitativně orientovaný výzkum, jelikož pak můžeme lépe porozumět zkoumanému problému. Čábalová (2011) uvádí, že kvalitativně orientovaný výzkum má svá zjištění v nečíselné podobě, popisuje jevy a procesy tak, aby se z nich neztratil „člověk“. Více než čísel si cení významů, komunikace a přirozených prostředí kolem nás. Zkoumá malé skupiny nebo jednotlivce a jejich jedinečnost. Typické pro tento výzkum jsou explorační a deskripční případy. Pro samotné zkoumání jsem zvolil formu polostrukturovaného interview, jakožto metodu založenou na komunikaci a interakci mezi respondentem a výzkumníkem. V které se nabízí alternativy otázek a odpovědí k jistým významným fázím života osoby se získaným tělesným postižením s následným vysvětlením a objasněním respondentem. Výzkumné otázky se týkají pocitů po zjištění diagnózy, pobytu v nemocnici, návratu domů, vyhlídky na nový život s postižením a plánů do budoucnosti se zaměřením na samotný výcvik v autošcole. Jako pomocnou metodu jsem použil nestrukturované, přímé pozorování, rozbor internetových zdrojů a prostudované literatury.

7.2 Případové studie

Kazuistika č. 1 ... NIKOLA

Rok narození: 1993

Pohlaví: žena

Diagnóza: osteosarkom – zhoubný nádor kosti (amputace nohy)

Současný stav:

Nikola v současné době nemá vážnější zdravotní problémy. Chodí na povinné preventivní prohlídky. Doma žije s rodiči, kteří jí pomáhají s přípravou samostatného bydlení v přízemí domu, kde bude mít bezbariérový přístup do domu. Nikola má přítele,

ale tráví většinu času doma. Je studentkou gymnázia, někdy pomáhá mamince v domácnosti, ale jinak pracuje z domu na počítači pro firmu, která se zabývá doplňováním údajů do databází, učí se španělsky a po gymnáziu se chystá na studium filmové a televizní fakulty.

Osobní anamnéza:

Nikola se narodila v roce 1993 z prvního těhotenství, které bylo plánované. Průběh celého těhotenství byl bez komplikací. Porod proběhl normálně, Nikola se narodila 7 dnů před termínem. Postup porodu zkomplikovalo pouze to, že Nikola šla opačně – pánví napřed. Maminka i s dítětem byla propuštěna za týden domů, netrpí žádným závažným zdravotním problémem. Od dětství se zajímá o sport a herectví. Závodně hrála tenis, dělala gymnastiku a balet. V současné době má přítele, s kterým plánuje společnou budoucnost.

Rodinná anamnéza:

Matka: 1966, cítí se zdravá, střední vzdělání - vyučena v oboru, kadeřnice.

Otec: 1962, cítí se zdravý, vyšší střední odborné vzdělání, programátor.

Sestra: 1990, cítí se zdravá, studentka víceletého gymnázia.

Zatížení v rodině: Ne. Všichni v rodině se cítí zdraví, netrpí žádným vážným zdravotním postižením.

Pocity po zjištění diagnózy:

Bylo mi patnáct a život se mi zdál bezstarostný. Než mě jednoho dne začalo píchat v koleni. Přestala jsem tancovat, ale nepomohlo to. Bolest byla čím dál silnější. Začala jsem tedy chodit po lékařích. Dlouho nevěděli, co mi vlastně je, pak ale přišli na strašnou diagnózu – osteosarkom, tedy rakovina kosti.

Vlastně jsem si v té době ani pořádně neuvědomovala, co se děje. Nějak jsem tomu nerozuměla nebo nechtěla rozumět. Pamatuji si jen, jak jsme chodili na vyšetření na onkologii, a já viděla samé holohlavé děti. Pak už se muselo rychle začít s mou léčbou – chemoterapií.

Jezdila jsem vždy na několik týdnů do nemocnice, kde mi dávali kapačky. Bylo to dost náročné, protože jedna kapačka trvala třeba celé tři dny. Bylo mi strašně zle, nedokázala jsem nic než ležet, a když se mi podařilo za celý týden sníst třeba jen kousek rohlíku, byla jsem strašně šťastná. Vůbec jsem nevnímala, jak jdou dny za sebou, léčba mě

tak oslabila, že jsem je ani nebyla schopná vnímat. A to trvalo skoro rok. Chemoterapii jsem nakonec přežila, a když jsem se ze všeho začala pomalu sbírat, čekal mě další šok.

Pobyt v nemocnici:

Po chemoterapii mi chtěli odstranit kolenní kloub, což mělo dát jistotu, že se rakovina už nevrátí, a nahradit ho umělým. Jenže to se nestalo. Na předoperačním vyšetření se totiž zjistilo, že mi chemoterapie zničila i všechny vazy a šlachy, takže i kdyby mi kloub nahradili, nebudu moci s nohou vůbec hýbat, prostě zůstane ‚hadrová‘. Řekli mi, že pro mě bude lepší, když mi nohu amputují. Rozbrečela jsem se a řekla, že to radši umřu.

Nedokázala jsem si představit, jaké by to bylo, přijít o nohu. Měla jsem strach, že bych to nezvládla, že bych se z toho zbláznila. Vzdurovala jsem a nechtěla poslouchat prosby lékařů ani rodičů, kteří říkali, že to bude pro mě lepší, že mi pak dají protézu a já budu moci chodit bez berlí, což bych jinak nemohla. Nechtěla jsem to slyšet. Bylo mi sedmnáct, měla jsem spoustu plánů, chtěla pokračovat ve sportech, stát se herečkou a nedokázala si představit, jak je skutečným, když nebudu mít nohu. Bála jsem se, co na to řeknou ostatní a jak to bude s kluky. Budou ještě chtít holku bez nohy? Nakonec jsem ale pod tíhou argumentů svolila.

Návrat domů:

Když jsem se probírala z narkózy a podívala se na svou pravou nohu, první, co mě napadlo, bylo, že ten pocit není až tak strašný, jak jsem si myslela. Asi jsem s tím už byla prostě smířená. Horší byl ale návrat domů. Bylo těžké si zvyknout už jen na přechod z nemocničního života do normálního. Během mého střídavého pobytu v nemocnici jsem přestala komunikovat se svými přáteli a radši byla sama. Bála jsem se totiž, že mě budou litovat. Tím se mi ‚svět venku‘ tak nějak uzavřel. Kvůli nemoci jsem také na rok přerušila školu a vrátit se do ní bez nohy, z toho jsem měla strach.

Měsíc po operaci mi dali protézu. Měla mi pomoci nejen k chůzi, ale i k sebevědomí. Když jsem si ji ale nasadila, bolelo mě to a nemohla jsem ji mít ani připevněnou, natož s ní chodit. Nedokázala jsem s ní vydržet déle než hodinu denně. Nenáviděla jsem ji. Začala jsem trpět depresi, nechtěla jsem chodit ven, vídat se s lidmi...

Nový život:

Ani přesně nevím, kdy se to zlomilo. Asi mi pomohl návrat do školy, které jsem se

nakonec prostě vyhnout nemohla. Dostala jsem se do třídy o rok níž. Byl tam úžasný kolektiv a já se se všemi brzy spřátelila.

Zvykla jsem si i na protézu, a to dokonce až tak, že ji někdy nesundávám ani na noc. Lidé, kteří o mně nic nevědí, vlastně ani nepoznají, že mám protézu. Prostě jen vidí, že hůř chodím. Nevadilo to ani mým partnerům. Protéza jim vůbec nevadila. Sama jsem byla překvapená. Já si sama sebe na druhé straně představit neumím. Asi by mi vadilo chodit s klukem bez nohy. I když už tak žiju dva roky, pořád s tím nejsem úplně smířená, tedy, že tohle jsem já, že taková zůstanu... Stále si musím zvykat na určitá omezení. Třeba že nemůžu sportovat. Ono mě to totiž už takhle ani nebaví. Dřív jsem byla hrozně rychlá, ale to teď nejde. Sice si občas zahraju třeba tenis, ale spíš mě to rozčiluje, prostě už to není taková zábava, tak ho radši moc nehraju. Taky se mi asi nesplní sen stát se herečkou. Ráda bych se ale dostala aspoň do filmového světa.

