

DOPRAVNÍ PEDAGOGIKA JAKO ZÁKLADNÍ NÁSTROJ PREVENCE NEHOD

Ota KONSBUL

Abstrakt: *Příspěvek analyzuje úroveň a podmínky výchovy všech účastníků ke způsobilé účasti v dopravním prostředí v rámci celoživotního vzdělávání. Centrem problematiky je systémová analýza zdravého (ve smyslu beznehodového) dopravního prostředí a koexistence všech subjektů, kteří se na něm podílejí. Příspěvek zdůrazňuje nutnost odborné způsobilosti všech zúčastněných v dopravním prostředí, také se zabývá možnostmi edukace osob se speciálními vzdělávacími potřebami. Řešením se jeví vytvoření teoretického zázemí dopravní výchovy, která by pramenila namísto empirie a intuice, ze specifické pedagogické disciplíny – dopravní pedagogiky.*

Klíčová slova: *dopravní prostředí, účastníci silničního provozu, způsobilost, dopravní edukátoři, speciální vzdělávací potřeby, vzdělávací systém, autoedukace*

Úvod

Výchova a vzdělávání jsou nezbytným předpokladem prosperity jednotlivců a celé společnosti. Avšak konzumní způsob života a civilizační choroby tyto procesy narušují. Novodobý životní styl přes veškeré úsilí pedagogiky nereflktuje v dostatečné míře základní předpoklad života na Zemi - symbiózu člověka s přírodou. Následkem jsou kolize nejrůznější povahy a významu, ve kterých zákonitě vždy vítězí příroda, byť se značnou újmou. Je otázkou, proč se lidem nedaří v potřebné míře poučit ze svých chyb a stále mají tendenci snažit se přírodu nějakým způsobem přelstít, obejít či ignorovat.

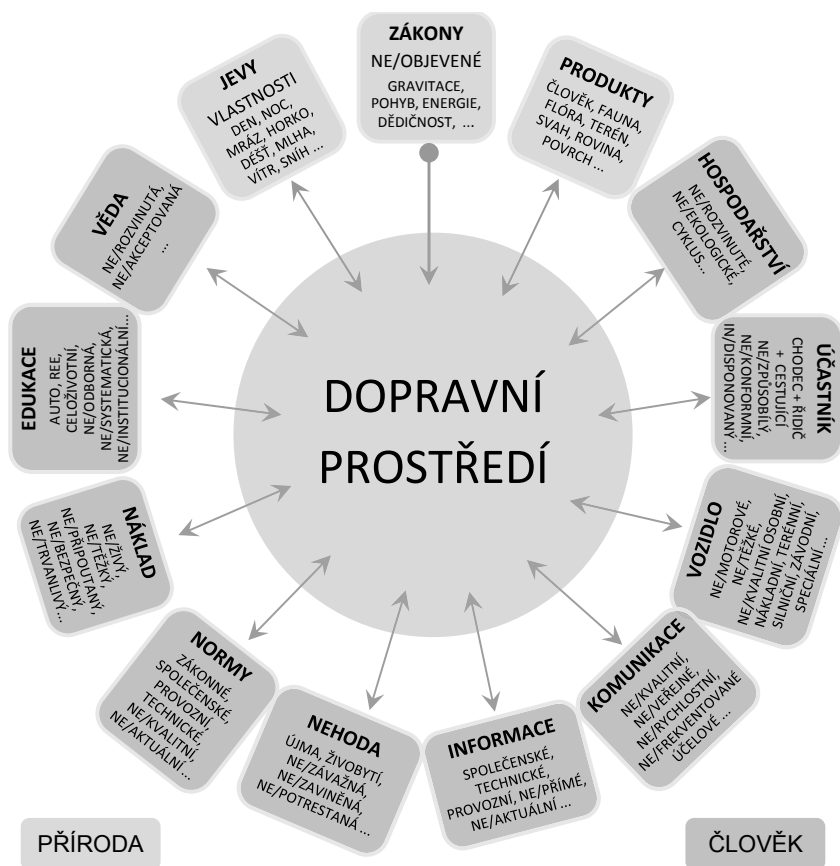
Uvedené postoje jsou typické pro naše novodobé dopravní prostředí, které je významně ovlivňováno národohospodářskými zájmy, politikou a jí podřízenou legislativou. Přes veškeré oficiální proklamace je odborné dopravní vzdělávání odsunuto do ústraní a nedostává se mu reálných pravomocí nebo odpovědnosti nejen ve strategických záměrech, systémových opatřeních, ale ani při rutinních činnostech. Výsledkem tohoto trendu je vysoká míra nehodovosti, která je ovlivněna honbou za peníze a požitky, nevhodným chováním a v neposlední řadě nedostatečnou odbornou způsobilostí všech účastníků silničního provozu, zejména pak řidičů osobních automobilů. Opatření ke snížení dopravní nehodovosti byla a doposud jsou realizována především silovými technickými prostředky (zákonodárná a výkonná moc, kontrolní činnost, technicko-or-

ganizační opatření), což se prokázalo jako nedostatečné. Dopravní výchova je marginalizována nedostatečnou finanční a legislativní podporou, neadekvátní dopravně-pedagogickou odborností systemizátorů a realizátorů a v neposlední řadě zdeformovanými postoji majoritní společnosti.

Dopravní prostředí a dopravní vzdělávání

Veškeré děje a události se odehrávají v prostoru a čase. V principu jsou děje a události ovlivňovány přírodou a člověkem. Výsledek jejich spolupůsobení můžeme zjednodušeně označit za náš každodenní život ve všech jeho podobách a souvislostech.

Vymezíme-li tuto nepřebornou množinu dějů a událostí pro dopravní prostředí, získáme elementární faktory, které jej ovlivňují:



Obrázek 1 Elementární faktory ovlivňující dopravní prostředí (modifikováno, viz Konsbul, O.; 2009).

Dopravní prostředí nelze vymezovat pouze pohybem motorových vozidel na silnicích a chodců na přilehlých chodnících. Premísťování se uskutečňuje také pomocí

pojízdného křesla, jízdního kola, skateboardu, lyží apod. Stále častěji se setkáváme se sněžnými a vodními skútry a čtyřkolkami ve volné přírodě. Za dopravní prostředí je tedy potřebné považovat nejen silniční komunikace, ale např. vodní, travnaté, lesní, zasněžené nebo stavební plochy.

Je nezbytné si uvědomit, že kromě člověka a neživého nákladu se také přemísťuje zvěř, a to nejen ve svém přirozeném prostředí. Řídí se přírodními zákony, nemá možnost akceptovat lidská pravidla a často doplácí na bezohlednost.

K přemísťování dochází také proti vůli člověka. Jedná se o nežádoucí působení přírodních jevů, které je třeba mít neustále na zřeteli a proti kterým je člověk bezmocný: sněhové závěje, převrácená vozidla v důsledku poryvu větru, klouzající lidé a vozidla na ledovce, kamení a větve na vozovce, tsunami apod.

Nárůstu počtu účastníků a rychlosti jejich přemísťování, odpovídá míra organizovanosti a vývoj společenských zákonů, které musí ctít zákony přírodní. Narušení přírodního nebo společenského řádu přináší chaos a zmar. Bez výchovně vzdělávacích procesů nelze zajistit bezproblémovou účast v dopravním prostředí.

Je nezbytné mít trvale na zřeteli, že přírodní zákony mají platnost v celém vesmíru a také na Zemi předurčují a limitují veškeré děje. Lidské poznání umožňuje do jisté míry využít potencial přírody, včetně potencialu samotného Homo sapiens. Přírodní zákony jsou neovlivnitelné, což člověk mnohdy nerespektuje při tvorbě společenských norem a zákonů. Přírodní zákony jsou indiferentní jakémukoli lidskému osudu (padni komu padni), což neplatí vždy v rámci dodržování a vymahatelnosti práva.

