

Změna v autoškolách. Chystá se manuál pro výuku neslyšících

Získání řidičského oprávnění je pro osoby se sluchovým postižením často komplikované. Důvodem není česká legislativa, ale neznalost učitelů v autoškolách a zkušebních komisařů, jak s handicapovanými komunikovat. Nově by proto měl na ministerstvu dopravy vzniknout manuál pro autoškoly. Zkušební komisaři následně projdou přeškolením.

MIROSLAV ELSNIC

Získat řidičské oprávnění je pro zdravého člověka poměrně snadné. Stačí si zvolit autoškolu, absolvovat povinnou výuku, závěrečné zkoušky a je to. O dost složitější to mají lidé se zdravotním handicapem – třeba s postižením sluchu.

„Když jsem vešel v osmnácti do autoškoly, divili se, že nedoslýchaví mohou získat řidičské oprávnění. Vůbec nevěděli, jak se mnou komunikovat. Takže jsem jim sdělil, že se budu snažit omezit ze rtů, případně si domluvíme konkrétní znaky. Zpočátku to bylo velmi náročné, ale asi po třech hodinách už to bylo dobré,“ popsal svoji zkušenost Robert Jungmann. Je jedním z téměř pěti tisíc Čechů, kteří mají jako mateřštinu znakový jazyk. Přestože mluvené řeči rozumí a slyší díky sluchadlům, potřebuje při hovoru na člověka vidět.

Výcvik autoškoly absolvo-

val, ovšem závěrečnou zkoušku napoprvé nesložil. Důvodem byly pro něho nesrozumitelné pokyny od zkušebního komisaře. „Komisař seděl za mnou a já jsem mu vůbec nerozuměl. Jel jsem jinam, než požadoval. Nakonec jsme ale vymysleli jinou metodu. Komisař říkal učitel, co mám dělat, a ten mi to překládal do našich dohodnutých znaků. Řidičské oprávnění jsem získal,“ vyličil Jungmann.

STÍŽNOSTI ŘEŠIL I OMBUDSMAN

Rozhodně není sám s takovou zkušeností. V Česku žije odhadem 135 tisíc lidí s postižením sluchu. Držitelem řidičského oprávnění jsou tisíce handicapovaných. Mnozí mají podobné zkušenosti s autoškolami jako Jungmann. Někteří se dokonce obrátili se stížností na veřejného ochránce práv. „Ten řešil případ ženy s postižením sluchu, která se marně snažila sehnat kurz na řízení motocyklu. Kvůli jejímu postižení ji odmítlo několik pražských autoškol. Uváděly, že nedokázaly komunikovat během výcviku a zkoušky,“ sdělil zástupce ombudsmana Vít Alexander Schorm.

Na základě stížnosti kanclář ombudsmana požaduje

osvětu učitelů autoškol. „Naším cílem je, aby pokud možno každá autoškola byla schopná přijmout žáka se sluchovým postižením. Aby

s postižením sluchu mohli udělat zkoušky na jakýkoli druh vozidla. I díky poznatkům veřejného ochránce práv jsme ale zjistili, že au-

lou a pak to ztroskotalo na zkoušce. Autoškola by měla už v začátku dát vědět zkušebnímu komisaři, že má záka se specifickými potřebami, a domluvit se, jak provádět zkoušku. Určitě to zmíníme v připravované metodice,“ ujistil Janda s tím, že zkušební komisaři následně projdou i školením.

Samotné autoškoly se zdokonalování komunikace mezi učiteli a lidmi s postižením sluchu nebrání. Dokonce na ní budou spolupracovat. „Věc je řešitelná. Jsme domluveni s ministerstvem dopravy, že po skončení speciálních kurzů, které nyní probíhají, se budeme tomuto tématu obšírněji věnovat,“ reagoval předseda Asociace autoškol České republiky Aleš Horčíčka.

Zároveň vysvětlil, že situace v autoškolách není taková, že by handicapovaní řidiči byli odmítáni. „S lidmi se snažíme komunikovat, odkazujeme je na autoškoly, které mají s výukou handicapovaných řidičů zkušenosti. Stejně tak jim doporučujeme nadace, které jsou schopny jim pomoci, aby se k řidičskému průkazu dostali. Třeba i tím, že jim pomohou získat speciálně upravené auto. Jsme poté schopni jej přestavět na autoškolácké a výuka může proběhnout na něm. To legislativně lze,“ dodal Horčíčka.



instruktoři věděli, jak mají s těmito žáky komunikovat. Samozřejmě něco podobného platí i pro zkušební komisaře,“ řekl zástupce ombudsmana.