Až v příštím roce skončím školu, plánuji si podat přihlášku na filmovou a televizní fakultu, obor dramaturgie a scenáristika. Nemoc mi zkrátka vzala pár mých snů. Někdy je mi to líto, ale na druhé straně jsem kvůli ní asi docela rychle dospěla. Přemýšlím o věcech, o kterých jsem dřív nepřemýšlela, a vidím důležitost tam, kde jsem ji dřív neviděla. Už pořád nemyslím na to, co bylo nebo bude. Nebojím se budoucnosti tak, jak jsem se bála dřív. Žiju svůj život naplno.

Mnozí mí kamarádi ale tohle štěstí neměli a svůj boj s rakovinou prohráli. Tohle mě bolí nejvíc. To oni stáli v těžkých chvílích při mně, a najednou tu sami nejsou... Vždy, když začnu pochybovat o smyslu svého života, pomyslím na slova mého kamaráda, který nedávno zemřel: „Nikdy to nevzdávej!“

A to mě přinutí jít dál. Není zkrátka důležité, jestli má člověk dvě, jednu nebo žádnou nohu, důležité je nebýt sám. Rodina a přátelé jsou nejdůležitější složkou mého života, a to mi dává sílu jít dál.

Plány do budoucnosti – autoškola!

Bylo mi necelých osmnáct, když jsem se rozhodla stát se řidičkou. Tedy já se vlastně nerozhodla, rozhodli se rodiče, protože prý řidičák má dneska každý a nějaká protéza na noze mi v tom nemůže zabránit a bez něj budu úplně nemožná. Však koukni na mě, pravila vždycky maminka a významně pokyvovala hlavou, říkajíc, že bez táty by si nedojela ani do města pro rohlíky. Řidičák má v aktivním životě handicapovaného mimořádný význam – představuje vstupenku do normálního světa, prostředek osobní svobody a především

možnost sehnat práci. Statistiky ministerstva práce hovoří jednoznačně. 50 procent lidí se zdravotním postižením práci nesežene, ale mobilní invalidé mají až 80 procentní úspěšnost zaměstnání sehnat.

Jak jsem si vybrala autoškolu? Bylo v mém zájmu, abych si pro výuku ovládní motorového vozidla zvolila kvalitní autoškolu. Cena za výcvik nebyla rozhodujícím kritériem. Potřebovala jsem individuální přístup a hlavně speciálně upravené vozidlo s automatickou převodovkou, abych ovládala motorové vozidlo pouze rukama a jednou nohou. Reference a doporučení jsou většinou tím nejspolehlivějším vodítkem a neméně tak i informace od svých vrstevníků, přátel a spolužáků, kteří mají s absolvováním autoškoly čerstvé zkušenosti. Nejen z těchto důvodů, ale i z důvodů osobních jsem si vybrala autoškolu pana Kousala.

Tělesně postižení chodí nejen do škol, ale i do autoškol. Zeptal jsem se proto tělesně postižených uchazečů o řidičské oprávnění na jejich zážitky z autoškoly, jak se učili řídit auto v souladu se silničními pravidly, a na jejich zkušenosti s provozem na silnicích i dalšími účastníky silničního provozu. Komunikace s tělesně postiženým v autě je totiž docela specifická. Položil jsem jim tyto otázky:

Kam jsi chodil/a do autoškoly?

Když jsem studovala na gymnáziu, chodila do autoškoly u pana Kousalovi, jedna skupinka mých kamarádů. Já měla zájem naučit se řídit, tak jsem vyzvíдалa, např. jak ta výuka dlouho probíhá, jestli provádí i výuku pro postižené apod. Povídali, že je instruktor výborný učitel, tak jsem se přihlásila k němu.

Jaký k tobě měli přístup v autoškole, měli tam už nějaké zkušenosti s tělesně postiženými?

V autoškole již měli zkušenosti s tělesně postiženými, několik postižených už přede mnou autoškolu u pana Kousala dělalo. Na výuku se mnou chodila ještě skupinka asi čtyř uchazečů o řidičské oprávnění, hlavně mých spolužáků. Instruktor ke mně měl individuální přístup a několikrát mi všechno v teorii i ve vozidle znovu vysvětloval.

Jak bys hodnotil/a lektory, výuku?

Tím, že se mnou chodila do kursu autoškoly ještě skupinka dalších spolužáků, jsem

měla tu výhodu, že pokud jsem něčemu nerozuměla, tak mi pomáhali pochopit problém tito spolužáci nebo se s ochotou k řešení problému připojil i instruktor. V té době jsem byla ze všech účastníků kursu nejmladší a nebyla jsem ještě plnoletá.

Jaké jsi musela splnit podmínky, abys získala řidičské oprávnění?

Úplně stejné jako všichni ostatní. Existují autoškoly, které mají předělaná výuková auta na ruční ovládání. Musela jsem splnit test i určený počet jízd, stejně jako ostatní žadatelé o řidičský průkaz.

Myslíš si, že jsou hendikepovaní řidiči nebezpeční? Nebezpečnější než jiní řidiči?

Rozsah hendikepů je velmi široký, a proto na tuto otázku nelze odpovědět paušálně. Myslím si, že takových 75 % hendikepovaných řidičů s dobrým řízením jsou naprosto rovnocennými partnery. Možná, že v případě nějakých testů by se umístili až na nižších místech žebříčku, ale myslím si, že by se dostali před starší řidiče nebo nezkušené řidiče... Invalidi by určitě nebyli úplně na konci.

Hendikepovaní řidiči se účastní nejrůznějších soutěží v řízení, jízd zručnosti, slalomů, dělají si různé soutěže... U zdravých řidičů většinou nic kromě autoškoly není - udělají si řidičák a tím to pro ně obvykle končí a učí se jenom chybami. Invalidi se naproti tomu hodně setkávají, zdokonalují a sledují nové trendy v systémech řízení.

Jak se vlastně učí řidič, který má postiženou dolní končetinu, ovládat svůj vůz s ručním řízením?

U nás jsou specializované autoškoly při různých rehabilitačních ústavech, kde si dělají řidičáky i ti postižení, kteří ještě ŘP nemají. Ve specializovaných autoškolách si každý může koupit kondiční jízdy a zdokonalit se pod dohledem instruktora, který mu poradí, jaký typ řízení by si měl pořídit.

Máš představu, kolik je vůbec v ČR řidičů s ručním ovládáním?

Podle mého zjištění v ČR přibývá 300 - 350 nových hendikepovaných řidičů ročně. Odhaduji, že celkově se po našich silnicích pohybuje minimálně 10 tisíc invalidních řidičů

s ručním ovládáním.

Je opravdu bezpečné, aby řídili i lidé s postižením obou končetin?

Tito výrazněji postižení lidé už na silnicích opravdu nezávodí. Nechávací si před sebou dostatečný odstup a jezdí opatrně, aby zvládli včas brzdit, ale pokud jim někdo to místo bere, tak může dojít ke kolizi. Stejně by to však dopadlo i v případě vyplašeného mladého řidiče, nebo staršího řidiče s pomalejšími reakcemi. Tito lidé ale nejsou zdrojem nějakého potenciálního problému. Ten nastává ve chvíli, kdy se na silnici objeví agresivní řidič, který připraví krizové situace i zdravým řidičům, kteří mají co dělat, aby jeho manévry zvládli.

Jak jsou na tom čeští řidiči s ohleduplností? A zabíráním míst k parkování pro invalidy?

Ano, plno řidičů klidně zaparkuje na vyhrazených místech. Problém je možná i v tom, že dnes má právo na vyhrazené místo každý invalida, který má průkaz ZTP/P, ale ten zahrnuje nejrůznější druhy postižení. 90 % řidičů, co má značku invalidního vozíku, jsou lidé, kteří dokáží normálně chodit.