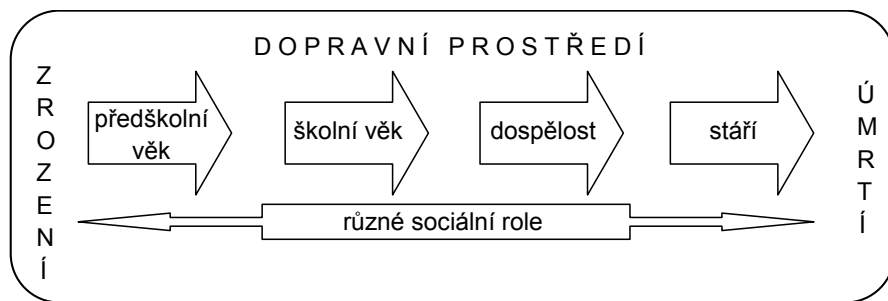
Účastníky dopravního prostředí členíme do tří základních sociálních rolí - kategorií: *chodec*, *řidič* a *cestující*. Každá z těchto kategorií má mnoho podkategorií, resp. podob s širokou paletou odlišností. Schopnosti a chování daného jedince ovlivňují především vrozené a získané fyzické dispozice, vč. duševních, které jsou ovlivňovány prostředím, ve kterém se vzdělává, žije a pracuje. Širokou škálu různorodosti účastníků dopravního prostředí a sestavení jejich orientačního profilu nastiňuje následující obrázek:

▼ SOCIÁLNÍ ROLE	chodec	řidič	cestující
▼ VĚK	dítě	dospělý	senior
▼ PSYCHICKÝ STAV	zdravý	indisponovaný	postižený
▼ TĚLESNÝ STAV	zdravý	indisponovaný	postižený
▼ MOTORICKÁ ZDATNOST	vysoká	střední	nízká
▼ KOGNITIVNÍ ZDATNOST	vysoká	střední	nízká
▼ DOPRAVNÍ VZDĚLÁNÍ	vysoké	střední	nízké
▼ OSOBNÍ ZKUŠENOSTI	vysoké	střední	nízké
▼ SPOLEČENSKÉ POSTAVENÍ	vysoké	střední	nízké
▼ SCHOPNOST KONFORMITY	vysoká	střední	nízká
▶	AKTUÁLNÍ PROFIL ÚČASTNÍKA		

Obrázek 2 Rámcové schéma k sestavení orientačního profilu účastníka (zdroj autor).

Přestože posuzované faktory tvoří jen základní hodnotící prvky, je zřejmé, že se v dopravním prostředí setkáváme s různorodou škálou osobností. Na základě dostupnosti a zřetelnosti znaků, které účastníci prvotně vykazují, očekáváme jejich odbornou způsobilost a přiměřené chování. Tato očekávání mohou být v rozporu s realitou, což mnohdy vede ke konfliktům a dopravním nehodám.

Proto je nezbytné **celoživotní vzdělávání** všech účastníků v takovém rozsahu a kvalitě, aby neohrožovali sami sebe a ostatní v dynamicky proměnném prostředí.



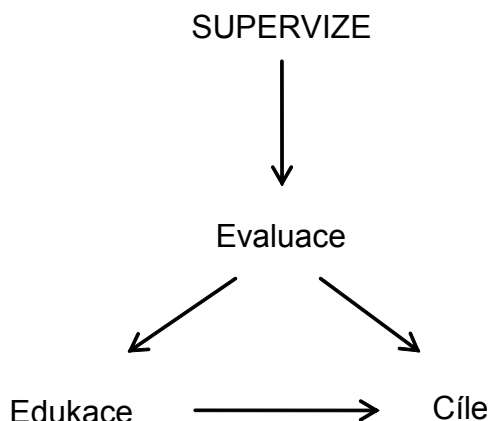
Obrázek 3 Účast člověka v dopravním prostředí v průběhu života (Konsbul, O., 2010).

V posledních letech se uskutečňují kurzy defenzivního stylu jízdy. Termín *defenzivní* asociuje pojem *obranného* chování, což je samo o sobě pro bezpečnou účast v dopravním prostředí nepostačující. Vhodnější je *kooperativní* koncepce, protože obsahuje humánní, environmentální a hospodárné pojetí. V tomto duchu by se měla uskutečňovat edukace všech účastníků, nejen řidičů.

Jako příklad lze uvést nesprávné chování cestujících v prostředcích hromadné dopravy. Přestože zde působí stejné fyzikální zákony jako při jízdě osobním automobilem, nejenže se cestující nepoutají, ale necítí ani potřebu se za jízdy držet. Z uvedeného příkladu je patrné, že donucování k poslušnosti silovými metodami je vysoce nákladné a málo účinné.

Historie opakovaně prokazuje, že *donucování k poslušnosti* má jen malou a krátkodobou účinnost. Jak zdůrazňuje STŘELEČ (in Střelec, S., ed. 2004), skutečného úspěchu lze dosáhnout pouze odbornou, komplexní a každodenní *výchovou k uvědomělé kázni*.

Zkvalitnění systému *dopravní prostředí* je podmíněno efektivním fungováním klíčového subsystému *edukace*, jehož kvalita je ovlivněna smysluplnými a reálnými cíli. Za povšimnutí stojí metody vytyčování cílů, jak je uvádí FILOVÁ (Švec, V., et al., 2003, s. 22 – 31). Správnost cílů a funkčnost edukace směřující k dosažení těchto cílů je ověřována evaluačními procesy. Ke zkvalitnění subsystému *edukace* je nezbytná také *supervize samotné evaluace*, jak znázorňuje obr. 4.



Obrázek 4 Organizace subsystému Edukace (zdroj autor).

Pojem edukace má dvě základní pojetí: odborná a laická. Odborná edukace (cílená, sofistikovaná a institucionalizovaná) má svá pevná pravidla a podmínky. Je ale nezbytné mít na zřeteli účinek neodborné edukace, která významnou měrou ovlivňuje nejen samotné účastníky dopravního prostředí, ale také ostatní faktory dopravních podmínek. Jedná se o nevhodné působení sociálních, ekonomických, kulturních, politických a jiných vlivů.

Nežádoucí edukace může obsahovat nejen prvky neodbornosti a neuvědomělosti, ale také záměrnou patologii. Je charakteristická tím, že vůbec neakceptuje nebo jen částečně akceptuje didaktické principy. Edukaci je tedy třeba akceptovat jako fenomén charakteru trvalého „všelidského“ působení v čase a prostoru.

Lze tedy konstatovat, že edukační procesy probíhají v průběhu celého života jedince, a to na úrovni **odborné, laické**, ale i formou **autoedukace**. Specifickou záležitostí je **reedukace** realizovaná pomocí speciálně pedagogických metod u dětí, žáků a studentů, kteří mají speciální vzdělávací potřeby nebo jsou mimořádně nadaní.

Odborná edukace již při svém koncipování vychází z didaktických principů, které musí být učitelem naplňovány v průběhu celého výchovně vzdělávacího procesu a současně musí být vytvořeny veškeré podmínky k dosažení jasně definovaných cílů. Jak nesnadný je to úkol i pro zaběhlou školskou praxi, upozorňuje například ŠIMONÍK (2005a).

Přestože dopravní výchově na školách byla vždy věnována dostatečná pozornost, nikdy nebyla vyučována jako samostatný předmět. Toto téma bylo implementováno do ostatních vyučovacích předmětů (matematika, fyzika, český jazyk apod.), přičemž tradiční výukové metody byly inovovány a modifikovány pro využití moderních informačních technologií.

Přes veškerou snahu a odbornost pedagogů je takto pojatá výuka málo účinná ze dvou hlavních důvodů:

- vyučující i žáci jsou zaměřeni na cíle a výsledky daného předmětu, nikoli na porozumění souvislosti aplikovaného tématu;
- sebedokonalejší projev učitele při využití nejmodernější didaktické techniky v bezpečném prostředí třídy zůstává pouhou virtuální realitou, která u žáka nedostatečně rozvíjí pocit ohrožení a spoluodpovědnosti.

Názorným důkazem těchto tvrzení je např. neschopnost většinové populace aplikovat v reálném životě znalosti o pohybových zákonech a reakčních prodlevách. K dosažení vytčeného cíle je nezbytné navazující **činnosti – prožitkové učení** v reálném dopravním prostředí. Je známou skutečností, že vlastní zkušenost /prožitek/ nejučinněji a dlouhodobě ovlivňuje daného jedince.

Mezi stěžejní úkoly pedagoga patří žákovo vyvážené posilování sebedůvěry a rozhodnosti za současné akceptace možného vlastního selhání nebo selhání jiného účastníka silničního provozu. To vede primárně k vypěstování všudypřítomné obezřetnosti, která v další etapě vývoje jedince usnadňuje výchovu k *partnerskému*, resp. *kooperativnímu* stylu jízdy (Štikar, J.; Hoskovec, J.; Šmolíková, J. 2006; Konsbul, O., 2009).