ŠPATNÁ KOMUNIKACE

Podle ministerstva dopravy není chyba v tuzemské legislativě. „Věc jsme prověřili a vydali stanovisko, že zákon nijak nebrání tomu, aby lidé

toškoly nevědí, jak s těmito lidmi pracovat. I to, že komisaři nevědí, jak je zkoušet,“ připustil Milan Janda z odboru agendy řidičů ministerstva dopravy.

Resort proto připravuje pro autoškoly manuál pro komunikaci lektorů a zkušebních komisařů s lidmi s postižením sluchu. „Není možné, aby člověk se sluchovým postižením prošel autoško-

DOPRAVNÍ EXPERT **ROMAN BUDSKÝ** ŘEKL DENÍKU:

Používání speciálních nálepek na autě zvyšuje bezpečnost

Jsou jich tisíce. Každý den vyjíždějí na silnici jako ostatní řidiči. Přesto mají řízení kvůli zdravotnímu omezení o dost složitější. Řeč je o hendikepovaných šoférech. I když se to nezdá, z pohledu expertů na dopravu a navzdory jejich zdravotním limitům patří mezi skupinu bezpečných řidičů. „Jsou zodpovědní a uvědomělejší,“ říká dopravní expert a předseda expertní rady Platformy Vize 0 Roman Budský.

Jsou hendikepovaní řidiči větším rizikem na silnicích?
Všeobecně se dá říci, že jsou velmi zodpovědní. Neriskují zbytečně. Uvědomují si své limity.

Můžete být konkrétnější?

Příklad je prostý – zatímco zdravý řidič proletí pomyslnou šikanou a jede dál, člověk s jakýmkoliv hendikepem musí být obezřetnější, je to pro něho mnohem složitější situace. Mnohem více dokážou předvídat, jsou zodpovědnější. Mimoto jsem

kdysi učil v autoškolě, která byla snad první v republice, která měla speciálně přizpůsobený vůz pro hendikepované. Učili se zde jezdit lidé, kteří už byli na vozíku a dělali si řidičák, a nebo to byli ti, kteří se po úrazu potřebovali naučit řídit auto s úpravou. Všichni hendikepovaní tenkrát prošli zkouškou napoprvé. Testy měli perfektní, byli velice houževnatí, i co se týče praktických jízd.

Je možné na silnici bezpečně poznat hendikepovaného řidiče?

Ne. Jediní, kdo mají označená vozidla, jsou lidé se sluchovým postižením. Za mne osobně by však nějakou značku měli využívat i řidiči s tělesným postižením.

Proč myslíte?

Můj názor je, že by nebylo špatné, kdyby hendikepovaní řidiči měli nějakou značku na autě. Jsou totiž situace, řekněme ty složitější, překerní, kdy šofér, který má nějaké problémy s pohybem nebo s koordinací pohybu,

bude pomalejší v jízdě. A v dnešním intenzivním a poměrně uspěchaném a nervózním provozu si to ostatní řidiči mohou vysvětlit tak, že je to potíživista, že zdržuje, provokuje. Agresivní řidiči na něj začnou troubit, blikat. Jen proto, že řidič neví, že před ním jede člověk s tělesným hendikepem a prostě jet rychleji nemůže. Ovládá auto jednou rukou, druhou přidává plyn či brzdi.

Takže společné označení by mohlo zvýšit jejich bezpečnost?

Do jisté míry ano. Do budoucna by se mělo zvážít, zda by hendikepovaní řidiči měli mít na autě značku, něco jako mají řidiči začátečníci či řidiči L17. Ono dokonce v zákoně je dáno, že jiný řidič je povinen brát v úvahu a brát ohled na označená vozidla. Kdyby došlo k nějaké nehodě, řekne: on mě naboural, protože nedodržel bezpečný odstup, ačkoliv o tom zjevně věděl díky nalepené značce. Doporučuji proto označení užívat.

