

ABSENCE PEDAGOGIKY VE VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCHOVĚ ŘIDIČŮ

Otakar Kongsbul³

ABSTRAKT

Statistiky dopravních nehod vykazují dlouhodobý sestupný trend vědomostí, dovedností a chování řidičů. Jeví se, že mezi hlavní příčiny neúspěšnosti dosavadních nápravných opatření patří absence pedagogiky ve strategických rozhodnutích a jejich realizaci. Významnou roli sehrává neúspěšná transformace efektivního výchovně-vzdělávacího systému 80. let minulého století do nových hodnotových měřítek, možností a potřeb naší společnosti.

1. ÚVOD

Dlouhodobě se nám nedaří zlepšit znalosti, dovednosti a chování řidičů, což způsobuje trvalý nárůst dopravních nehod. Výchova a vzdělávání řidičů je ryze pedagogická odbornost. Je proto s podivem, že veškerá dosavadní řešení postrádají systémový a komplementární přístup, vycházející z pedagogických zásad. Pravděpodobně je to zapříčiněno také tím, že danou problematiku neřeší apolitická a nezávislá mezirezortní instituce, (jak tomu bývalo u nás v minulosti a je současnou praxí v zemích, kterým se úspěšně daří snižovat počet dopravních nehod), ale Ministerstvo dopravy. Minulá i současná opatření nejsou dostatečně rezistentní vůči politickým vlivům. Také nejsou dostatečně odolná vůči partikulárním zájmům jednotlivců a zájmových skupin, pro které dopravní vzdělávání, nehodovost a osvěta představuje zdroj příjmů.

Dosavadní pojetí vycházejí především z hledisek odborníků na právo, psychologii, zdravotnictví, ekonomiku a technologie. Proto také principy a metody řešení spočívají převážně v trestních a ekonomických sankcích, technických a organizačních opatřeních.

Řidič je především člověk, který získal odbornou způsobilost a musí ji udržovat pod odborným dohledem po celou dobu své aktivní činnosti. Stejně je tomu u každé činnosti, která může způsobit velké finanční ztráty, nebo někoho ohrozit na zdraví či životě. Tato zásada platí nejen pro profesionální řidiče, ale i amatérské řidiče motorových a nemotorových vozidel, kteří se na nehodovosti podílejí největší měrou a paradoxně nepodléhají této přirozené povinnosti.

Předávání vědomostí, vytváření potřebných dovedností a formování žádoucích postojů – tedy tvorbu schopností řidičů, lze zajistit pouze systematickým dlouhodobým pedagogickým působením. Tato specifická, namáhavá a na výsost odborná činnost je dominantně suplována pedagogicky nevzdělanými lidmi – specialisty na jiné obory.

Status quo přispívá absenci společenské poptávky po vysokoškolském studijním oboru Dopravní pedagogika a podporuje řadu jedinců a institucí, kterým stávající stav vyhovuje také z hlediska relativně nenáročného a snadného výdělků.

Závadnost dogmatismu o zastupitelnosti pedagogiky při tvorbě systémových opatření, vzdělávání řidičů, učitelů autoškol, lektorů dopravní výchovy, zkušebních komisařů, osvětových pracovníků apod., dokazuje také absence podpory osob se specifickými

³ Otakar Kongsbul, OKDRIVER s.r.o., Vlnitá 7, 62700, Brno, tel.:+420 608 806 036, email: info@okdriver.cz

poruchami učení a/nebo chování (10% populace viz Pokorná, V., 2010, s. 32), kteří opustili systém vzdělávání spadající pod působnost Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Často se jedná o vysokoškolsky vzdělané jedince, kteří jsou po zbytek života znevýhodněni dyslexií, dyspraxií apod. Je-li jim poskytnuta odborná péče, jsou schopni tyto obtíže zdárně překonávat.

Následující kapitoly stručně a nesourodě nastiňují obsáhlost a komplementárnost problematiky výchovy a vzdělávání řidičů, výběr statistik dopravních nehod a jejich příčin, některé nedostatky dosavadních řešení a návrh základních systémových opatření k dosažení efektivní nápravy, s cílem iniciovat širší, odborně zaměřenou diskuzi.

2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

Podstatou silniční dopravy je přemísťování živého a neživého nákladu vozidly. Vozidla se přemísťují, činí pohyb (jízdu) za působení Newtonových pohybových zákonů. Pohyb musí být uspořádaný, musí mít tedy řád (pravidla), aby nedocházelo ke střetům (nehodám). Tento řád mohou naplňovat pouze odborně a zdravotně způsobilí řidiči, při jakémkoli pohybu jakéhokoli vozidla v prostoru a čase. Způsobilost je třeba získat a udržovat v závislosti na vývoji dopravního prostředí a vývoji schopností a organismu řidiče.