Jak upozorňuje STOJAN (2007), ani v budoucnosti nemusí být dopravní výchova uskutečňována v potřebném rozsahu a kvalitě v souvislosti s realizací rámcových, resp. školních vzdělávacích programů.

Faktory (subsystémy) působící na dopravní prostředí (systém) mají nepřehledné množství variant, které se vzájemně kombinují. Výsledná kombinace interakce variant faktorů vytváří dopravní podmínky, které odpovídají aktuální době a místu jejich působení (tady a teď). Na působení dopravních podmínek musí být všichni účastníci, zejména pak řidiči, trvale připraveni. Kvalita připravenosti je úměrná dispozicím a edukaci účastníků, náročnosti evaluačních procesů a ostatním opatřením zajišťující bezpečnost silničního provozu.

Lze konstatovat, že elementární příčinou dopravních nehod je neznalost, nepochopení nebo nerespektování souvislostí, a to na úrovni účastníků a ostatních přímých a nepřímých působitelů.

Zvláštní skupinu účastníků dopravního prostředí představují osoby se speciálními vzdělávacími potřebami. Jak uvádí POKORNÁ (2001, s. 73) je zcela nezvratné, že existuje fenomén specifických poruch učení, který někdy výrazně **nepříznivě ovlivňuje** vzdělávací i osobnostní rozvoj dětí, takže má vliv i na jejich **celoživotní orientaci a adaptaci ve společnosti**. Má rozličnou etiologii **mimointelektového** charakteru, která však negativně ovlivňuje i rozvoj kognitivních a intelektových funkcí jedince.

Se specifickými poruchami učení úzce souvisejí také specifické poruchy chování (hyperkinetické poruchy). POKORNÁ (2001, s. 129 – 131) uvádí, že příčinou není nesprávné vedení dítěte ze strany vychovatelů, ale poruchy v oblasti emoční, motoricko-percepční a v nedostatečném rozvoji kognitivních funkcí.

Ve své poslední monografii poukazuje POKORNÁ (2010, s. 11) mj. na skutečnost, že v posledních letech se i v našem českém prostředí prosazuje myšlenka, že **je nutné pracovat s dospívajícími a dospělými osobami s vývojovými poruchami učení**. Dříve sice měly určité možnosti, kam se mohly obrátit o radu – byli a jsou někteří odborníci, kteří se jim snažili a snaží pomoci. Doposud však **není zaveden systém institucí**, které by uměly připravit nápravný psychoedukační program tak, aby byl dostupný všem potenciálním uchazečům, a někteří pracovníci v oboru nemají dost odvahy věnovat se dospělým klientům, protože se necítí k této práci dostatečně kompetentní.

Dosavadní praxe příliš neřeší **začleňování** osob se specifickými poruchami učení do intaktní populace v dospělosti. **Poruchami učení trpí přibližně 9 % české dospělé populace**, což představuje více než tři čtvrtě milionu lidí (Pokorná, V., 2010, s. 32).

Péče, která jim byla poskytována v předškolním a školním věku, náhle ustává, přičemž jejich deficity a tedy i potřeby ve většině případů (až 80%) přetrvávají po zbytek jejich života.

Tato skutečnost představuje významný problém z hlediska zajišťování **bezpečnosti silničního provozu** v důsledku absence odborné pedagogické přípravy učitelů autoškol, zkušebních komisářů, lektorů kurzů pro zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a učitelů dopravní výchovy na všech stupních škol.

Učitelé autoškol a lektori zdokonalovacích kurzů pro řidiče vzdělávají heterogenní skupinu osob z hlediska biologických, psychologických a sociálních aspektů každého jedince. Ve své praxi se setkávají také s jedinci, kteří spadají do početné skupiny osob (22,8 %) v pásmu podprůměrné inteligence a hraniční inferiority, jak naznačuje tabulka 1. Je to způsobeno tím, že psychologickému vyšetření ke zjištění předpokladů způsobilosti k řízení motorových vozidel se musí ze zákona podrobovat pouze minoritní skupina řidičů nákladních vozidel a autobusů.

Tabulka 1 Úrovně inteligence podle Wechslera (in Zelinková, O., 2007).

IQ	klasifikace	procento populace
130 a více	značně nadprůměrná	2,2
120 - 129	nadprůměrná	6,7
110 - 119	mírně nadprůměrná	16,1
90 - 109	průměrná	50
80 - 89	podprůměrná	16,1
70 - 79	hraniční inferiorita	6,7
69 a níže	mentální retardace	2,2

V této souvislosti je potřebné uvést také problematiku hyperkinetických poruch chování. Jak uvádí POKORNÁ (2010), v posledních pracích (1997) se R. A. BARKLEY odklání od termínu ADHD, který se ujal i u nás, protože Češi si v komunistické minulosti zvykli na zkratky natolik, že se zdá, že je přímo přitahují. (Jde o prohřešek na mateřském jazyce, protože čeština se zkratkám brání. Od odborné veřejnosti je to také projev nedostatečného taktu vůči laické veřejnosti, která odborným zkratkám nerozumí.)

Barkley však kritizuje termín ADHD z věcného důvodu. Domnívá se totiž, že primárně v syndromu hyperkinetických poruch nejde o poruchu pozornosti, ale o **deficit sebekontroly** (self-regulation) a **výkonných funkcí**. Porucha pozornosti, která se může, ale nemusí v jednotlivém obraze postižení objevit, je jen jedním z faktorů. **Podstatná** pro hyperkinetickou poruchu je **nedostatečná** schopnost **útlumu** (inhibice) **chování**. Proto Barkley již od devadesátých let minulého století navrhuje, aby byl termín hyperkinetická porucha nahrazen termínem „behavior inhibition disorder“. To bychom mohli volně přeložit jako porucha útlumu v chování, přičemž pojem útlum je převzat z neuropsychologie. Tento poznatek má **zásadní význam pro terapii**. Zatímco mnozí pedagogové i psychologové doporučují, aby se jedinci s hyperkinetickou poruchou umožnilo co nejvíce pohybu, v Barkleyově pojetí by se pozornost terapeuta měla zaměřit na jeho zklidnění. Samozřejmě to se stejnou naléhavostí platí i pro terapii adolescentů a dospělých osob.

Specifické poruchy učení představují mnohotvárné a rozmanité obtíže, takže představa, že jde jen o nedostatečné školní výkony, se považuje za mýtus. Obtížně se zdůvodňuje, co je příčinou a co následkem. Například se často zdůrazňuje, že dospělí jedinci s poruchou učení se nedokonale soustředí. Víme, že schopnost koncentrace pozornosti je základním předpokladem pro každou mentální činnost. Podstatou a předpokladem této schopnosti je zaměřit pozornost na důležité podněty, které s úkolem souvisejí, a potlačit podněty, které s ním nesouvisejí. Odborně se tomu říká selekce neboli výběr podnětů. S tím se mohli dospělí potýkat již v dětství a deficit této kognitivní funkce může přetrvávat. Protože však žijí v neustálé nejistotě, zda jejich výkony budou správné, a tato jejich nejistota budí stres, může být neschopnost se soustředit důsledkem chronického stresu. Uvědomme si, že soustředit se na úkol, jehož splnění je spojeno s obavami, vyžaduje volní úsilí a větší míru pozornosti. Proto stále musíme sledovat a mít na paměti nejen výkony dospělých v akademické oblasti, ale i proces, kterým se k těmto výkonům dostávají. V oblasti nápravy se pak můžeme věnovat i otázkám, jakým způsobem podpořit a rozšířit jejich schopnost soustředění. V současné odborné literatuře dochází ke konsenzu, že příčinou poruch učení jsou snížené dovednosti fonologického zpracování řeči, krátkodobá paměť, dovednost vnímat pořadí, posloupnost a koordinace ruky a oka.

Životní styl se neustále zrychluje a stratifikuje, což je zvláště patrné v oblasti dopravy. Dynamický vývoj společnosti přináší potřebu kvalifikované edukace ve všech vědeckých oborech a disciplínách, a také v dopravní pedagogice. Ve své přednášce trefně kritizuje Sir Ken Robinson¹ potlačování tvořivosti ve vzdělávání a upozorňuje také na paradox: pro společnost je akademické vzdělání synonymem odborné a společenské prestiže. Avšak samotní pedagogové a jejich věda jsou akceptováni již méně.