Dovolila bych si jednu kacířskou myšlenku: Například u hypermarketů je vyhrazených míst možná až příliš a to provokuje. Mělo by jich být méně, ale vyhrazené opravdu vozíčkářům a policie by měla jejich užívání tvrdě kontrolovat.

Jak takové situaci lze zabránit? Zavést větší pokuty?

Pokud vynecháme „uvědomělost“ spoluobčanů, tak snad jedině nějakým zpřísněním vydávání znaku vozíčkáře, ale to také není úplně ono. Nicméně musím říci, že se situace hodně zlepšila tím, že je možné zavolat odtahovou službu a ona musí auto z vozíčkářského místa odtáhnout. Problém je, že musíte mít „volných“ pětáctyřicet minut na čekání, než odtahová služba přijede. Takže to dělám pouze u mě před domem, kde zaparkuji před auto, které tam stojí. Jdu pak domů a počkám, až odtahová služba přijede.

Je možné jim nějak pomoci, pokud jsou tělesně postižení za volantem?

Samozřejmě, ohleduplností. Někdy je třeba si uvědomit, že řídí člověk, který třeba neslyší, a proto je marné na něj troubit. Ostatně troubením i na zdravého člověka v nějaké situaci, kdy mu třeba nejede auto na křižovatce, ho jenom znervózníte a sobě nepomůžete.

Jaký nejvyšší věk je pro řízení tolerován?

Řízení není otázkou věku, ale zdravotního stavu. I stoletý člověk může jezdit autem, pokud jeho motorika, oči a ostatní potřebné smysly fungují, jak mají.

Co musí vozíčkář nebo jinak hendikepovaný člověk udělat pro to, aby mohl mít svoje vlastní parkovací místo?

Pokud chce vozíčkář nebo hendikepovaný člověk mít svoje parkovací místo, například u svého domu, musí se dostavit s průkazem invalidy na místní úřad odboru dopravy v místě bydliště, kde posoudí, jestli se skutečně jedná o případ, kdy lze takové místo přidělit a označit příslušnou dopravní značkou.

Jak se chovají vozíčkáři nebo hendikepovaní při řízení, jsou opatrnější?

Zkušenost je taková, že hendikepovaní lidé jsou nuceni být celý svůj život mnohem obezřetnější a tak je to pro ně přirozené i za volantem.

Liší se nějak tělesně postižený řidič v přístupu k dopravnímu provozu?

Obecně vzniká dojem, že bude opatrnější, ale je to jen pocit. Osobně jsem přesvědčen, že tělesně hendikepovaní řidiči se od ostatních řidičů příliš neliší. Někteří se ještě se svým úrazem, nemocí nevyrovnali – jsou zatrpklí a mohou být v interakci s ostatními řidiči v některých případech agresivnější. Je možné, že zejména mladší hendikepovaní řidiči, kteří se s úrazem ještě psychicky nevyrovnali, mohou řídit své vozidlo dost razantně, bezohledně především vůči sobě s podvědomím „nic horšího se mě nemůže již stát“! Samozřejmě, že většina tělesně postižených řidičů se chová na silnici správně.

Znáte nějaké nehody hendikepovaných řidičů? Jsou něčím neobvyklé?

Znám a myslím, že ničím neobvyklé nejsou. Prostě průšvih.

Jak často jezdíš autem a za jakým účelem? Dokážeš si život bez auta představit?

Svým autem jezdím takřka denně za jakýmkoli účelem. Když mám tuto možnost, nebudu se přece na druhý konec města táhnout s berlemi v autobuse. Najedu ročně přes dvacet pět tisíc kilometrů. Bez auta si život opravdu představit nedokážu, je součástí mojí mobility. Nahrazuje můj pohyb tam, kde sama nestačím.

Kasuistika č. 2 ... MILAN

Rok narození: 1970

Pohlaví: muž

Diagnóza: paraplegie - porušení míchy (ochrnutí dolních končetin)

Současný stav:

Milan v současné době vede podle sebe plnohodnotný život. Přitom si ovšem uvědomuje, že začíná stárnout a s tím se začínají postupně projevovat první opravdovější zdravotní komplikace. Bydlí s manželkou a dvěma dětmi v panelákovém bytě na sídlišti. Po vážné autonehodě je už 10 let upoután na invalidní vozík. Každodenní činnosti spojené s životem vozíčkáře zvládá sám bez závažnějších problémů. Věnuje hodně času rodině, cestování a sportu. Má přátelskou povahu a mezi ostatními lidmi je i proto velice oblíben. Prochází pravidelnou rehabilitací a zdravotní masáže mu zmírňují bolesti v zádech, které trpí při stálé zátěži. Snaží se však stále sportovat a tak nejvýznamnější potíže má teď s artrózou v pravém rameni.

Osobní anamnéza:

Milan se narodil v roce 1968 z prvního těhotenství matky, které bylo plánované. Průběh celého těhotenství byl bez komplikací. Porod proběhl v termínu spontánně. Matka i s dítětem byla po týdnu v porodnici propuštěná domů. V dětství měl pouze obvyklé dětské nemoci, žádnou vážnou chorobou netrpěl. Už od dětství se aktivně zajímal o jakýkoli sport. Je vyučen v oboru elektrikář – silnoproud, se svou manželkou mají dvě zdravé děti.

Rodinná anamnéza:

Matka: 1946, cítí se zdravá, střední odborné vzdělání, zdravotní sestra.

Otec: 1945, cítí se zdravý, střední vzdělání – vyučen v oboru, svářeč.

Bratr: 1972, zemřel v roce 1989 po vážném nádorovém onemocnění.

Zatížení v rodině: Ne. Všichni v rodině se cítí zdraví, netrpí žádným vážným zdravotním postižením.

Pocity po zjištění diagnózy:

V době, kdy se celá nešťastná událost stala, byl Milan na vojně. „Dostal jsem tehdy dovolenku a jeli jsme domů. Těšil jsem se na rodinu“, bohužel to byla shoda nešťastných událostí, kdy společně s kamarádem, který řídil, dostali vinou technického problému na vozidle smyk. Vozidlo pokračovalo mimo vozovku a narazilo do hromady složeného dřeva, které bylo složeno v příkopu. Jedna z klád však rozbila přední sklo a vnikla tímto do vozu a Milanovi těžce poranila záda. Milan zůstal uvězněn ve vozidle, a bylo jen štěstí, že jeho kamarád nebyl vážně zraněn a včas zavolal záchranáře. Z dopravní nehody si všechno vybavuje, ale bolest ho otupovala natolik, že nebyl schopný komunikace. Popisuje to tak, že si připadal, jako by se mu to všechno zdálo, jen nemohl hnout nohama.

Milana převezli do fakultní nemocnice v Olomouci, a tam mu lékaři sdělili jeho diagnózu - paraplegie. Po následcích dopravní nehody, kdy z důvodu jeho mnohočetných poranění došlo k i poranění míchy s fatálním následkem – ochrnutím dolních končetin.

Zažil největší šok v životě, neměl vůbec představu, jak se jeho život bude vyvíjet dál. Protože se mu poranění stalo v době, kdy politické a společenské vnímání nebylo nakloněno postiženým a už vůbec ne pohybově postiženým, měl za to, že skončí někde v ústavu, kde snad jako v jediné instituci bylo bezbariérové prostředí a patřičně vyškolený personál. Měl problém se zapojením do společnosti, nevycházel vůbec ven a nechtěl s nikým komunikovat. Tyto stavy překonával pomocí psychologa, ale zásadně mu pomohla jeho rodina. Pozitivní vliv na jeho psychiku měl i odborný přístup lékařů, ošetřovatelů a sestřiček. Nikdo se ho násilně nesnažil přesvědčit o jeho názorech, ale právě dlouhodobějším působením na psychiku se jeho život zpátky vracel do normálu.