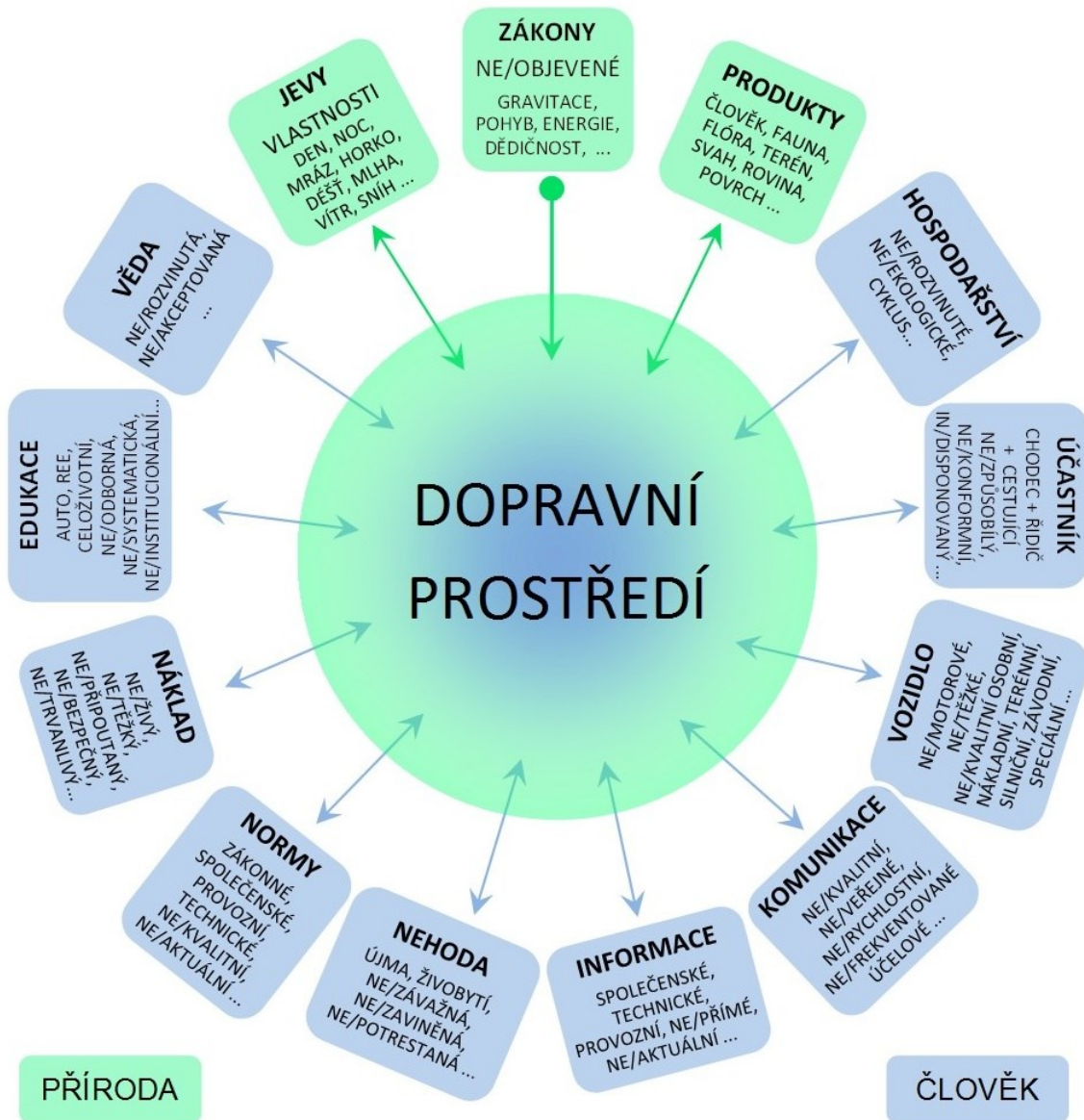
Schopnosti řidiče je nezbytné vyhodnocovat po celou dobu jeho aktivní činnosti. To realizují oboroví specialisté za pomoci ověřených metod (policisté, psychologové, lékaři ap.).