Uvedenou skutečnost potvrzuje dosavadní praxe ve výchově a vzdělávání, při které má prioritu právo, kterému se musí pedagogika přizpůsobovat. Takový přístup, který je pro současnost charakteristický, nemůže nikdy naplnit očekávané cíle ani v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Pro tuto oblast neexistuje společenská poptávka po celostně vybavených pedagogických specialistech v rámci biodromální edukace, na rozdíl od jiných oborů, které v mnoha případech nemají takovou společenskou naléhavost. Vzniklé disproporce jsou výsledkem především neodbornosti a uplatňování partikulárních zájmů politické a zákonodárné reprezentace, která se nepřetržitě obměňuje a je z právního hlediska nepostizitelná.

Právní předpisy, které upravují vzdělávání žadatelů a zdokonalování odborné způsobilosti držitelů řídičských oprávnění, nerespektují didaktické principy a v době míněném protekcionismu eliminují zmiňovanou kreativitu vzdělávacích procesů. Tvůrčí, individuální a náročnější výuce brání šablonovitě vymezené předpisy, což je akceptováno samotnými edukanty k jejich vlastní škodě. Tento stav paradoxně umožňuje nekalé praktiky některých učitelů autoškol, zkušebních komisářů a lektorů dopravního vzdělávání. Nabízí se otázka, proč je tento stav dlouhodobě „zakonzervován“ a ochrana spotřebitelských práv edukantů je neúčinně suplována státními úředníky, přestože se jedná o svéprávné osoby, které si dokážou svá práva uplatnit sami. To, co klientům chybí, jsou hodnotící kritéria a dostupnost informací, jako je tomu u poskytování jiných služeb spotřebitelské veřejnosti.

¹ [cit. 6. března 2011]. Dostupné z WWW <http://www.ted.com/talks/ken_robinson_says_schools_kill_creativity.html>

Potřeba trvalého vzdělávání od útlého věku až po stáří je determinována celoživotní účastí všech jedinců v dynamicky se vyvíjejícím dopravním prostředí. Zajištění tak rozsáhlé a důležité společenské potřeby, vyžaduje komplementární řešení a systémový přístup vycházející z pedagogiky. Je otázkou, proč doposud neexistují akreditované studijní programy a odpovídající didaktické opory pro celostní vzdělávání dopravních pedagogů.

Současné nároky na specializovanou pedagogickou vybavenost učitelů a lektorů v oboru dopravního vzdělávání se nepřibližují ani standardům učitelů praktických (dříve pomocných) škol. Výchovu a vzdělávání budoucích řidičů a zdokonalování amatérských a profesionálních řidičů mohou provádět osoby bez odborně zaměřeného pedagogického vzdělání, často s nevhodnými návyky a postoji.

Několik příkladů:

- řidiče autobusové nebo mezinárodní kamionové dopravy může podle stávajících předpisů odborně vzdělávat např. absolvent DAMU provozující taxislužbu;
- praktický výcvik v řízení veškerých silničních motorových vozidel může provádět učitel bez maturity a pedagogického minima;
- mnozí učitelé autoškol využívají výjimku z povinnosti být při jízdě připoutáni, čímž bezprostředně ohrožují nejen svoje zdraví. Tuto výjimku lze interpretovat jako zákaz fyzikálním zákonům působit na učitele a na vedle sedícího žáka nikoli. Kromě toho, že je absurdní, má z pedagogicko-psychologického hlediska antivýchovný účinek zejména z těchto hledisek:
 - člověk musí přírodní zákony znát a ctít – nikoli je ignorovat nebo obcházet;
 - negativní komunikace činem (Nelešovská, A., s. 60) zpochybňuje opodstatnění jiných předpisů a narušuje hodnotovou výchovu;
 - prosazení této výjimky sdružením autoškol s odůvodněním potřeby učitele zasahovat během výcviku do řízení, svědčí o zanedbání primární fáze na autocvičišti a nedodržování didaktických principů, přičemž učitelé výcviku řidičů nákladních vozidel ani nemohou tuto výjimku využívat s ohledem na rozměry vozidla;
 - výjimka z poutání udělená učiteli autoškoly svědčí v kontextu s finančně nákladnou kampaní „Nemyslíš – zaplatíš“ o nesystémovém dopravním vzdělávání;
- dopravní výchovu na všech stupních škol vykonávají učitelé sice s řádným pedagogickým vzděláním, ovšem na laické úrovni, protože neexistuje příslušná aprobace a jejich znalosti a dovednosti jsou ovlivněny nekvalitní výukou autoškol a patologickým dopravním prostředím.

Uvedené skutečnosti samy o sobě nepredikují nízkou odbornou úroveň **všech** dopravních edukátorů, avšak jsou v rozporu s nároky na učitele v jiných oborech, kteří zajišťují kompetentnost a bezpečnost občanů.

Současná koncepce zlepšování bezpečnosti silničního provozu na straně jedné akcentuje:

- zdokonalování právních předpisů – nepřetržitě a často kontraproduktivně;
- zkvalitňování vymahatelnosti práva – bez efektu u některých skupin občanů;

- zdokonalování technických a organizačních opatření – mnohdy redundantně a za nepřiměřené náklady;
- publicistiku – často diskutabilní z pedagogicko-psychologického hlediska;
- ekonomické úspory za každou cenu.

Na straně druhé neusiluje o:

- celoživotní vzdělávání účastníků silničního provozu, s výjimkou řidičů nákladních vozidel a autobusů;
- akreditovaný vysokoškolský studijní program pro učitele autoškol, lektory speciálních kurzů, zkušební komisaře a pracovníky státní správy pro dopravu;
- tvorbu didaktických opor;
- depistáž, diagnostiku a intervenci u řidičů se speciálními vzdělávacími potřebami;

Stávající právní úprava a většina učitelů autoškol nedoceňuje význam počáteční fáze praktického výcviku na autocvičištích a nauky smyslového vnímání. Základní prvky ovládnutí vozidla, jako jsou rozjezd, směřování, brzdění, řazení převodových stupňů a parkování, představují z pedagogicko-psychologického hlediska náročné komplexní úkoly. Proto je tolik důležitá dovednost učitele rozložit úkol, popř. tematický celek, na menší, snáze zvládnutelné úseky, které jsou jednou z podmínek individuálního přístupu. Při dílčích krocích si pedagog uvědomuje též psychické charakteristiky, které zvládnutí úkonu předpokládá (Zelinková, O., 2007, s. 43).

Předpokladem úspěšnosti nejen samotného výcviku, ale také souvisejícího teoretického, sociálního a psychomotorického rozvoje jedince je zvládnutí primární fáze v nerušeném a bezpečném prostředí autocvičiště. Tento pilíř bezproblémového rozvoje řidičských schopností musí zvládnout žák i učitel v atmosféře vzájemné důvěry, taktu a součinnosti.

Optimální průběh:

1. výklad a pochopení principu;
2. nácvik percepce modalit (stupně jistoty nějakého soudu):
 - sluchová (figura – pozadí)
 - zraková (figura – pozadí)
 - taktilní (hmatová, nahrazující v tomto případě nežádoucí koordinaci oko-ruka)
 - kinestetická (pohybové pocity)
 - vestibulární (držení těla, rovnováha, prostorová představa a orientace)
3. nácvik integrace smyslových modalit
4. upevnění (fixace)
5. automatizace
6. interiorizace (zvnitřnění)
7. podmíněný reflex.

Body 1 – 4 probíhají v rámci odborné edukace a jsou výsledkem vyučovacího procesu, na rozdíl od procesů v bodech 5–7, které probíhají v rámci autoedukace. Významným problémem při autoedukaci je **náchylnost** jedince **přízpůsobovat se** vnějšímu vlivu prostředí, tedy tzv. „zkušeným“ řidičům s nesprávnými dovednostmi a vzorci chování.