Důležitým činitelem v pozitivní změně chování i jednání postiženého Milana, bylo pravidelné setkávání s podobně postiženými lidmi, kteří ho motivovali k tomu se nevzdávat, nepodléhat depresím z postižení a jít dál životem. Poznal, že i lidé se získaným postižením nebo vozíčkáři upoutaní na invalidní vozík i desítky let, můžou žít zcela plnohodnotný život, zakládají rodiny, sportují a věnují se svým koníčkům.

Pobyt v nemocnici:

V Olomoucké nemocnici se teprve po rozhovoru s lékařem dozvěděl, jak závažné postižení se mu vlivem poranění míchy stalo. Proč nemůže ovládat dolní končetiny a jaké omezení z toho vyplývají. Vyšetření na rentgenu ukázalo postižené obratle a konzilium lékařů konstatovalo možnost, že by se páteř nemusela vůbec operovat. Bylo tedy přistoupeno tradiční léčbě, sice zdlouhavější, ale zase bez zásadního zákroku do páteře a možnosti ještě většího postižení míchy. Milan byl zavěšen na speciální lůžko, kde se mu závaží snažilo narovnat páteř a vyhrěznuté obratle, které poškodily míchu se snažily dostat do původní polohy. Když byl po dvou měsících přemístěn zpátky na normální oddělení a začal i rehabilitovat, měl z léčby dobrý pocit a konstatoval, že se jeho zdravotní stav výrazně zlepšil. Rehabilitaci bral velmi vážně a to, že začal i cítit zlepšující se pohyblivost, ho velice povzbuzovalo. Zkoušel se i posadit, ale bez cizí pomoci se zatím ještě neudržel. Měl pocit, že začíná cítit i část stehenních svalů a to všechno byly indicie, že se jeho fyzický i psychický stav zlepšuje.

Denní masáže, rehabilitace a speciální cviky dolních končetin mu velice pomáhaly. Stále se však do jeho myšlenek vkrádala nejistota, ale i naděje, že by snad postižení překonal a on mohl znovu chodit. I s touto nadějí mu k dalšímu životu byla největší oporou jeho rodina a v tu dobu už i jeho budoucí manželka. Neměl už pocit, že je na to všechno jen sám, ale má ty nejbližší, kteří mu chtějí a můžou pomoci.

Návrat domů:

V rámci rehabilitace bylo cvičení a používání invalidního vozíku, jednou z hlavních náplní nácviku samostatnosti a sebeobsluhy. V úvodních etapách rehabilitace probíhalo nacvičování samotného sedu na vozíku a posteli s pomocí kladkostroje a závěsného žebříku. Nácvik samostatného oblékání, přesuny po místnosti, po budově i ve venkovním prostředí. Samostatná schopnost používání toalety, sprchovacího koutu a pro řidiče i nastupování do auta a skládání invalidního vozíku.

Milan nemá první vzpomínky na používání invalidního vozíku zrovna rád. Nevydržel na něm dlouho a hodně ho to frustrovalo. Všechno ho obtěžovalo, tlačilo a o samostatném pohybu se už vůbec nedalo hovořit. Rehabilitační sestra ho doprovázela při pohybu na vozíku po chodbě, a ten ho tak vyčerpal, že se už těšil na lůžko. Celé tělo měl po několika měsíčním léčení, tak ochablé a ztuhlé, že ho jakýkoliv pohyb na vozíku obtěžoval. Proto musel v rámci rehabilitace posilovat i horní končetiny a svalstvo celého trupu, aby se jeho

fyzický stav a schopnost osamostatnění posunul k lepšímu. To mělo za následek, že se byl Milan schopen už po týdnu intenzivního cvičení, samostatně přesouvat z postele na invalidní vozík a po rovném povrchu se na něm bezpečně pohybovat. Byl ovšem stále v depresi z pocitu pomalého tempa uzdravování a zlepšování mobility. Zamítavě se taky stavil k tomu, ukazovat se na společenských, sportovních akcích nebo ve společnosti.

Nový život:

Nemožnost samostatného pohybu způsobené postižením po dopravní nehodě a poškozenou míchou. S diagnostikovanou paraplegií, tato situace donutila Milana pořídit si invalidní vozík, který mu bude umožňovat samostatný pohyb. Po počátečních neúspěších se zvládnutím pohybu na vozíku se tento stav razantně zlepšil. Co však Milana začalo trápit, byl zdravotní stav jeho horních končetin a zad, způsobený dlouhým vysedáváním na invalidním vozíku, přidaly se i komplikace urologické. Stěžoval si na velké bolesti v zádech a otlaky na rukách. Tyto problémy se snažil odstranit změnou posedu na vozíku, nebo odpočínutím si na lůžku, aby zádům odlehčil.

S návratem domů, se Milan začal zajímat o možnost dále pracovat. Z jeho dřívější profese elektrikáře, však vyplývá, že je s jeho současným stavem neslučitelná. Proto se pokoušel pomocí inzerátů najít novou práci. Snažil se, a tak dělal grafiku, vyráběl doma suvenýry, pracoval v reklamě a nakonec se i několik let věnoval vedení účetnictví. Pracovních příležitostí vhodných pro osoby s postižením nebylo mnoho, postižený se musel snažit sám a nebyla zde ani vůle státu to v dohledné době nějak řešit. Naopak, začaly se rušit chráněné dílny pro invalidy. Práce ho začala naplňovat a našel si častěji i čas na sport a kulturu.

Milanova rodina se semkla a velice mu pomohla toto těžké období překonat, byla pro něho vším. Největší oporu našel ve své manželce, která s ním zažívala jeho úspěchy i nezdary v léčbě, práci i samotném životě. V době nehody a následné léčby i rehabilitace byl mladý, silný a právě tyto dvě vlastnosti mu zjednodušovali léčbu a rehabilitaci. Nebylo to však lehké období, jeho psychický stav byl vážný, nejvíc ho trápil pohled do blízké budoucnosti. Ale právě rodina a lékaři mu dávali větší chuť do života a měli snahu, aby dokázal sám sobě, že jeho budoucnost bude pouze taková, jakou si ji připraví on sám. Musel však hodně pracovat na psychice a smíření se s tím, že je upoután na vozík a bude potřebovat pomoc druhých. A že jeho oblíbený sport už bude s velkým omezením nebo nebude možný vůbec.

To, že se musí žít dál a jen neseďet na místě a litovat se, bylo teď pro Milana hlavním životním cílem. Jeho dřívější myšlenky o tom, že nebude vycházet ven, bude se stydět za svůj stav a postižení se na štěstí nenaplnily. Snažil se s pomocí rodiny a kamarádů hodně cestovat a sportovat. Díky tomu se měl možnost setkávat se stejně nebo podobně postiženými lidmi, kteří se mu snažili pomocí svých zkušeností poradit, jak se dá znovu plnohodnotně zapojit do běžného života. Poznával, že i postižení mají rodiny a děti a jsou schopni se o ně zcela postarat. Zvažovali s manželkou založit rodinu. Po sérii odborných vyšetření a testů a i s pomocí moderní vědy se jim zanedlouho narodil zdravý syn. Nezůstali jen u jednoho dítěte, i když to nešlo hned, byli s radostí překvapeni, že jim po několika pokusech oznámili lékaři radostnou zprávu, že jsou v očekávání dalšího potomka. Oba byli neskutečně šťastní. Milan dokonce tvrdí, že to byli nejšťastnější okamžiky jeho života. Mají zdravé děti, fungující rodinu, a tak se oba snaží všechen svůj volný čas trávit společně. Všichni společně sportují, navštěvují divadla, kina, výstavy, jezdí na výlety, nebo se snaží pečovat o jejich oblíbenou zahradu.

Plány do budoucnosti – autoškola!