Získávání a udržování odborné způsobilosti řidičů spadá do kompetence vysokoškolsky vzdělaných pedagogů - specialistů, kteří jsou schopni mj. uplatňovat didaktické zásady, ev. speciálně-pedagogické metody. Odborná pedagogická činnost je rovněž nezastupitelná při tvorbě koncepcí výchovy a vzdělávání řidičů, dopravních edukátorů a evaluátorů.

2.1 OBSÁHLOST A KOMPLEMENTÁRNOST PROBLEMATIKY BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

vyplývá z obrázku Elementární faktory ovlivňující dopravní prostředí (Konsbul, O.; 2009, modifikováno 2011). Faktory (subsystémy) působící na dopravní prostředí (systém) mají nepřeborné 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, nepřetržitě 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 působilců.



Obr. 1 Elementární faktory ovlivňující dopravní prostředí

2.2 FAKTOR EDUKACE

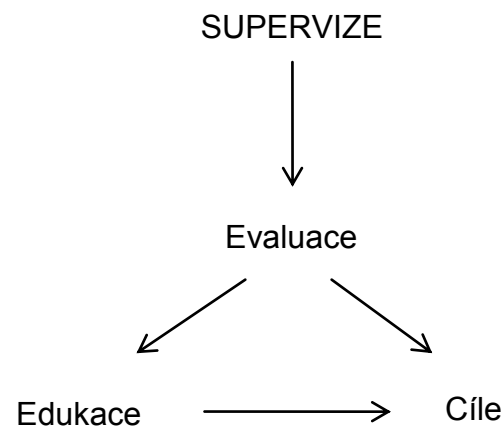
V posledních letech se uskutečňují kurzy defenzivního stylu jízdy. Termín defenzivní asociuje pojem obranného chování, což je samo o sobě pro bezpečnou účast v dopravním prostředí nepostačující. Vhodnější je kooperativní koncepce, protože obsahuje humánní, environmentální a hospodárné pojetí. V tomto 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 kázní.

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 graf:



Obr. 2 Supervize evaluace

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 nevědomělosti, ale také záměrnou patologii. Je charakteristická tím, že vůbec nebo nedostatečně akceptuje didaktické principy. Edukaci je tedy třeba akceptovat jako fenomén charakteru trvalého „všelidského“ působení v čase a prostoru.

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).

Přesto, že 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 souvislostí aplikovaného tématu;
- sebedokonalejší projev učitele při využití nejmodernější didaktické techniky v bezpečném prostředí učebny 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 vytyčeného cíle je nezbytné navazující činnosti – prožitkové učení v reálném dopravním prostředí. Je známou skutečností, že vlastní zkušenost /prožitek/ nejúčinněji a dlouhodobě ovlivňuje daného jedince.

„*Co slyším, to zapomenu. Co vidím, si pamatuji. Co si vyzkouším, tomu rozumím.*“
Konfucius (552 př. n. l., stará Čína)

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.

Ostatní Elementární faktory ovlivňující dopravní prostředí a jejich popis viz Konsbul, O., 2011.

2.3 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 má nejvyšší podíl na počtu a závažnosti dopravních nehod. Lze tedy konstatovat, že využívání dopravně-psychologického vyšetření, jako preventivního nástroje ke snížení dopravní nehodovosti, je nedostatečné.

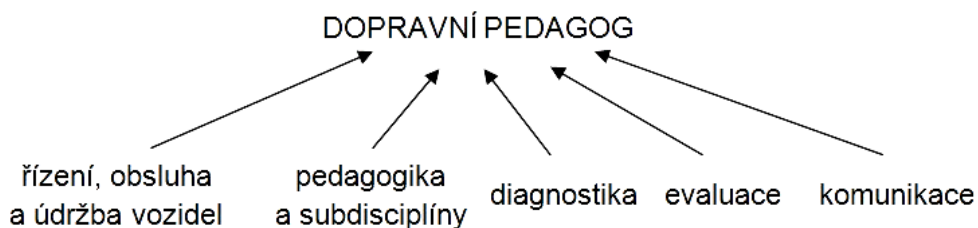
Složitější situace panuje v rámci nápravných opatření, která mají neúspěšnému řidiči navrátit způsobilost k řízení motorových vozidel. Po absolutoriu psychologického vyšetření se řidič obvykle nedozví, na které oblasti je potřebné zaměřit intervenci z hlediska dílčích deficitů a jakým způsobem dosáhnout 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 dopravní pedagog.