ZELINKOVÁ (2007, s. 68) k problematice diagnostiky úrovně vnímání uvádí: „Percepcie patří mezi poznávací procesy. Zprostředkovává informace o vnějším i vnitřním prostředí. Primární vnímání zpracovává informace, které do mozku dospěly z čidel (oko, ucho). Příslušné senzory korové oblasti lze v mozku poměrně přesně vymezit. Další zpracování probíhá v širších asociačních korových oblastech, ale stále na úrovni jedné smyslové modalit. Další krok zpracování smyslových informací probíhá na úrovni spojení smyslových modalit. Následuje limbický systém, který dává smyslovým informacím citový přízvuk (citový život, motivace, dlouhodobá paměť). ... Podstata vnímání spočívá ve smyslových datech jedné kvality a následně v jejich integraci. Je-li porušena integrace smyslových vjemů, je vnímání nepřesné, i když jednotlivé kvality nevykazují deficit ve vývoji. Jak bylo výše uvedeno, je kvalita vnímání ovlivněna též citovým přízvukem, pamětí, motivací, stavem organismu jako celku (více též kapitola *Celostní vnímání* in Pokorná, 1997)“.

Nauka smyslového vnímání, senzomotorická koordinace a s tím spojené kognitivní procesy přímo ovlivňují kvalitu podmíněných reflexů, které souvisejí s výkonem řidiče zejména v těchto oblastech:

- vnímání tělového schématu a pohybu vozidla
- ovládání a směřování vozidla
- orientace v prostoru a dopravní situaci
- distribuce pozornosti a určování priorit
- časová posloupnost – odhad budoucího vývoje
- reakční prodleva
- účinnost brzdění

Uvedené klíčové schopnosti musí řidiči trénovat v každém věku a na každém druhu vozidla - od malého řidiče jízdního kola přes řidiče nákladního automobilu až po pilota závodního automobilu.

Zvládnutí základní *smyslové nauky* usnadňuje a akceleruje další průběh výcviku a vytváří důležitý předpoklad správného budoucího vývoje návyků a postojů. Zanedbaná nauka smyslového vnímání vede k fixaci nežádoucí techniky ovládání vozidla a nevhodným stanoviskům k dané problematice, které se při následné intervenci obtížně napravují. V tomto kontextu je třeba upozornit také na skutečnost, že řidičské trenažéry vždy poskytují virtuální smyslové podněty, které ani při nejvyšší kvalitě nemohou nahradit skutečné podmínky a prožitky. Z tohoto důvodu by se neměl přeceňovat význam a užívání řidičských trenažérů.

Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zajišťuje komplexně Ministerstvo dopravy ČR. Odbornou úroveň v ostatních oborech zajišťuje Národní ústav odborného vzdělávání (NÚOV), který je organizací přímo řízenou Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a společně s ním zpracovává koncepcce pro další rozvoj odborného vzdělávání.

Tato dichotomie vzdělávacích koncepcí na mezirezortní úrovni vede k významným diskrepancím, např.:

- učitelé autoškol a zkušební komisaři nejsou pedagogičtí pracovníci dle zákona č. 563/2004 Sb., o pedagogických pracovnících, přestože vykonávají vysoce od-

bornou a společensky významnou výchovně vzdělávací činnost, navíc v nebezpečných podmínkách;

- zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (Bušta, J; Kněžínek, J., 2008) představuje sice zevrubný materiál, avšak bez řádného pedagogického vzdělání neposkytuje skutečnou didaktickou oporu edukantům, edukátorům ani evaluátorům;
- učebnice pro autoškoly a ostatní pomůcky jsou zaměřeny na žáky, resp. výchovně-vzdělávací cíle, avšak nejsou zpracovány didaktické materiály a odborná metodika pro učitele autoškol, jak těchto cílů dosahovat;
- odbornou přípravu budoucích učitelů autoškol může provádět kterýkoli učitel autoškol, jenž je tři roky držitelem profesního průkazu k provádění odborné výuky a/nebo výcviku žadatelů o řídičské oprávnění. Tento edukátor bez pedagogického vzdělání a praxe provádí úřední vzdělávání dalších budoucích učitelů autoškol a tito učitelé bez pedagogického vzdělání opět připravují další učitele autoškol pro výkon povolání v souladu s předpisy Ministerstva dopravy ČR;
- skutečnost, že se mnozí žadatelé a držitelé řídičských oprávnění soustředí pouze na správné „zakřížkování“ správných odpovědí bez porozumění souvislostí, svědčí o nedostatecích ve výuce a naplňování zásad objektivitu, reliability a validity teoretických testů a praktického přezkušování;
- z komparace údajů NÚOV, který kromě jiného zajišťuje srovnatelnou úroveň odborného vzdělávání a potřeby trhu, je patrné podhodnocení přípravy na povolání profesionálních řidičů z hlediska délky a propracovanosti systému vzdělávání, odborné úrovně edukátorů, evaluátorů a společenského ohodnocení (Konsbul, O., 2009, s. 45n).

Problematika nemožnosti depistáže (včasného vyhledávání) jedinců se zjevnými vzdělávacími deficity již v autoškolách je spojena s podnikatelskou etikou a odpovědností, nedostatečnou způsobilostí učitelů autoškol a neexistující organizačně-právní úpravou. Pokud by však tento nástroj včasné prevence fungoval, významně by přispíval ke snížení nehodovosti.

Navracení řídičských průkazů

Významným a z pedagogického hlediska neodborně řešeným problémem je navracení řídičských průkazů po jejich zadržení. Jedinou podmínkou navracení je krátká příprava v autošcole a přezkoušení zkušebním komisařem. Je třeba otevřeně říci, že se jedná v drtivé většině o neefektivní formalitu především z těchto hledisek:

- u řidičů osobních vozidel je výjimečně prováděno psychologické vyšetření a EEG, což je standard u profesionálních řidičů;
- učitel autoškol obvykle nezaměřuje výuku a výcvik na odstranění nedostatků, pro které byl dané osobě zadržen řídičský průkaz. Případná učitelova snaha tak učinit nemůže být dostatečně efektivní, protože nedisponuje specializovanými pedagogicko-psychologickými znalostmi a dovednostmi. Nemá je kde získat a také nemá možnost spolupracovat s dopravním psychologem.

Kurzy bezpečné jízdy a kurzy na odpočet bodů

„Zkušenost dělá lidi opatrnými.“ (Walther von der Vogelweide)

Uvedený citát přibližně vystihuje přínos kurzů bezpečné jízdy a kurzů pro odpočet bodů z registru řidiče. Jedná se o účinnou formu prožitkového (zkušenostního) učení, ale je diskutabilní, v jaké míře při něm dochází ke skutečnému zkvalitnění vědomostí a dovedností, přičemž nelze vyloučit také kontraproduktivní efekt. Koncepte těchto kurzů nedává dostatečný prostor k vytváření zdravého sebepojetí, korekce strachu, anxiozity (úzkosti) nebo přečeňování vlastních schopností účastníků. Výjimkou jsou firemní periodické kurzy uspořádané do vzdělávacích modulů.

Jednodenní (!) jednorázové kurzy pro odpočet bodů z registru řidiče mají charakter reedukace, tedy **dosažení nápravy** u řidičů s nevhodným chováním nebo se vzdělávacími či dovednostními deficity při použití speciálních výchovně vzdělávacích metod. Avšak současnou koncepcí a realizací kurzů nelze považovat za intervenci vedoucí ke skutečné nápravě, protože nejsou splněny nezbytné podmínky:

- naplňování didaktických principů, zejména: výchovnosti, soustavnosti, posloupnosti, uvědomělosti, zpětné vazby a individuálního přístupu;
- speciální pedagogicko-psychologická vybavenost učitelů–lektorů;
- psychologické a EEG vyšetření účastníka (s výjimkou profesionálních řidičů);
- úvodní kauzální a systémová diagnostika;
- vytyčení výchovně-vzdělávacích cílů;
- sestavení a realizace individualizovaného vzdělávacího plánu;
- závěrečná diagnostika a evaluace.

Také při těchto kurzech se neuskutečňují fáze nácviku modalit a jejich diagnostika, jak je uvedeno v předchozím textu. V této souvislosti je nezbytné zdůraznit, že předcházení smyku umožňují zraková percepce a kognitivní procesy. Pro první fázi řešení smyku je klíčová percepce taktilní, kinestetická a vestibulární. Sluchová percepce má v průběhu smyku již jen doplňující význam a umocňuje emoce.

S uvedenou problematikou souvisí také vnímání tělového schématu, jak jej popisuje ZELINKOVÁ (2007, s. 61–62): „Pojem tělové schéma (TS) se v zahraniční literatuře objevuje mnohem častěji než u nás, obvykle v souvislosti s poruchami učení, poruchami motoriky, dyspraxií. ... Pojem tělové schéma není jednotně chápán a definován. Souhrnně lze říci, že je to soubor vnitřních představ, které zahrnují informace o částech těla, vzájemných vztazích mezi částmi těla a možnostech aktivity, patří sem rovněž orientace na vlastním těle, ve stavbě těla.