Milan se v mládí nejvíc věnoval různým sportům, žil bezstarostným životem mladého člověka a vůbec by si nikdy nepřipustil, že se během chvilky jeho život, tak zásadně změní. Nešťastná událost mu během vteřinky změnila dosavadní život od základů. Stal se z něho tělesně postižený člověk, odkázaný na pomoc druhých a pohybující se na invalidním vozíku. Po náročné léčbě a rehabilitacích však nepodlehл psychickým depresím a s pomocí své rodiny, snaživosti a houževnatosti zažil věci, které - jak sám uvádí - by zcela jistě bez získaného postižení nikdy neprožil. Začal si vážit sám sebe a více se osamostatnil. Velice si začal vážit přátelství, kamarádů a především se naučil brát život i s postižením takový, jaký si ho připraví. Jeho postižení, spojené s upoutáním na invalidní vozík ho vyřadilo z aktivního sportovního života. Setkání s tělesně postiženými sportovci mu však vnuklo myšlenku, že by se mohl věnovat tréninku dětí a mládeže s tělesným postižením. Před nehodou byl velice nadějným tenistou, a tak se jeho kamarádi zasloužili o to, že získal nabídku trénovat nadějně, mladé tenisty. A z tohoto důvodu potřebuje být mobilní. Zatím tuto starost zajišťovala manželka nebo kamarádi, ale sám Milan usoudil, že se je třeba osamostatnit i v řízení auta.

Jak jsem si vybral autoškolu? To, že výcvik pro zdravotně postižené osoby provádí Autoškola – Kousal, jsem se dozvěděl od kamaráda, který tam taky absolvoval autoškolu a

byl s výukou i výcvikem v řízení vozidla spokojený. Výcvik probíhá individuálně podle potřeb a schopností žadatele o řidičské oprávnění s učitelem s dlouholetou praxí. A potřeboval jsem taky jako vozičkář, speciálně upravený automobil na výcvik v řízení. Výuka probíhala na upraveném vozidle Škoda Fabia s namontovaným ručním ovládáním. Výcvikové vozidlo má mechanickou převodovku kombinovanou s automatickým ovládáním spojky. U volantu je namontováno ruční ovládání brzdy a plynu na levou ruku. Na volantu je připevněna „kulička“ která usnadňuje točení volantem.

Zeptal jsem se proto tělesně postiženého Milana na jeho zážitky z autoškoly, jak se učil řídit auto v souladu se silničními pravidly, a na jeho zkušenosti s provozem na silnicích i dalšími účastníky silničního provozu. Komunikace s tělesně postiženým v autě je totiž docela specifická obzvláště, když se vozidlo ovládá pouze ručním řízením. Z toho důvodu jsem položil Milanovi tyto otázky:

Kam jsi chodil/a do autoškoly?

Jak jsem již říkal, pro výcvik v řízení vozidla v autoškole jsem potřeboval speciálně upravené vozidlo a autoškola pana Kousala toto v nejbližším okolí mého bydliště nabízí. To, že jsem absolvoval výcvik s individuálním přístupem instruktora a vše probíhalo hladce a spokojenosti mé i autoškoly, byla jen taková „třešnička na dortu“.

Jaký k tobě měli přístup v autoškole, měli tam už nějaké zkušenosti s tělesně postiženými?

Dal jsem na doporučení taky kamaráda a udělal jsem dobře. Kamarád je taky upoután na invalidní vozík a individuální výcvik v řízení vozidla absolvoval dva roky přede mnou. Zkušenosti instruktora s problematikou tělesně postižených se do mých kostrbatých začátků v řízení vozidla hodně hodily. Přístup hodnotím velice slušně, bral se ohled na to, že se špatně pohybuji a klidně to několikrát zopakoval (např. probíranou látku), dokud jsem to nepochopil.

Jak bys hodnotil/a lektory, výuku?

Ohodnotil bych lektora zejména při praktickém výcviku velmi dobře, měl nejen s postiženými uchazeči o řízení vozidla dobré vztahy. Pro mě důležité plánování cvičné jízdy, bylo možno přizpůsobit podle mého denního časového plánu a práce, a to pro mě

mělo zásadní význam. V autoškole mi vyšli s tímto požadavkem vstříc a velice mi tím ulehčily provádění praktického výcviku i výuky v celé autoškole.

Jak se vlastně učí řidič, který se dostane na invalidní vozík, ovládat svůj vůz s ručním řízením?

Na rozdíl od západní Evropy u nás zatím není předpis, který by stanovoval státem kontrolované zkoušky. Nevím ani o tom, že by se nějaké vyhlášky či předpisy v tomto ohledu připravovaly po našem vstupu do EU. Z pozice „zdravého“ člověka je to běžná věc a každý se snaží najít autoškolu, která bude vyhovovat jeho požadavkům – aby nemusel chodit moc daleko, aby cena byla co možná nejpříznivější, někoho zajímá, jaké vozy má autoškola k dispozici. U handicapovaného člověka jsou požadavky odlišné. Člověka na vozíku zajímá, která autoškola bude schopna a ochotna vozíčkáře či jinak handicapovaného vůbec do kurzu zařadit, dalším problémovým faktem je, že v republice existuje pouze několik autoškol, které disponují vlastními vozy s úpravou pro vozíčkáře. Výcvik je zajištěn na bezpečném vozidle s úpravou na ruční ovládání a s pomocnými pedály u spolujezdce pro instruktora. Tento nový prvek maximálně zvyšuje bezpečnost žáka i učitele, neboť v současné době je běžnou praxí provádět výcvik na vlastním voze vozíčkáře, který logicky není vybaven pomocnými pedály u instruktora.

Jaké jsou stupně postižení, s nimiž lze řídit vozidlo?

Postižení je celá řada. Může jít o „obyčejné“ amputace nohy u lidí s těžkou cukrovkou, u kterých většinou změna řízení není tak podstatná a řídí velmi dobře. Někdo je ale po úrazu a má komplikovanější omezení. To jsou například kvadruplegici, kteří mají postižené nohy i ruce a pohybují se na elektrických vozících. Těchto výrazněji postižených invalidních řidičů je 15 až 20 %. V jejich případě je velmi důležité, jaká hybnost a síla jim zůstala - jde o úchop volantu a sílu jakou vyvinou.

S jakými potížemi, z hlediska řízení, se musejí hendikepovaní řidiči potýkat?

U zmíněných kvadruplegiků se může stát, že pokud jim nějaký „střelec“ nedá řádnou přednost, nebo je dokonce ohrozí tak, že vznikne reálné nebezpečí nehody, nemusí dokázat zastavit tak rychle, jako dobrý zdravý řidič. U „normálních“ paraplegiků (pouze postižení nohou) problém s brzdou není. Ten je opravdu jen u té úzké skupiny hodně postižených

řidičů. Naopak se stává, že paraplegik, který má ovládní brzdy hned u volantu a drží na páce ruku, zareaguje po čertech rychle - rychleji než řidič, který musí přešlapávat pedály...

S jakými druhy postižení lze dnes vlastně řídit vozidlo?

Firmy z celého světa se dnes snaží tak trochu přetrumfnout jedna druhou v tom, jakým lidem umožní řízení. Některé systémy umožňují řízení lidem téměř bez pohybu, ale nevím, jestli to je pro provoz úplně dobré. Na druhou stranu bych nechtěl být, kdo by rozhodoval, od jakého stupně postižení se už řídit nemůže. Toto všechno záleží pouze na odborném, lékařském posudku a možnostech autoškoly.

V České republice musí být člověk schopen řídit auto sám, to znamená, že můžeme přimontovat páky na brzdy a na řízení. Pokud by však měl ještě nějakého jiného technického pomocníka pro zatočení nebo brždění (například systém nahrazující volant joystickem), jedná se o tzv. nepřímo řízený stroj, který spadá do stejné kategorie jako některé stavební stroje (např. Bobcat, řízený pákami). Takové vozy mají omezenou maximální rychlost do 25 km/h, což není o mnoho více, než činí rychlost elektrického vozíku.

Jak se chovají hendikepovaní řidiči při řízení, jsou opatrnější?

