

VÝUKA, VÝCVIK A ZÁVĚREČNÁ ZKOUŠKA ŽADATELŮ O ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Popis aktuálního stavu a návrh opatření

PLATFORMA VIZE 0



Zpracovali:

- **prof. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**
 - Katedra psychologie – UPOL
 - dopravní psycholog, soudní znalec, majitel autoškoly
- **Mgr. Kseniya Lapotka**
 - Katedra psychologie – UPOL
- **Bc. Roman Budský, BA (Hons), MBA**
 - Platforma VIZE 0
- **Ing. Libor Budina**
 - Platforma VIZE 0
- **Ing. Ondřej Rechner**
 - Platforma VIZE 0
- **Ing. Kateřina Bílková**
 - Agentura GEN
- **Ing. Alžběta Gburíková**
 - Agentura GEN

Připomínkovali:

- **Bc. Mgr. Alexandr Zvonek, Ph.D.**
 - Vládní výbor pro osoby se zdravotním postižením
- **Mgr. Šárka Prokopiusová**
 - Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob v ČR
- **Mgr. Antonín Vohradský**
 - Odbor řidičů a evidence vozidel – Ministerstvo dopravy
- **Ing. Bc. Milan Janda**
 - Úsek vzdělávání – CENDIS
- **Ing. Aleš Horčíčka**
 - Asociace autoškol ČR

Obsah

I. Definice a kategorizace neslyšících	3
Vymezení pojmu „sluchové postižení“	3
Klasifikace sluchových vad podle stupně postižení	3
Možnosti komunikace lidí se sluchovým postižením	4
II. Popis aktuálního stavu řešení ve vybraných zemích EU	8
Požadavky na autoškoly	8
Požadavky na učitele autoškoly během výuky	8
Průběh zkoušky	10
Teoretická zkouška	10
Praktická zkouška	11
Situace v průběhu cvičných jízd	13
Komunikace během cvičných jízd	13
Používané technické pomůcky a vizuální pomůcky během jízd.....	14
Specifické požadavky na komunikaci a chování učitele autoškoly během jízd	15
Organizace a vhodné podmínky během jízdy	15
Legislativa a specifické úpravy pro žadatele se sluchovým postižením	17
III. Popis aktuálního stavu v ČR a potřeby cílové skupiny	19
Legislativní ukotvení	19
Výstupy z kurzů pro řidiče se zdravotním postižením (se zaměřením na řidiče se sluchovým postižením)	20
Výsledky rozhovorů s neslyšícími, učiteli autoškol a zkušebními komisaři	20
Z ROZHOVORŮ S NESLYŠÍCÍMI:	20
Z ROZHOVORŮ S UČITELI AUTOŠKOL:	28
Z ROZHOVORŮ SE ZKUŠEBNÍMI KOMISAŘI:	28
Výsledky dotazníkového šetření	29
ŘIDIČI SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM.....	29
UČITELÉ A ZKUŠEBNÍ KOMISAŘI	34
IV. Závěry a identifikace oblastí pro změny včetně indikativního návrhu potřebných opatření	36
Legislativní oblast	36
Výcvik, výuka a příprava učitelů autoškol.....	37
Technologické řešení realizace výcviku a zkoušek	39
Závěrečná zkouška a vzdělávání zkušebních komisařů.....	41
Informování a podpora neslyšících žadatelů o ŘO	43
V. Seznam zdrojů	44

I. Definice a kategorizace neslyšících

Vymezení pojmu „sluchové postižení“

Sluchové postižení je označení pro poruchu funkce sluchového analyzátoru, která různou mírou omezuje schopnost jedince vnímat zvukové podněty, zejména mluvenou řeč. Může se jednat o postižení lehké, středně těžké, těžké i úplné (hluchota). Z hlediska vývojového, komunikačního a sociálního je dopad sluchového postižení mimořádně závažný, protože ovlivňuje vývoj jazyka, myšlení a společenské začlenění (Ludíková & Souralová, 2006; Hájková, 2016).

Je nezbytné rozlišovat mezi termíny „sluchová vada“ a „sluchová porucha“, protože se liší svou povahou i dopady. Sluchová vada představuje trvalý stav poškození sluchu, který nelze sám od sebe napravit. Tento pojem zahrnuje různé stupně od mírného oslabení sluchu až po jeho úplnou ztrátu. Naopak sluchová porucha označuje dočasné zhoršení sluchových schopností způsobené například nemocí nebo jinými změnami v sluchovém systému, jež lze léčit, a po uzdravení se sluch většinou vrací do původního stavu (Hrubý, 2010).