KOTASOVÁ (tamtéž) chápe pod pojmem tělové schéma integraci fyziologické úrovně realizace pohybů se subjektivní emocionálně-kognitivní zkušeností. Umožňuje cítění pohybu, tj. vnímání pohybu celého těla i jeho částí v prostoru i při manipulaci s nástroji i předměty. Tělové schéma umožňuje uskutečňování takových pohybových nuancí, které nelze postihnout racionálně, jejich provedení nelze metodicky vysvětlit, ale je třeba je „vycítit“.

Uvedené skutečnosti podtrhují potřebu změny v koncepci a realizaci kurzů pro zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a žadatelů o řidičské oprávnění. Významným problémem je také evaluace těchto kurzů, protože neexistují hodnotitelé se speciálně-pedagogickou praxí a aprobační dopravní pedagogika.

Autoedukace, kondiční jízdy a genderový stereotyp

Autoedukace se může uskutečňovat pod odborným dohledem pedagoga nebo metodou „pokus – omyl“. Samovzdělávání bez odborné opory a kontroly může uškodit ve smyslu demotivace z vlastní nedokonalosti nebo může vést k nesprávným výsledkům.

S fenoménem autoedukace se běžně kalkuluje u řidičů motorových vozidel po absolutoriu autoškoly, kde žadatelé získávají pouze minimální znalosti, dovednosti, návyky a zkušenosti. Očekává se, že je budou následně rozvíjet, avšak jen podle vlastního uvážení. Praxe je obvykle taková, že ti nadanější spoléhají pouze na své schopnosti, odbornou podporu již nevyhledávají a kopírují počínání tzv. „zkušenějších“ řidičů, kteří se zdokonalovali obdobným způsobem. Důsledkem je **trvalý pokles standardu řidičských schopností a chování**.

Méně nadaní absolventi autoškol, nebo jedinci se speciálně vzdělávacími potřebami mají k dispozici jen tři možnosti, jak své základy vzdělání řidiče dále rozvíjet: (a) kondičními jízdami v autoškole, (b) autoedukací, (c) edukací osobou blízkou.

Kondiční jízdy v autoškole se často mívají účinkem, protože učitelé autoškol nemají (z důvodu neexistence studijního programu) speciálně zaměřené pedagogické vzdělání a často jim chybí i všeobecné pedagogické vzdělání. Úskalí autoedukace je popsáno v předchozím odstavci, přičemž jedinci se speciálními vzdělávacími potřebami se bez odborné intervence neobejdou.

Edukace osobou blízkou nemusí mít vždy optimální průběh. Často se uskutečňuje v rámci partnerského, resp. rodinného soužití. **Partnerská edukace** má svá úskalí s ohledem na nevhodnou kombinaci sociálních rolí partner – partnerka a učitel – žák. Takto vzniklá pedagogická situace bývá narušována neprofesionálními emočními projevy a neobjektivními postoji obou účastníků. Z těchto důvodů funguje partnerská edukace spíše jen výjimečně a bývá spojena s neodbornou **amatérskou edukací**, která přispívá k nesprávnému rozvíjení řidičských schopností. Vzniká tak začarovaný kruh, který vede nejen k demotivaci, ale také k rizikovým situacím. Typickým příkladem jsou tzv. „sváteční“ řidiči, resp. řidičky, kterým muži neochotně svěřují řízení vozidla, případně je nevhodně komentují.

Tato fakta by měli zvážit dopravní experti, kteří připravují novelizaci zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s využitím výše uvedených metod.

Při této příležitosti je vhodné zmínit přetrvávající přezíravý postoj mnoha mužů k výkonům žen–řidiček z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Rozdíly ve stylu jízdy mezi mužem a ženou vycházejí z genetických dispozic a rolí. Muži, lovci – bojovníci, mají tendenci k exhibování a riskování. Ženy, matky – pečovatelky, inklinují až příliš opatrnosti a nerozhodnosti. Současná ekonomická soběstačnost a emancipace žen genderový stereotyp omezují, nikoli eliminují. Ženy mají sice více příležitostí řídit nebo vlastnit vozidlo, avšak potřebují kvalitnější péči v rozvíjení odhadu, zručnosti a orientace. Při odborné intervenci dosahují srovnatelných dovedností a za těchto předpokladů řídí ženy bezpečněji než muži. To platí také při řízení velkých a těžkých vozidel, protože současné technologie eliminují potřebu větší fyzické síly a odolnosti.

Efektivita dopravně – psychologického vyšetření

Dopravně-psychologická vyšetření sehrávají významnou úlohu při snižování dopravní nehodovosti. Nezbytná úroveň kognitivních a duševních dispozic jedince představuje klíčový předpoklad k získání způsobilosti ovládat vozidlo a zvládat psychickou zátěž.

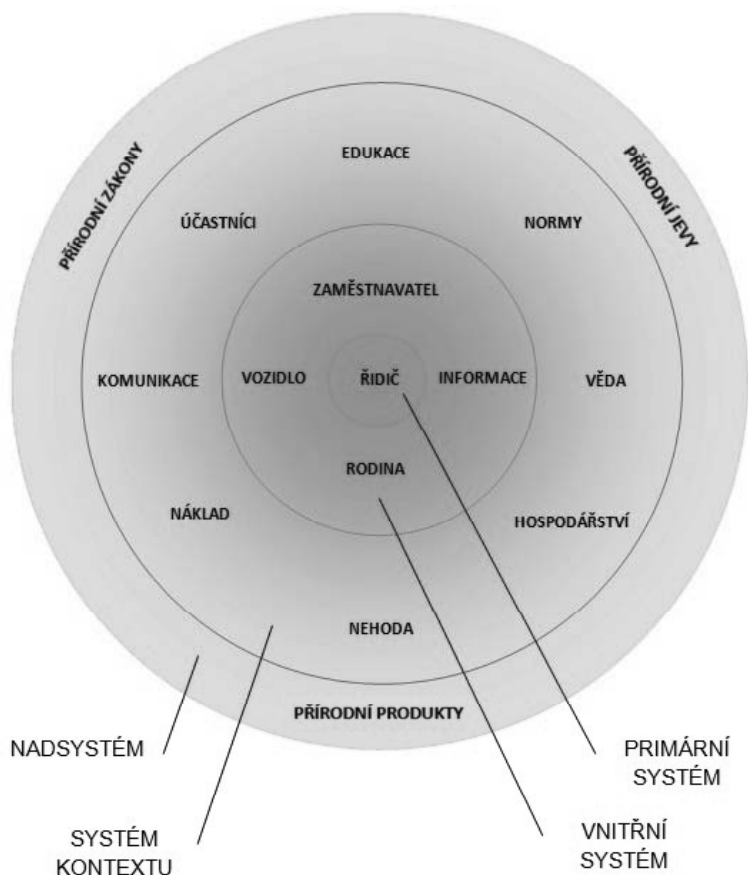
Současné právní předpisy nařizují provádět preventivní dopravně-psychologické vyšetření pouze u minoritní skupiny řidičů nákladních vozidel a autobusů. Fakticky nedotčena zůstává majoritní skupina řidičů motocyklů a osobních vozidel, která se na celkové nehodovosti podílí nejvyšším počtem dopravních nehod. Lze tedy konstatovat, že využívání dopravně-psychologického vyšetření jako **preventivního nástroje** ke snížení dopravní nehodovosti je nedostatečné.

Složitější situace panuje v rámci **nápravných** opatření, která mají neúspěšnému řidiči navrátit způsobilost k řízení motorových vozidel. Po absolutoriu psychologického vyšetření se řidič obvykle nedozví, na které oblasti je potřebné zaměřit intervenci z hlediska dílčích deficitů a jakým způsobem dosáhnout nápravy, jak je to běžné ve speciální pedagogice. Klíčovou informací se nedozví ani učitel autoškoly nebo lektor zdokonalovacího kurzu, který jako součást nápravné procedury provede pouze běžný výcvik, ev. teoretickou výuku. Je otázkou, proč takto psychologové postupují. Jednou z možností je, že zkoumaný jedinec i jeho edukátor by nedokázali takové informace účelně zhodnotit. Tím je úloha dopravního psychologa v nápravném procesu vyčerpána, protože není kompetentní k dokončení nápravné procedury z hlediska odborné způsobilosti. Dochází k začarovanému kruhu, kdy je inkriminovaný jedinec sankcionován a částečně diagnostikován, avšak následná intervence na amatérské úrovni je neefektivní a má jen formální charakter.