Dochází k začarovanému kruhu, kdy je postižený 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:

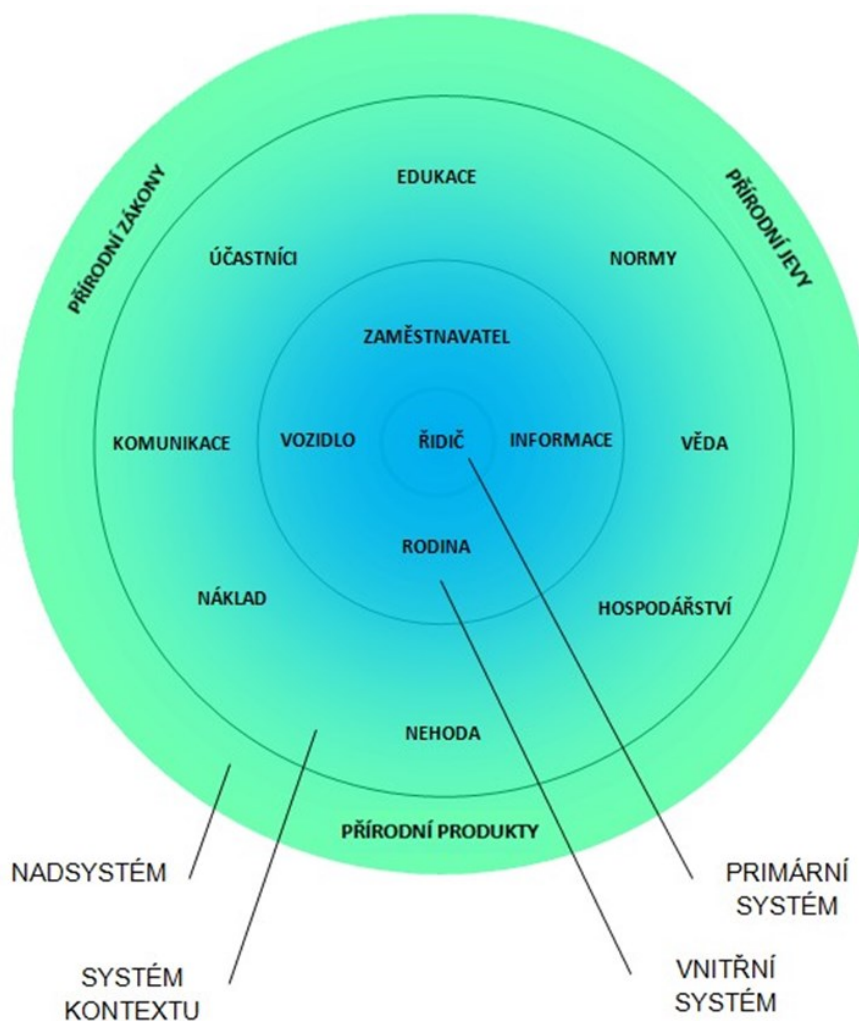
- anamnéza,
- kauzální a systémová analýza,
- sestavení a realizace individuálního vzdělávacího plánu.

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

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



Obr. 3 Klíčové kompetence dopravního pedagoga



Obr. 4 Environmentálně – systémový model diagnostiky neúspěšného řidiče (Zdroj Konsbul, O., 2011. Modifikováno podle Huschke - Rheina. In Pokorná, V., 2001, s. 39).

2.4 SCHOPNOST DIAGNOSTIKOVAT MOŽNOSTI, POTŘEBY A OSOBNOST ŘIDIČE

je nezbytný předpoklad úspěšného výkonu učitele autoškoly, lektora kurzů bezpečné jízdy ale i zkušební komisaře. K tomuto účelu může částečně přispět i Rámcové schéma k sestavení orientačního profilu účastníka.

▼ 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		

Obr. 5 Rámcové schéma k sestavení orientačního profilu účastníka (zdroj Konsbul, O., 2011).

2.5 ZÍSKÁNÍ A ROZVOJ SCHOPNOSTÍ ŘIDIČE

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 řídičských 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 přizpůsobovat se vnějšímu vlivu prostředí, tedy tzv. „zkušeným“ řidičům s nedostatečnými vědomostmi, nesprávnými dovednostmi a vzorci chování.