Určitě jsou opatrnější. Je to zřejmě jejich životní zkušeností. Váží si více zdraví a života. Jako každý musí projít autoškolou a při zkoušce prokázat, že plně ovládá řízení vozidla. Do provozu nelze pustit nikoho, kdo nemá za každé situace auto plně pod kontrolou.

Je řízení vozidla takovými osobami stejně bezpečné jako u „zdravých“ řidičů?

Ovládní vozidla postiženými je sice trochu jiné než u ostatních vozidel, ale bez získané zručnosti nejsou puštěni do provozu. Pokud projdou zkouškami, znamená to, že vozidlo ovládají stejně jako zdravý řidič a je jedno, jestli brzdí pákou na noze nebo pákou na ruce.

Problémem je, že zdraví lidé parkují na místech invalidů, stává se to často?

Ano, skutečně se to stává poměrně často a to velkou měrou nejen úmyslnou

bezohledností, ale také nevšímavostí a nepozorností řidičů. Stává se to velmi často, protože znak vozíčkáře má dnes v autě skoro každý. Mají doma babičku, které trochu něco je a znak je na světě. Je sice pravda, že pokud není ta osoba, která má oprávnění na znak, v autě, nesmíte ho použít. Ale kdo to dnes zkontroluje? Takže vyhrazená místa pro vozíčkáře jsou plná „vozíčkářských“ aut, ale vystupují z nich dvacetiletí, úplně zdraví kluci. A jak to řeším? Zaparkuji jinde.

A když nemáš potřebný metr a půl na vystoupení z vozu?

Jednou se mi stalo, že jsem zaparkoval do úzké mezery, ale nemohl jsem vystoupit a vyndat vozík. Nikde jinde místo k zaparkování nebylo, a tak mně nezbylo nic jiného, než vytáhnout vozík kufrem a nasednout do něj z kufru. Naštěstí mám kombík, takže to jakžtakž šlo. Lidi, kteří chodili kolem, ale dost koukali...

Jak takoví lidé argumentují, když je pokutuje Policie?

Reakce řidičů je různá, ti bezohlední argumentují tím, že zde je volno a oni tu parkují jenom krátkou dobu, a proto nikoho neomezují. Když zrovna v té době přijede řidič – invalida, tak se vymlouvají, že to nemohli tušit, nebo že bychom měli řešit závažnější problémy a slušné lidi nechat na pokoji...

Ti nevšímaví a nepozorní se většinou omlouvají a přiznají svou chybu.

Jak takové situaci lze zabránit? Změnou v legislativě?

Mám zkušenost, že změna legislativy ovlivní naše chování jen málokdy. Buď jste člověk, který přirozeně uvažuje o svém jednání a jeho důsledcích a pak nepotřebujete nad sebou stálý dozor v jakékoli formě, anebo vidíte jenom sám sebe a nic s vámi nehne, protože se budete přizpůsobovat jen zřídká.

Jsou za takové parkování vyšší pokuty než za špatné parkování jinde?

Ano, za neoprávněné parkování na místech určených pro invalidy lze uložit blokovou pokutu až do výše pěti tisíc korun, u ostatních přestupků lze uložit blokovou pokutu do tisíce korun.

Co Ti na silnici nejvíce vadí?

Nejvíce ale snad lidé, kteří víc ohrožují ostatní, než sebe.

Jak by vám ostatní řidiči mohli pomoci?

Kromě toho parkování nijak. Při jízdě pro mě platí pravidla stejná všem řidičům, takže navzájem bychom si mohli pomáhat respektováním života a vzájemnou ohleduplností. Nesmí se zapomínat na to, že auto slouží hlavně k převozu z místa na místo, ne k vybíjení mindráků a závodění.

Jak nahlízejí zdraví řidiči na hendikepované řidiče? Existují nějaké předsudky?

Samozřejmě, že zdravý člověk a řidič podléhá nejrůznějším předsudkům. Ty je třeba minimalizovat společnými motoristickými akcemi a informacemi o tělesně postižených řidičích.

7.3 Závěr výzkumu

Při zpracovávání praktické části diplomové práce jsem se snažil přiblížit život tělesně postižené Nikoly, která v důsledku nemoci přišla o dolní končetinu a Milana, který v důsledku závažného poranění zůstal upoután na invalidní vozík. Důsledky nemoci nebo dopravní nehody jim oběma změnily celý život. Zažívaly pocity beznaděje, méněcennosti a smutku.

Všeobecně se má za to, že pro řízení automobilu jsou nejdůležitější dvě ruce a dvě nohy. Některým lidem však život tuto samozřejmost odepřel. Znamená to, že tělesně postižení řidiči jsou svému okolí nebezpeční? To v žádném případě, protože více než zdravé končetiny je důležitější správně fungující mozek. Na silnicích totiž nezabíjí ruční řízení, ale agresivita a bezohlednost.

Ze závěrů mého výzkumu vyplývá, že tělesné postižení vrozené nebo získané ovlivňuje nejen samotný život člověka postiženého, ale i jeho blízkých rodinných příslušníků a přátel. Tělesné postižení má vliv nejen na fyzickou podstatu života, ale zásadně působí i na psychiku člověka s postižením. Je neméně důležité, jak přistoupí postižený k samotnému procesu rehabilitace, aby se smířil se svým handicapem a mohl se aktivně bez pomoci druhých osob zapojit do života. Je zřejmé, že výsledky výzkumu poukazují na to, že všechny plány do budoucnosti bezprostředně ovlivňuje, dobrý

zdravotní stav a psychická odolnost tělesně postiženého člověka. K takovým plánům patří např.: sport, zájmy nebo taky výcvik v autoškole.

Autoškola zaměřená na výcvik a výuku tělesně postižených by měla být schopna umožnit získání řidičského průkazu i lidem, kterým jejich handicap neumožňuje projít běžným kurzem. Měla by mít k dispozici vlastní výcvikové středisko, které je přizpůsobené pro tělesně postižené občany. Takovým základem je i nabídka příspěvku na případné bezbariérové ubytování.

Během kurzu pro tělesně postižené lze naučit vše potřebné k získání řidičského průkazu a řídit auto na speciálně upravených vozidlech, včetně automatické převodovky. Autoškoly by měly nabízet i řadu výhod - cenu za kurz lze platit formou splátek, veškeré učební pomůcky poskytnout během kurzu, včetně zkušebních testů, možnost výběru učitele a cvičného vozidla, speciálně upravený a moderní trenažér, záruku – individuálního přístupu k uchazeči o řidičské oprávnění.

Z výzkumu vyplývá, že zdánlivým problémem by mohl být vztah mezi tolerancí zdravých řidičů a řidičů s tělesným postižením. Problém to je pouze domnělý. Zdraví řidiči nevnímají řidiče s tělesným postižením jako problémového účastníka v silničním provozu, zcela přijímají nutnost být tolerantní k osobám postižených řidičů. A jejich tolerance je zřejmá i k výhodám, které umožňuje tělesně postiženým využívat zákonné úpravy z provozu na pozemních komunikacích. Jako zásadní problém, který musí tělesně postižení řidiči vůči ostatním účastníkům silničního provozu řešit, je zneužívání označení vozidel přepravujícího osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou na vyhrazených parkovištích.

Výzkum taky ukázal na problém, který řeší tělesně postižení řidiči denně. Zdůrazňují, že nynější označení vozidla, které řídí nebo je v něm přepravována osoba těžce postižená nebo těžce pohybově postižená, je v dnešním provozu zcela nedostatečné.

Vítková (2006) uvádí, že pedagogika jedinců s tělesným postižením je svázána s celým životem člověka od narození až do pozdního věku. Respektováním a cílenou podporou požadavků plynoucích z jednotlivých druhů tělesného postižení v různých věkových skupinách, která omezují zejména mobilitu člověka a jeho komunikaci s okolím, v interdisciplinární spolupráci s odborníky z dalších vědních oborů můžeme v rámci ucelené rehabilitace podstatně přispět ke zlepšení kvality života osob s postižením.