V optimálním případě by měl v kontextu s dopravně-psychologickým vyšetřením další péči poskytovat celostně vybavený dopravní pedagog v krocích:

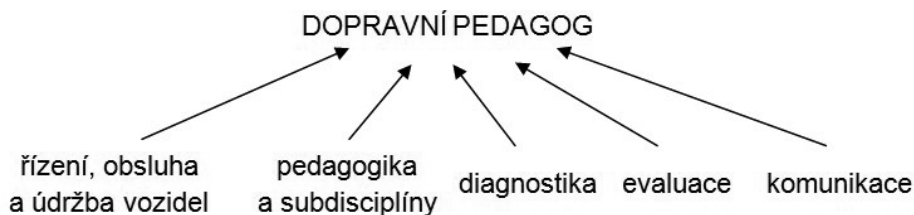
- anamnéza,
- kauzální a systémová analýza,
- sestavení a realizace individuálního vzdělávacího plánu.

Do systémové analýzy, která zkoumá a odhaluje související příčiny, je třeba zahrnout řadu prvků vycházejících z celostního přístupu (viz Obrázek 5 Environmentálně systémový model diagnostiky neúspěšného řidiče).



Obrázek 5 Environmentálně – systémový model diagnostiky neúspěšného řidiče (zdroj autor, modifikováno podle Huschke-Rheina. In Pokorná, V., 2001, s. 39).

Celostní pojetí analýzy a realizace nápravy neúspěšného řidiče předpokládá také celostní vybavenost dopravního pedagoga, zejména v těchto klíčových kompetencích:



Obrázek 6 Klíčové kompetence dopravního pedagoga (zdroj autor)

Sepětí teorie s praxí

Tak jako se student medicíny nestane dobrým chirurgem pouhým teoretizováním bez náročné edukace a evaluace na operačním sále, tak ani budoucí řidič nezíská předpoklady k bezpečné účasti v silničním provozu pouze splněním nenáročného teoretického a praktického přezkoušení jedenkrát v životě.

Elementárním předpokladem úspěšnosti je celková vybavenost pedagoga, která spočívá především v jeho vědomostech, efektivní diagnostice, **praktických dovednostech**, osobnostních kvalitách a umění navodit tvůrčí atmosféru vedoucí k maximálnímu zhodnocení skutečného potenciálu žáka.

Bez celostně vybavených dopravních pedagogů nemohou být výchovně-vzdělávací cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu naplňovány pouhým užíváním moderních didaktických prostředků, učebních pomůcek a vyučovacích metod.

Systemy získávání a udržování odborné způsobilosti účastníků silničního provozu a řidičů

Školní vzdělávání

Jak již bylo uvedeno, dopravní edukace účastníků silničního provozu neprobíhá v uceleném systému celoživotního vzdělávání. Předškolní a školní vzdělávání zajišťuje Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR prostřednictvím pedagogů bez odborné specializace pro daný obor. Ti v rámci nesystémově koncipované výuky užívají dílčí didaktické prostředky a učební pomůcky, jako jsou dopravní hřiště, výukové materiály a počítačové programy pro I. a II. stupeň základních škol. Pro děti, žáky a studenty se speciálními vzdělávacími potřebami a jejich učitele neexistuje žádná didaktická opora. Ačkoli způsobilost neohrožovat sebe ani jiné při každodenní účasti v dopravním prostředí představuje jednu z klíčových kompetencí každého člověka, doposud je toto téma řešeno spíše teoretizováním a neúčinnými administrativními opatřeními.

Mimoškolní vzdělávání

Obdobná situace panuje také v oblasti mimoškolní dopravní edukace, tedy v oblasti dopravní výchovy a vzdělávání adolescentů a dospělých, kterou zajišťuje Ministerstvo dopravy. Zde upíráme pozornost na doporučení právníků, dopravních policistů, zdravotníků, dopravních psychologů a ostatních dopravních expertů, avšak dosavadní snahy o účinnou nápravu bez zapojení pedagogiky jsou málo účinné.

Právě v tomto ohledu je příkladná speciální pedagogika, která sofistikovanými metodami a prostředky efektivně a v celostním pojetí naplňuje potřeby minoritní populace, s výjimkou jejich vzdělávání pro bezpečnou účast v dopravním prostředí.

Shrnutí nedostatků v systému vzdělávání účastníků silničního provozu

- dichotomická a nekoncepční edukace účastníků silničního provozu, kterou realizují MŠMT, MD a různé nepedagogické organizace (Konsbul, O. 2009);
- zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a související předpisy upravující odbornou způsobilost edukátorů

a evaluátorů nereflektují pedagogiku a didaktické zásady (Bušta, P.; Kněžínek, J., 2008);

- nenáročná diagnostika a evaluace budoucích řidičů;
- absence účinné speciálně-pedagogické podpory při vzdělávání účastníků silničního provozu a neúspěšných řidičů se speciálními vzdělávacími potřebami;
- neexistující společenská poptávka po vysokoškolském studijním programu *dopravní pedagog* s aprobací pro celoživotní vzdělávání;
- spotřebitelská nenáročnost na efektivní zhodnocování finančních prostředků a času při dopravním vzdělávání.

Bezpečnost silničního provozu, resp. způsobilá účast v dopravním prostředí, je dlouhodobý problém, který se naši společnost nedaří uspokojivě řešit. Je s podivem, že v rámci dosavadních snah nebyla tato výchovně vzdělávací disciplína řešena účinným a kompetentním nástrojem - pedagogikou. Vysvětlení se nabízí ve dvou základních rovinách:

- neexistující pedagogická subdisciplína a pedagogičtí odborníci s příslušnými pravomocemi a zodpovědností,
- celospolečenské nedocení významu odborné dopravní edukace a způsobilosti řidičů.

V tomto ohledu svůj nemalý význam sehrává skutečnost, že drtivá většina obyvatel se od malička účastní dopravního prostředí a v dospělém věku vlastní řidičský průkaz. Tím nabývají dojmu způsobilosti a odbornosti na danou problematiku. Obdobně lze tento přístup shledat také u učitelů autoškol, kteří představují významný element ovlivňující tvorbu postojů svých žáků a dění na našich silnicích.

Je známou skutečností, že *umět řídit* neznamená samo sebou *umět učit a vychovávat řidiče*. Zvláště v celém spektru souvislostí, které se tento příspěvek snaží naznačit, a které jsou pro pochopení širě a komplexnosti daného oboru nezbytné. Proto lze do jisté míry označit dosavadní výchovně vzdělávací procesy a na jejich základě získané odbornosti za kvazi odborné. Alespoň ve srovnání s jinými vzdělávacími obory a jejich systémy získávání odborné způsobilosti.

Pro současnou vědeckou elitu je těžko přijatelná představa, že by vyučující odborník v pedagogické hodnosti docent pravidelně absolvoval odborné stáže např. za volantem kamionu. Důležitou roli sehrávají nejen teoretické vědomosti, ale i praxe v ovládání všech druhů vozidel, tedy i velkých a speciálních, což je spojeno s dispozicemi jedince, časovou náročností a významnou mírou rizika. Bez osobních zkušeností a znalostí daného prostředí zůstáváme pouze v rovině teoretizování na základě převzatých (a tudíž i v jisté míře zkreslených a neúplných) informací od řidičů těchto vozidel. Uvedený příklad by v současnosti byl pravděpodobně vnímán jako ponížení společenské prestiže těchto osobností, přestože je naprosto přirozené, že např. pedagogičtí odborníci na stavebních fakultách musejí důvěrně znát prostředí stokových sítí. Obdobnou paralelu lze shledat např. při edukaci patologů nebo speciálních pedagogů.

Významný podíl na deformování postojů a hodnotových měřítek sehrávají media. V této branži převládají muži, jejichž pojetí dané problematiky je významně ovlivňováno emocemi akcentujícími rychlost a půvab. Na racionální přístupy je sice

apelováno, avšak v celkové bilanci minimálně a většinou emotivní formou. Pedagogické pojetí, pokud vůbec existuje, má zkratkovitý charakter, což je v rozporu s potřebou dlouhodobého systematického formování žádoucího kognitivního a osobnostního rozvoje jedince.