3. STATISTIKY NEHODOVOSTI V R. 2012 S KOMENTÁŘEM

Tabulka Deset nejčastějších příčin nehod řidičů jasně prokazuje, že dominantní příčinou nehod není prosté lidské selhání, které může postihnout i řidičského mistra, ale nedostatečné schopnosti řidičů.

pořadí	DESET nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2012	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	13 517
2.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 407
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 306
4.	nesprávné otáčení nebo couvání	5 879
5.	jiný druh nesprávné jízdy	5 381
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 315
7.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 102
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	3 553
9.	vjetí do protisměru	2 371
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	2 206



Dopravní nehodovost v roce 2012

16
8.1.2013

Tab. 1 Deset nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel, rok 2012 [35]

Srovnání s rokem 2011

Nárůst zaznamenáváme v kategoriích:

- počet nehod o 6 267, tj. o 8,3%
- počet lehce zraněných o 71 osob, tj. o 0,3%
- odhad hmotné škody o 247,3 mil. Kč, tj. o 5,3%.

Pokles zaznamenáváme v kategoriích:

- počet usmrcených o 26 osob, tj. o 3,7%
- počet těžce zraněných o 106 osob, tj. o 3,4%.



Dopravní nehodovost v roce 2012

5
8.1.2013

Tab. 2 Porovnání počtu nehod v roce 2012 s počtem nehod v roce 2011 [35]

Hodnoty prokazují nárůst počtu dopravních nehod a počtu lehce zraněných. Odhad obrovského nárůstu hmotné škody s nižším počtem usmrcených a těžce zraněných naznačuje, že pozitivní trend v úmrtnosti je způsoben kvalitnějšími pasivními a aktivními

bezpečnostními prvky vozidel. Nikoli zkvalitňováním schopností řidičů, jak je mnohdy podsouváno neodborné veřejnosti. V této souvislosti je třeba zdůraznit skutečnost, že uvedené statistiky vyplývají pouze z nehod šetřených PČR bez nehod s ohlašovací povinností.

Dopravní nehody dle druhu vozidla viníka

	počet nehod	rozdíl	Usmrcen o	rozdíl	TZ	rozdíl	LZ	Rozdíl
moped	97	9	2	2	20	12	64	-11
malý motocykl do 50 ccm	160	4	3	-1	18	-5	124	10
motocykl	1348	-112	46	5	278	-47	976	-38
osobní vozidlo bez přívěsu	44602	2705	462	-27	1757	-90	14918	45
osobní vozidlo s přívěsem	445	19	8	4	24	5	128	-18
nákladní vozidlo bez náv., přív.	6607	354	58	-1	169	-36	1417	-21
nákladní vozidlo s přívěsem	737	6	6	2	15	-2	87	-40
nákladní vozidlo s návěsem	2557	178	22	-2	49	0	288	-73
autobus	996	192	4	-5	34	9	330	37
traktor	263	29	3	1	11	1	49	2
tramvaj	133	-18	0	-3	5	-2	41	-5
trolejbus	44	8	0	-1	4	0	25	-6
jiné vozidlo	145	6	1	-3	7	1	32	-1j
jízdní kolo	2351	101	31	9	273	0	1900	103
povoz a jízda na koni	10	0	0	0	0	-3	9	2
jiné nemotorové vozidlo	16	2	0	0	1	-1	11	1
nezjištěno řidič ujel	12385	969	13	5	90	29	732	-18
jiný druh vozidla	9	3	0	0	0	0	2	0