ZÁVĚR

Hlavním cílem diplomové práce bylo celkové popsání edukačního procesu a přípravy učitelů autoškoly k výcviku i výuce tělesně postiženého žáka, přípravy tělesně postiženého žadatele o řidičská oprávnění ke zkouškám z odborné způsobilosti v řízení motorového vozidla. Osoby se zdravotním postižením jsou jednou z nejvíce ohrožených skupin v souvislosti s vyloučením z běžného života a jedním z hlavních důvodů tohoto stavu je bezpochyby i omezená možnost pohybu. „Zdravý“ člověk má možnost jak v rámci pracovní doby, tak ve svém volném čase vykonávat nejrůznější činnosti, kromě jiného i díky schopnosti řízení automobilu a jeho využívání. I v řadách handicapovaných je ale spousta těch aktivně žijících a pracujících, kteří by si rádi tuto dovednost osvojili, řidičské oprávnění získali, vozidlo sami řídili a tím byli opět o krůček dále k osamostatnění se a zařazení se do běžného života.

Je nepřehledné množství velkých či malých autoškol, které nabízí řidičská oprávnění, kondiční jízdy atd. Z pozice „zdravého“ člověka je to běžná věc a každý se snaží najít autoškolu, která bude vyhovovat jeho požadavkům – aby nemusel chodit moc daleko, aby cena byla co možná nejpříznivější, někoho zajímá, jaké vozy má autoškola k dispozici. U handicapovaného člověka jsou požadavky odlišné. Člověka na vozíku zajímá, která autoškola bude schopna a ochotna vozíčkáře či jinak handicapovaného vůbec do kurzu zařadit, dalším problémovým faktem je, že v republice existuje pouze několik autoškol, které disponují vlastními vozy s úpravou pro vozíčkáře. Výcvik je zajištěn na bezpečném vozidle s úpravou na ruční ovládání a s pomocnými pedály u spolujezdce pro instruktora. Tento nový prvek maximálně zvyšuje bezpečnost žáka i učitele, neboť v současné době je běžnou praxí provádět výcvik na vlastním voze vozíčkáře, který logicky není vybaven pomocnými pedály u instruktora. Ten jako zodpovědná osoba má pak jedinou šanci, jak zabránit možné havárii - sáhnout řidiči na volant a pokusit se strhnout řízení. V případě nutnosti brzdit má pak k dispozici jen ruční brzdou, která je však slabou pomůckou pro snížení rychlosti a nikdy nepřekoná výkon motoru, tj. vozidlo bezpečně a včas nezastaví. Společným cílem obou stran by mělo být umožnit handicapovaným snazší začlenění do běžného společenského života, který je pro ně velmi často díky jejich nelehké životní situaci obtížný respektive možnost dalšího kvalitnějšího uplatnění se na trhu práce.

Tato práce měla za úkol, snažit se upozornit na náročnost povolání učitele v autoškole. Jde totiž o povolání nejenom pedagogicky velice náročné, ale taky společensky velmi

významnou. Učitel v autoškole svým postojem, přístupem, strukturou výuky a výcviku, může značně ovlivnit kvalitu a schopnosti tělesně postižených uchazečů o řidičský průkaz, kteří v dalším důsledku, svým jednáním a chováním mohou ovlivnit i životy naše. Zákon 247/2000 Sb. ve znění posledních novelizací sice nařizuje učitelům v autoškole rozsah minimálního požadovaného vzdělání. Ale dle mého názoru a na podstatě mých dosavadních empirií, jsem přesvědčen, že je toto minimum pedagogického vzdělání nepostačující a to především pro svoji odbornou náročnost.

Pedagogika a psychologie ve vzdělávání je jedna z podstatných součástí vzdělání každého pedagoga. A proto by se právě toto vzdělání mělo aplikovat i na instruktora v autoškole. Při výuce a výcviku v autoškole dochází k výchovné a vzdělávací činnosti, i když specificky dopravní, kterou upravují určité podmínky ze zákona. Poněvadž je každý jedinec individuální, požaduje i tato výuka a výcvik i individuální přístup ze strany učitele. A nejen z těchto příčin je nutné, aby na učiteli autoškoly bylo vyžadováno pedagogicko-psychologické vzdělání, při němž se během studia obeznámí se základy těchto společenských věd.

Myslím, že by bylo vhodné, aby Ministerstvo dopravy připravilo nové požadavky přípravy budoucích učitelů autoškoly. Nové osnovy by měly být přímo zaměřeny na silniční dopravu, pedagogiku, psychologii, didaktiku a speciální pedagogiku. Protože i s těmito uchazeči o řidičský průkaz, by učitel v autoškole měl dokázat pracovat. Ve výchovném a vzdělávacím procesu se u pedagoga odborných předmětů představuje celá řada osobnostních rysů, které mohou ovlivnit i celkové úspěchy ve výchově. Pedagog by měl ve všech ohledech působit jako bezprostřední a nejlepší autorita, kterou si vybuduje svou profesionalitou, spravedlností, důsledností a lidskostí. To by mělo platit nejenom u každého učitele ve škole, ale i pro učitele v autoškole. Spojení osobnostních předpokladů, rétorických a didaktických schopností nebělá držitele licence učitele autoškoly skutečným učitelem.

V některých zemích výuka teorie v autoškole není povinná, jinde se občas projevují tlaky teoretickou výuku minimalizovat způsobem „my vás naučíme řídit auto, ale teorii se naučte sami doma“. Je třeba usilovat o zachování pozice teoretické výuky v systému přípravy učitelů autoškol a klást na učitele autoškoly vysoké nároky. Jen bude tak proces komplexní v autoškolách a bude obsahovat složky potřebné - výchovnou i vzdělávací.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- ČÁBALOVÁ, D.: *Pedagogika pro učitele*. Plzeň: 2007. CD
- ČÁBALOVÁ, D.: *Pedagogika*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. 272 s. ISBN 978-80-247-2993-0
- DLOUHÝ, F.: *Jak obstojím při šoféřské zkoušce*. Praha: Praha, 1947.
- DOLEŽAL, S., STYBLÍKOVÁ, J., NOVOTNÝ, F.: *Psychologie, pedagogika a metodika pro učitele autoškol*. Praha: Naše vojsko, 1966.
- DŮVODOVÁ ZPRÁVA Ministerstva dopravy k návrhu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.: Praha, 2000.
- DYTRTOVÁ, R., KRHUTOVÁ, M.: *Učitel-příprava na profesi*. 1 vyd. Praha: Grada 2009. 128 s. ISBN 978-80-247-2863-6
- FENSTERMACHER, G. D., SOLTIS, J.: *Approahea to Teaching*. New York, Teacher College Press 2004.
- FILIPIOVÁ, D.: *Život bez bariér: projekty a rekonstrukce*. 1. vyd. Praha: Grada, 1998. 102 s. ISBN 80-7169-233-6
- GAVORA, P. a kol.: *Pedagogická komunikácia v základnej škole*. Bratislava, Veda 1988, 22 s.
- HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, s.r.o., 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- HRONOVÁ, M.: *Somatopedie (vybrané kapitoly ze somatopedie)*. Olomouc: UP, 1988
- HUPKOVÁ, M.: *Profesijná sebereflexia učitelov*. Nitra, PF UKF 2006, 204 s. ISBN 80-8094-028-2
- KOL. AUTORŮ: *Učebnice pro autoškoly*. Praha: Naše vojsko, 1986.
- KOL. AUTORŮ: *Autoškola*. 3 upravené vydání. Praha: Triangl, 2005. ISBN 80-86411-50-8.
- KŘIVOLAKÝ, J.: *Komunikace učitelů se žáky*. Olomouc, KPÚ 1987, s. 18, s. 45, s. 105
- LINHARTOVÁ, D.: *Psychologie pro učitele*. 1. vyd. Brno: MZLU, 2000. 249 s. ISBN 80-7157-476-7.
- LOVEČEK A., ČADÍLEK M., *Didaktika odborných předmětů*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2003.
- MATĚJČEK, Z.: *Psychologie nemocných a zdravotně postižených dětí*. 3. přepracované vyd. Jinočany: H&H, 2001. 148 s. ISBN 80-86022-92-7
- MONATOVÁ, L.: *Pojetí speciální pedagogiky z vývojového hlediska*. 2. rozšířené vyd.