Názor, že neexistuje skutečná vůle ke zlepšení klesajících schopností řidičů z důvodu rigidního postoje autoškol a lobbismu firem profitujících z nehodovosti, lze považovat za neadekvátní spekulaci.

Specifickou otázkou, kterou by bylo vhodné zkoumat, jsou působitelé ovlivňující autodiagnostiku a sebereflexi řidičů. S tím souvisí i spotřebitelská nenáročnost na kvalitu dopravního vzdělávání.

Kvalitu současného autoškolství a kvalitu autoškolství předlistopadového období lze jednoduše srovnat schopnostmi a chováním řidičů. Zatímco v předlistopadovém období jsme patřili mezi evropskou špičku, naši současní řidiči a prostředí na našich silnicích je terčem oprávněné kritiky vyspělých států.

Do tohoto časového kontextu je třeba přiřadit i otázku nárůstu osob se speciálními vzdělávacími potřebami, kterým je věnována zasloužená a kvalitní péče v předškolním a školním období. Přesto, že jejich vzdělávací obtíže přetrvávají většinou i v dospělém věku, jsou v tomto období odkázáni pouze na toleranci zainteresovaných.

Hovoříme-li o současné nedostatečné úrovni výchovy a vzdělávání budoucích a stávajících intaktních řidičů, je zjevné, že osobám se speciálními vzdělávacími potřebami nemůže být poskytována potřebná péče. Tento předpoklad vede k domněnce, že pravděpodobně nejen u těchto jedinců jsou po čase tolerovány jejich neúspěchy při snaze získat nový nebo zadržovaný řidičský průkaz. Takový postup lze považovat za pseudohumánní a nebezpečný se všemi negativními dopady pro daného jedince a ostatní účastníky silničního provozu.

Je otázkou, proč naše společnost považuje získání řidičského oprávnění za samozřejmou záležitost a obtíže spojené s jeho získáním za společenskou degradaci. Tak jako řada jedinců nemá dispozice k získání způsobilosti pro určitou odbornost (např. kominictví, hodinářství, pilotáž apod.) a běžně se s tímto faktem ztotožní, tak řada jedinců zcela přirozeně nemůže získat způsobilost řidiče s důvodů různých nežádoucích predispozic a nedokonalostí.

Poznání, kdy je ještě možné speciální intervencí získat potřebné schopnosti, spadá do součinnosti dopravního psychologa a dopravního pedagoga. A také naopak, do jejich kompetence by mělo spadat i nedoporučení k řízení motorových vozidel. Dosaďovací praxe zákazu řízení motorových vozidel na základě pouhého psychologického vyšetření bez možnosti intervence dopravního pedagoga může být také neopodstatněná, protože nemusí být vyčerpány veškeré možnosti vedoucí k nápravě nebo rozvinutí skutečných možností jedince.

Problematika speciálních vzdělávacích potřeb žadatelů o řidičské oprávnění představuje významný problém, který je nezbytně neprodleně řešit. Prozatím nedochází k efektivní pomoci těmto jedincům, odborná intervence je suplována klasickým formami doučování nebo tolerancí. Rovněž neexistuje možnost depistáže, jako je tomu ve speciální pedagogice. Speciální pedagogika, zvláště disciplína specifické poruchy učení a chování, disponuje potenciálem pro efektivní spoluúčast na pregraduální a postgraduální přípravě dopravních pedagogů.

Závěr

Dopravní prostředí, ve kterém se každodenně setkáváme, představuje rozsáhlý systém. K jeho optimální funkčnosti je nezbytná komplementarita a harmonie jednotlivých složek. Za jeden z klíčových subsystémů lze bezesporu považovat edukaci.

Bezpečná celoživotní účast v dopravním prostředí je podmíněna odbornou způsobilostí všech, kteří se v něm setkávají a jsou na sobě v tomto smyslu vzájemně závislí. Odbornou způsobilost účastníků nelze do budoucna zajišťovat dosavadními metodami a opatřeními, která nevycházejí z pedagogiky. Prokázala se jako málo účinná a jsou v mnoha případech ekonomicky neefektivní.

Mezi významné činitele, kteří přispívají k bezpečné účasti v dopravním prostředí, patří učitelé autoškol, lektori kurzů pro řidiče a zkušební komisaři. Většina z nich nedisponuje řádným pedagogickým vzděláním, což přispívá k nízké účinnosti výchovně-vzdělávacích procesů, které představují klíčový faktor při zajišťování bezpečnosti silničního provozu. Je tedy otázkou, zdali tato skutečnost nepředstavuje stěžejní příčinu neutěšené situace na našich silnicích.

Zvláštní problematiku představují osoby se speciálními vzdělávacími potřebami, u nichž se projevují symptomy specifických poruch učení a/nebo chování, kterým není zajištěna odborná edukace k celoživotní bezpečné účasti v dopravním prostředí. Proto představují potenciální nebezpečí nejen pro sebe, ale i ostatní účastníky.

Ve smyslu uvedených skutečností jsou doporučena tato rámcová opatření:

- Koordinovat vzdělávací systém Ministerstva dopravy se systémem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy.
- Povzbudit a uspokojit poptávku odborného vzdělávání pro celou oblast dopravní edukace konstitucí pedagogické subdisciplíny dopravní pedagogika.
- Posílit úroveň pedagogické odbornosti učitelů autoškol a lektorů kurzů pro řidiče formou bakalářského studijního programu.
- Vyvolat společenskou poptávku po kvalitní dopravní edukaci a vytvořit systém její odborné evaluace a zveřejňování výsledků.

Literatura

- BUDSKÝ, Roman; KOHOUT, Petr. *Přehled systémů přípravy a přezkušování řidičů, přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu a sankčně motivačního prostředí v evropských zemích*. [online]. c2008 [cit. 18. prosince 2008]. Dostupné z WWW: <www.azin.cz>.
- BUŠTA, Pavel; KNĚŽINEK, Jan. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem a souvisejícími předpisy*. 2. vyd. Praha: VENICE MUSIC PRODUCTION 2008. 181 s. ISBN 978-80-902948-7-5.
- HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. 222 s. ISBN 80-7178-542-3.
- HOSKOVEC, Jiří; POUR, Jiří; ŠTIKAR, Jiří. *Psychologie a technika výcviku řidičů*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966. 237 s. OD-31-033-66.

- HOSKOVEC, Jiří; STEJSKAL, Lubomír; ŠTIKAR, Jiří. *Výchovné prostředky a dopravní bezpečnost*. Dílčí část realizace státního výzkumného úkolu „Zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“. Praha: Katedra psychologie Univerzity Karlovy, 1973. 75 s.
- KONSBUL, Otakar. *Dopravní výchova jako specifický pedagogicko-psychologický problém*. Brno, 2009. 55 l., 14 l. příl. Bakalářská práce. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta.
- KONSBUL, Otakar. *Speciální vzdělávací potřeby v dopravní pedagogice*. Brno, 2011. 55 l., 18 l. příl. Brno: Diplomová práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta.
- RŮŽIČKA, Bronislav. *Jak jezdit rychle a bezpečně*. Praha: Computer Press, 2001. 89 s. ISBN 80-7226-433-8.
- ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří; ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006. 215 s. ISBN 80-246-1096-5.
- ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří; ŠTIKAROVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
- VÁGNEROVÁ, Marie. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. 4. vyd. Praha: Portál, 2008. 872 s. ISBN 978-80-7367-414-4.

TRAFFIC EDUCATION AS A BASIC TOOL FOR PREVENTING ACCIDENTS

Abstract: The paper analyses the level and conditions of teaching all road users to achieve their competent involvement in the traffic environment in the framework of lifelong learning. The centre of attention is a systemic analysis of healthy traffic environment (i.e. without accidents) and coexistence of all those who participate in it. The article emphasizes the need for professional competence of all involved in the traffic environment; it also deals with education possibilities of people with special educational needs. The solution seems to be an establishment of a theoretical background of traffic training, which would be based - instead of empiricism and intuition - on a specific educational discipline - Traffic Pedagogy.

Key words: traffic environment, road traffic capacity, traffic educators, special educational needs, the education system, autoeducation