Dopravní nehodovost v roce 2012

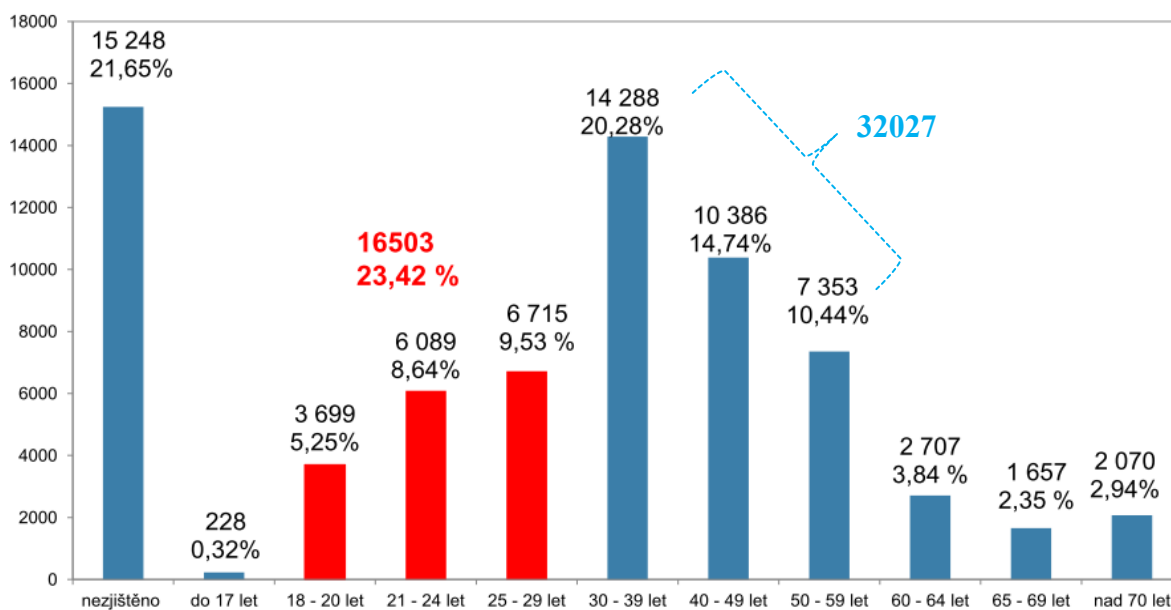
13
8.1.2013

Tab. 3 Dopravní nehody dle druhu vozidla viníka [35]

Z uvedených hodnot je patrné, že se na dopravních nehodách podílí nejvíce řidiči osobních vozidel, vč. dodávkových, pro jejichž řízení postačuje oprávnění sk. B, ačkoli řídí nákladní vozidlo takto vedené ve statistikách.

Další skutečností je nárůst nehodovosti profesionálních řidičů přesto, že se musí pravidelně zdokonalovat a jsou podrobováni vyšetřením dopravního psychologa. Nelze vyloučit, že jim chybí karierní postup a dlouhodobá systematická příprava branců ve spolupráci s organizací SVAZARM a následný dvouletý rozvoj schopností v rámci kogentní vojenské základní služby, jako tomu bylo před r. 1989.

Věk viníka dopravní nehody



Dopravní nehodovost v roce 2012

14

8.1.2013

Obr. 6 Porovnání počtu dopravních nehod podle věku viníka [35]

Tvůrci grafu kladou důraz na nehodovost mladých začínajících řidičů. Skutečností ovšem je, že dvojnásobný počet nehod způsobili tzv. zkušení řidiči v produktivním věku (doplněno světle modrým údajem 32027).

Pozitivního vývoje následků - vlivy

- medializace dopravní problematiky, dopravní bezpečnost začíná být vnímána účastníky silničního provozu
- vybraná dopravně-inženýrská opatření v nehodových lokalitách a na rizikových místech (velmi dobrá součinnost mezi P ČR + SFDI), nově upravená místa pro přecházení chodců, nově upravené křižovatky apod..
- cílené dopravně bezpečnostní opatření, zaměřené na rizikové období (např. prázdniny, velikonoce, začátek školního roku, dušičky apod.).
- cílené preventivní kampaně zaměřené na rizikové situace (Vidět a být viděn, Řídím a piju nealko pivo), v součinnosti s dalšími subjekty – BESIP MD ČR, ZP MV 211, Český svaz pivovarů
- regionální dopravně bezpečnostní akce a kampaně
- postupná obnova zastaralého vozového parku
- klimatické podmínky
-



Dopravní nehodovost v roce 2012

21
8.1.2013

Obr. 7 Vlivy na pozitivní vývoj následků dopravních nehod podle PČR [35]

Tento přehled nastiňuje nekomplexní, nesystémové a nepedagogické řešení problematiky včetně jisté tendenčnosti zainteresovaných osob a subjektů.

Shrnutí:

1. Řidiči nemají potřebné vědomosti, dovednosti a chování.
2. Nápravná opatření a koncepce zajišťují dominantně
 - policisté
 - právníci
 - psychologové
 - zdravotníci
 - projektanti
 - technici
 - ekonomové.
3. Přestože se jedná o problematiku výchovně vzdělávacích procesů, doposud nebyla řešena primárně pedagogy, resp. specializovanými pedagogy ve spolupráci s ostatními odborníky.

4. PEDAGOGICKÁ ODBORNOST UČITELŮ AUTOŠKOL A OSTATNÍCH EDUKÁTORŮ DOPRAVNÍ VÝCHOVY

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy je garantem všeobecného vzdělávání a výchovy žáků, pedagogů a evaluátorů, které se uskutečňuje na principech efektivního procesu vyučování (didaktiky). Do jeho kompetence spadá vzdělávání odborníků různých oborů, kteří svoje vědomosti a dovednosti uplatňují v rámci působnosti příslušných rezortů. Logickou výjimku tvoří rezorty obrany a vnitra.

Zvláštní a rozporuplnou výjimkou je kompetentnost Ministerstva dopravy produkovat specialisty na dopravní výchovu a vzdělávání (učitelé autoškol, zkušební komisaři, lektoři a ostatní) nepedagogicky vzdělanými odborníky jiných profesí.