- Brno: Paido, 1998. 88 s. ISBN 80-85931-60-5
- NELEŠOVSKÁ, A.: *Pedagogická komunikace v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, Grada 2005, 172 s. ISBN 80-247-0738-1
- OPATRÍLOVÁ, D., ZÁMEČNÍKOVÁ, D.: *Možnosti speciálně pedagogické podpory u osob s hybným postižením*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008. 180 s. ISBN 978-80-210-4575-0
- PETLÁK, E.: *Klima školy a klima třídy*. Bratislava, Iris 2006, 119 s. ISBN 80-89018-97
- PRŮCHA, J.: *Učitel-současné poznatky o profesi*. Praha, Portál 2002, 150 s. ISBN 80-7178-621-7
- PRŮCHA, J.: *Moderní pedagogika*. Praha, Portál 1997.
- RYBA, J.: *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004. ISBN 80-86530-14-0.
- SLAVÍK, K., SRNEC, D.: *Jak získám řidičský průkaz, aneb Podmínky pro získání, rozšíření a výměnu řidičských průkazů*. Praha: Naše vojsko, 1955.
- SLOWIK, J.: *Speciální pedagogika*. 1. Vyd. Praha: Grada, 2007. 160 s. ISBN 978-80-247-1733-3
- SVÁTEK, Z.: *Z historie pravidel silničního provozu. Příloha metodického zpravodaje autoškol*. Praha: BESIP, 2003.
- ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J., *Psychologie v dopravě*. Praha:
- TREYBAL, Z.: *Umění jezdit*. III. vydání. Praha: Naše vojsko, 1959.
- VALACH, M.: *Poslání učitele pro 21. století*. In: STŘELEČEK, S.: *Kapitoly z teorie a metodiky výchovy I*. Brno, Paido 1998
- VÍTKOVÁ, M.: *Somatopedické aspekty*. 2. rozšířené a přepracované vyd. Brno: Paido, 2006. 304 s. ISBN 80-7315-134-0
- VORLÍČEK, CH.: *Pedagogická příprava učitelů*. Praha, UK 1985, 96 s.
- VYHLÁŠKA č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.
- ZÁKON č. 238/2002 Sb., Úplné znění zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 478/2001 Sb. a zákonem č. 175/2002 Sb.
- ZÁKON č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých

zákonů, ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona 478/2001 Sb., zákona 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb.

Internetové zdroje:

BESIP-ministerstvo dopravy, 2008 [online]. oddělení BESIP [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/>

Centrum dopravního výzkumu, 2007 [online]. Zuzana Strnadová [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.czrso.cz/index.php?id=514>

E-autoškola, 2012 [online]. nová pravidla – bodový systém [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.novapravidla.cz/BODOVY-SYSTEM>

iBESIP, 2009 [online]. Zorné pole řidiče při zvyšující se hladině alkoholu v krvi [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.ibesip.cz/Zasady-bezpecne-jizdy/>

JKZ spol. s r.o., 2012 [online]. Řidičské trenažery [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.jkz.sim.cz>

JP Servis, 2012 [online]. Kompletní úpravy automobilů pro tělesně postižené [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.jpservis.eu/galerie/upravy/>

Projektujeme bez bariér, 2002 [online]. Daniela Filipiová [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: http://www.filipiova.cz/publikace/odkazy/Projektujeme_bb_web.pdf

Ministerstvo dopravy ČR, 2011 [online]. Legislativa a ostatní [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly

Ministerstvo vnitra ČR, 2011 [online]. Legislativa [cit. 10. února 2012].

Dostupné na www: <http://www.mvcr.cz/web-legislativa.aspx>

Schröter agentura, 2012 [online]. Elektronická učebnice a výukové testy [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.schroter.cz>

www.wikipedia [online]. 2005, 05. 02. 2010 [cit. 10. února 2012]. Bodový systém.

Dostupné na www: http://cs.wikipedia.org/wiki/Bodov%C3%BD_syst%C3%A9m

www.wikipedia [online]. 2006 [cit. 10. února 2012]. Označení vozidla přepravujícího osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou. Dostupné na www:

http://cs.wikipedia.org/Handicapped_Accessible_sign.svg

Zákony ČR, 2012 [online]. Zákon 111/1994 Sb. [cit. 10. února 2012]. Dostupné na www: <http://www.zakonycr.> – silniční zákon č. 111/1994 Sb.

Zákony ČR, 2012 [online]. Zákon 361/2000 Sb. [cit. 10. února 2012]. Dostupné na [www: http://www.zakonycr](http://www.zakonycr). – zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb.

Zákony ČR, 2012 [online]. Zákon 247/2000 Sb. [cit. 10. února 2012]. Dostupné na [www: http://www.zakonycr](http://www.zakonycr). – zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel č. 247/2000 Sb.

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Seznam obrázků:

Obr. 1: Označení vozidla přepravujícího osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou	23
Obr. 2: Úprava motorového vozidla pro ruční řízení.....	30
Obr. 3: Úprava motorového vozidla pro ruční řízení.....	30
Obr. 3: Profesní osvědčení.....	34
Obr. 4: Vyobrazení dopravních situací.....	45
Obr. 5: Řez motorem a karoserií vozidla.....	46
Obr. 6: Elektronická učebnice a výukové testy.....	47
Obr. 7: Automobilní trenažér.....	47
Obr. 8: Zorné pole řidiče při zvyšující se hladině alkoholu v krvi.....	60

Seznam tabulek:

Tab. 1: Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly dle rozsahu oprávnění	32
Tab. 2: Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly pro výuku teorie.....	33
Tab. 3: Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly pro praktický výcvik.....	33
Tab. 4: Celkový minimální počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly dle rozsahu oprávnění.....	34

PŘÍLOHY

Příloha A – Oprávnění k provádění výuky a výcviku v autoškole

Učitel v autoškole pro výuku teorie a pro praktický výcvik. Dle zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, kde v § 21 jsou specifikovány podmínky k získání profesního osvědčení učitele autoškoly.

Oprávnění provádění výuky a výcviku v autoškole

§ 21

1. Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy, mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení. O vydání profesního osvědčení rozhoduje krajský úřad.

V profesním osvědčení uvede krajský úřad předměty, které je učitel oprávněn vyučovat. Krajský úřad vede evidenci o vydaných profesních osvědčeních v rozsahu údajů v něm uváděných. Vzor profesního osvědčení stanoví prováděcí předpis.

2. Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která

a) má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru,

b) dosáhla věku 24 let,

c) se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření; dopravně psychologické vyšetření provádějí fyzické osoby, které poskytují služby v oboru psychologického poradenství podle zvláštního právního předpisu nebo právnické osoby, u kterých je dopravně psychologické poradenství předmětem činnosti, (dále jen "dopravní psycholog"),

d) absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné

jízdy, musí mít osoba řidičské oprávnění k řízení vozidel té skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, k jejímuž získání provádí výuku,

e) která nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen.

3. *Provádět výcvik může osoba, která:*

a) splňuje podmínky uvedené v odstavci 2 písm. a) až e), a

b) je držitelem řidičského oprávnění skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění, k jehož získání provádí výcvik nejméně tři roky. (Zákon 247/2000 Sb. § 21 [online]).

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Ivo Kousal

Obor: Speciální pedagogika - obor

Forma studia: kombinovaná

Název práce: Osobnost pedagoga v oblasti dalšího vzdělávání a jeho vliv na edukační proces tělesně postižených – učitel autoškoly

Rok: 2012

Počet stran textu bez příloh: 91

Celkový počet stran příloh: 2

Počet titulů české literatury a pramenů: 36

Počet internetových zdrojů: 15

Vedoucí práce: PhDr. Eva Živčicová, Ph.D.