Jenže mnozí to mnohou vnímat jako nálepkování?

Rozumím tomu. Řada lidí se nechce označovat či přiznávat něco, co třeba nechce. Chápu to. Myslím si, že kdyby se vedla trpělivá komunikace s vysvětlováním, že je to upozornění ostatním řidičům, že mají být ohleduplnější, mohlo by to prospět všem. Každý jsme nějaký. Máme řidiče začátečníky, a ani oni nejsou v plné formě. I ti by měli používat označení. Na druhou stranu tady máme řidiče, kteří mají sluchové postižení a mají na autě značku běžně.

Ale jsou šoféři, kterým je to jedno a na těch „slabších“ si vybíjejí vztek...

Bohužel ano. Existuje určitě riziko, že by se takto označené vozy mohly stát takzvaně lovnou zvěří agresorů. To už se však děje. Začínající řidiči si kolikrát stěžují, že ti ostatní, zkušenější kolegové jim místo pomoci spíše situaci komplikují.

Je označování vozidel ve

světě běžné?

Třeba v Japonsku je od 75 let možnost označit si dobrovolně auto speciálním symbolem, který sděluje, že vozidlo řídí řidič v seniorském věku. Seniori mají svoje specifika, jsou v určitých řešených situacích pomalejší. Nicméně Japonci jsou trochu jiná kultura než my Češi. Tam je princip, že čím je člověk starší, tím je váženější. Kdežto naše západní kultura to má tak, že čím je člověk starší, tím je méně akceptován. Ale i kdysi v Česku jsme o tom diskutovali. Jinak v zahraničí je to podobné jako u nás.

Platforma Vize 0 nyní začala pořádat kurzy pro zdokonalování řízení hendikepovaných řidičů. Proč?

Hendikepovaní řidiči jsou opomíjenou skupinou. I oni mají mít možnost se naučit

ka s tím, že takové případy jsou velmi ojedinělé.

SPECIÁLNÍ KURZY ZDARMA

Pokud se plně zdravý řidič rozhodne zdokonalovat v řízení auta, má několik možností. Jednou z nich je přihlásit se do kurzů pořádaných Týmем silniční bezpečnosti, které probíhají zdarma na polygonech v Česku. Řidiči se zdravotním handicapem takovou možnost nemají. Vlastně neměli.

Nově se mohou zdokonalit v řízení díky speciálním kurzům. Ty jsou pro účastníky zdarma. „Kooperativa se dlouhodobě prostřednictvím své nadace věnuje sociálním tématům. Projekt považujeme za velice důležitý, neboť přispěje ke zvyšování kvality života osob s handicapem a současně zajistí potřebnou úroveň bezpečnosti silničního provozu,“ sdělil generální ředitel pojišťovny Kooperativa Martin Diviš.

Kurzy vedou zkušení instruktoři, kteří mají s výcvikem handicapovaných řidičů zkušenosti. V rámci programu byl vytvořen i webový portál, který nabízí rezervační formulář pro přihlášení do zdokonalovacích kurzů a který rovněž bude zpřístupňován i pro šoféry se sluchovým postižením. „V budoucnu bude nabízet i další škálu informací pro handicapované řidiče, lektory zdokonalovacích kurzů, učitele autoškol a zkušební komisaře,“ dodal výkonný ředitel Nadace Kooperativy Milan Medek.



ovládat vozidlo v krizových situacích. Jen připomenou – zatímco zdravý řidič řeší smyk dvěma rukama na volantu, tělesně hendikepovaní třeba jen jednou rukou, protože druhou mají na páce, kterou ovládají akceleraci a brzdu. Ne každý má na to, zaplatit si komerční kurz.

Kurzy mají nejen zdokonalit hendikepované šoféry, ale i lektory v autoškolách?

Chceme, aby se změnil i přístup a profesionalita lektorů autoškol, ale také zkušebních komisařů. Usilujeme o celkovou změnu systému. Aby věděli, jak mají komunikovat s hendikepovanými, jak přistupovat k jejich výuce. Chceme materiály, poklady a tak dále dostat do autoškol, aby řidiči s nějakým tělesným postižením nebyli odmítáni a naopak aby komisaři či lektoři měli jasné informace, jak s takovými lidmi komunikovat. Není problém v legislativě, ale v přístupu k výuce.