Jedním z negativních příkladů této diskrepance je systém získávání a udržování odborné způsobilosti učitele autoškoly. Přesto, že se jedná o jednu z nejvýznamnějších profesí, která má vytvořit žádoucí vědomostní a dovednostní základy budoucích řidičů vč. vhodných postojů, mohou tuto funkci zastávat nepedagogicky vzdělaní středoškoláci v rámci teoretické přípravy.

Výuku praktické jízdy, což je jedna z nejnamáhavějších, nejzodpovědnějších a nejrizikovějších pedagogických činností, mohou vykonávat lidé bez maturity. Kromě nezbytné znalosti údržby a řízení vozidla nejsou vyžadovány, přezkoumávány a hodnoceny klíčové předpoklady pro získání odbornosti učitele:

- ovládnutí didaktických zásad a vyučovacích metod
- pedagogická psychologie
- diagnostika běžných a specifických potřeb žáka
- efektivní komunikace
- osobnost učitele.

Zjednodušeně řečeno, budoucím pedagogům – učitelům autoškol, postačují k získání profesního osvědčení pouze důkladné vědomosti a dovednosti řidiče, které prokážou pouze jedenkrát za život komisi složené z nepedagogicky vzdělaných odborníků. Tím se jednou pro vždy stávají odborníky na výchovu a vzdělávání řidičů, bez jakéhokoli dalšího přezkoumávání výsledků své pedagogické činnosti, vč. přezkoumávání teoretických znalostí každých pět let, jako tomu bývalo dříve.

Způsob nabývání odbornosti **učitele** autoškoly

- získání řídičského oprávnění u učitele autoškoly
- 3letá praxe v řízení vozidla bez odborného dohledu a prokázání praxe
- ½ roční příprava u školitele (učitele autoškoly s 5letou praxí)
- od věku 24 let složení zkoušek u odborné komise (nepedagogicky vzdělaní odborníci)
- po následné 5leté praxi učitele autoškoly nabytí doživotní způsobilosti k výchově a vzdělávání nových učitelů autoškoly bez jakékoli odborné evaluace.

5. DOPORUČENÍ

Z pedagogického hlediska jsou dosavadní řešení ke snížení dopravní nehodovosti vedena a realizována převážně laickým způsobem. Absence společenské poptávky na specializované a holisticky vybavené dopravní pedagogy je způsobena kromě jiných vlivů také tím, že je školský vzdělávací systém neprodukuje.

Proto se jeví jako nezbytná a urgentní tato základní opatření, založená na principech pragmatismu, řádu a odbornosti:

1. konstituce mimorezortní nezávislé odborné instituce řešící problematiku dopravní výchovy a vzdělávání, vč. komplexních opatření ke snížení dopravní nehodovosti;
2. vznik uceleného vysokoškolského studijního programu Dopravní pedagogika, produkující holisticky vybavené specialisty pro všechny oblasti dopravní edukace a managementu;
3. zavedení požadavku na odbornou pedagogickou kvalifikaci pro výkon dopravní edukace a evaluace;
4. systematické periodické vzdělávání a kontrola všech skupin aktivních řidičů a dopravních edukátorů;
5. regulace neobdobné publicity, která evokuje nežádoucí postoje a chování všech účastníků silničního provozu, především řidičů.

LITERATURA

- [1] BARTOŇOVÁ, Miroslava. *Kapitoly ze specifických poruch učení I.: Vymezení současné problematiky*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2005. 128 s. ISBN 80-210-3613-3.
- [2] BARTOŇOVÁ, Miroslava. *Kapitoly ze specifických poruch učení II.: Reedukace specifických poruch učení*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2005. 152 s. ISBN 80-210-3822-5.
- [3] 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>.
- [4] BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, 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.
- [5] ČAČKA, Otto. *Nástin psychologie I*. Brno: Paido, 2001. 89 s. ISBN 80-85931-94-X.
- [6] ČAČKA, Otto et al. *Dopravní výchova*. 1. vyd. Brno: UJEP, 1975. 102 s. 55-986-75.
- [7] ČADÍLEK, Miroslav. *Didaktika odborného výcviku technických oborů*. 1. dotisk 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita Brno, 1995. 134 s. ISBN 80-210-1081-9.
- [8] ČADÍLEK, Miroslav. *Didaktika praktického vyučování I. - skriptá*, Brno: Masarykova univerzita, 2005.
- [9] ČÁP, Jan; MAREŠ, Jiří. *Psychologie pro učitele*. 1. vyd. Praha: Portál, 2001. 655 s. ISBN 80-7178-463-X.
- [10] ČECH, Tomáš. *Sociální patologie - úvod do problematiky*. [online]. [cit. 27. listopadu 2008]. Dostupné z WWW: <<http://moodlinka.ped.muni.cz/course/view.php?id=1019>>.
- [11] DRAHOVZAL, Jan; KILIÁN, Oldřich; KOHOUTEK, Rudolf. *Didaktika odborných předmětů*. Brno: Paido, 1997. 156 s. ISBN 0-85931-35-4.
- [12] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. 222 s. ISBN 80-7178-542-3.
- [13] 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.
- [14] KOHOUTEK, Rudolf. *Základy užití psychologie*. Brno: CERM, 2002. 544 s. ISBN 80-214-2203-3.
- [15] KOHOUTEK, Rudolf et al. *Základy pedagogické psychologie*. Brno: CERM, 1996. 184 s. ISBN 80-85867-94-X.
- [16] KONSBUL, Otakar. *Dopravní výchova jako specifický pedagogicko-psychologický problém*. Brno, 2009. 55 l., 14 l. příl. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta.
- [17] KONSBUL, Otakar. *Zkušenosti s dopravní výchovou z hlediska teorie a praxe*. Brno, 2010. Příspěvek na konferenci Škola a zdraví pro 21. století. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta.
- [18] KONSBUL, Otakar. *Speciální vzdělávací potřeby v dopravní pedagogice*. Brno, 2011. 55 l., 18 l. příl. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta.
- [19] MAŇÁK, Josef; ŠVEC, Vlastimil. *Výukové metody*. Brno: Paido, 2003. 219 s. ISBN 80-7315-039-5.
- [20] NELEŠOVSKÁ, Alena. *Pedagogická komunikace*. 1.vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2002. 181 s. ISBN 80-244-0510-5.
- [21] POKORNÁ, Věra. *Vývojové poruchy učení v dětství a dospělosti*. 1. vyd. Praha: Portál 2010. 240 s. ISBN 978-80-7367-773-2.
- [22] PŘINOSILOVÁ, Dagmar. *Diagnostika ve speciální pedagogice*. 1. vyd. Brno: Paido, 2007. 178 s. ISBN 978-80-7315-142-3.

- [23] STOJAN, Mojmír et al. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2007. 224 s. ISBN 978-80-210-4251-3.
- [24] STŘELEČEK, Stanislav et al. *Studie z teorie a metodiky výchovy I*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2004. 155 s. ISBN 80-866-3321-7.
- [25] STŘELEČEK, Stanislav et al. *Studie z teorie a metodiky výchovy II*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2005. 214 s. ISBN 80-210-3687-7.
- [26] ŠIMONÍK, Oldřich. 2005(a). *Pedagogická praxe*. Brno: MSD, 2005(a). 128 s. ISBN 80-86633-30-6.
- [27] ŠIMONÍK, Oldřich. 2005(b). *Úvod do didaktiky základní školy*. Brno: MSD, 2005(b). 140 s. ISBN 80-86633-33-0.
- [28] ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří; ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006. 215 s. ISBN 80-246-1096-5.
- [29] ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří; ŠTIKAROVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
- [30] ŠVEC, Vlastimil. *Klíčové dovednosti ve vyučování a výcviku*. 1. vyd. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 1998. 178 s. ISBN 80-210-1937-9.
- [31] ŠVEC, Vlastimil; FILOVÁ, Hana; ŠIMONÍK, Oldřich. *Praktikum didaktických dovedností*. 2. dotisk 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2000. 90 s. ISBN 80-210-1365-6.
- [32] VOLNÝ, Josef. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. 1. vyd. Praha: SPN, 1983. 128 s. publikace č. 36-04-11/1 14-303-83.
- [33] VOLNÝ, Josef et al. *Dopravní výchova*. 1. vyd. Praha: Universita Karlova v Praze, 1976. 111 s. Číslo publikace 1021 – 9593 17-524-75.
- [34] ZELINKOVÁ, Olga. *Pedagogická diagnostika a individuální vzdělávací program*. 2. vyd. Praha: Portál, 2007. 208 s. ISBN 978-80-7367-326-0.
- [35] <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-2012.aspx>.
- [36] <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.
- [37] <http://www.okdriver.cz/cz/uzitecne-odkazy/>.
- [38] <https://www.facebook.com/pages/Okdriver/163667107133877>.