Rozlišují se tři základní skupiny lidí se sluchovým postižením, přičemž „sluchově postižení“ jsou shrnující termín pro všechny tyto skupiny:

1. **Nedoslýchaví** – lidé, kteří mají do určité míry zachovaný sluch, který využívají. Při komunikaci se orientují na poslech a mluvenou řeč. K tomu jim často napomáhají sluchadla, popř. další kompenzační pomůcky. Problém s poslechem a porozuměním mohou mít ve zhoršených akustických podmínkách, nebo v situaci, kdy nemohou pomůcku použít (např. při vybití baterie).
2. **Neslyšící** – lidé s velmi těžkou nebo úplnou ztrátou sluchu, kterou mají od narození nebo raného věku. Sluch nemohou využít vůbec, nebo jen ve velmi omezené míře (typicky jen vnímání hodně silných zvukových podnětů, popř. nějaké zvuky slyší, ale nedokáží je dekodovat). Při komunikaci se opírají o znakový jazyk (v našem prostředí o český znakový jazyk), kdy využívají tlumočení znakového jazyka. Schopnost komunikace mluvenou řečí je velmi omezená, nebo nemožná. Jistotu neposkytuje ani psaná forma jazyka - český jazyk je pro ně de facto jazykem cizím.
3. **Ohluchlí** – lidé, kteří ztratili sluch v pozdějším věku, po osvojení mluvené řeči. Díky pozdější sluchové ztrátě mají osvojenou mluvenou řeč, která je zpravidla dobře srozumitelná. Při komunikaci se opírají o vlastní mluvený projev, odezírání a psanou formu jazyka, kdy využívají simultánní přepis mluvené řeči, popř. automatický přepis.

Klasifikace sluchových vad podle stupně postižení

Tato klasifikace vychází z prahové hodnoty slyšení v decibelech (dB HL) podle audiologického vyšetření. Jedná se o „technické“ rozdělení, které je častější v medicínské praxi.

Kategorizace	Ztráta sluchu v dB HL	Charakteristika
Lehká nedoslýchavost	20–40 dB	potíže při porozumění tiché řeči, v šumu
Střední nedoslýchavost	41–60 dB	potíže v běžném rozhovoru
Těžká nedoslýchavost	61–80 dB	nutnost hlasité řeči, pomoc techniky
Praktická hluchota	81–94 dB	velmi obtížné porozumění, znakový jazyk častý
Úplná hluchota	nad 95 dB	mluvenou řeč nelze vnímat vůbec

(Vítková, 2003; WHO, 2021).

Naopak sociální pohled na sluchové postižení akcentuje individuální identifikaci člověka a jeho náležitost k určité komunitě, která je dána především jazykovými preferencemi a komunikačními možnostmi. Tzn. v jakém společenství se člověk cítí lépe, kde snáze funguje atd. Samotná “měřitelnost a lokalizace” sluchového postižení zde nehraje roli, tzn. i člověk, který je v praxi nedoslýchavý, se může identifikovat jako neslyšící, nebo Neslyšící. Pokud jsou zmíněni Neslyšící (s velkým “N”), jsou to lidé, kteří vnímají svou neslyšícínost jako kulturní identitu, používají znakový jazyk, sdílí společné hodnoty a historii. Tento koncept se objevuje zejména v americké a britské literatuře (Ladd, 2003; Marschark & Spencer, 2006).

Možnosti komunikace lidí se sluchovým postižením

Lidé se sluchovým postižením s sebou v praktické rovině přinášejí dva zásadní problémy, a to je omezení příjmu akustických informací včetně mluvené řeči a s tím související omezení v oblasti mezilidské komunikace.

Některé možnosti komunikace již byly zmíněny, nyní se na ně zaměříme podrobněji. Je však nezbytné mít stále na paměti, že každá sluchová vada je individuální, stejně jako jsou různí lidé a jejich osobnost, ať už myslíme ty se sluchovým postižením, nebo jejich “slyšící” komunikační partnery, stejně jako je různé prostředí, ve kterém se aktuálně nacházejí. Proto ve výsledku musíme počítat s různým dopadem “stejně” sluchové vady na komunikační kompetence a možnosti daného člověka, v dané situaci, a na daném místě. To lze demonstrovat na situaci člověka, který je nedoslýchavý na levé ucho, zcela neslyšící na pravé ucho. Zatímco při frontální komunikaci nemá s komunikací žádný problém, v autě, kde má učitele po pravé straně nemusí rozumět vůbec.

Současně také platí, že jednotlivé komunikační možnosti nejsou oddělené, ale zpravidla se vždy více nebo méně překrývají, aby výsledná komunikace byla co nejefektivnější. Např. nedoslýchavý člověk, který pro orientaci preferuje poslech mluveného slova, zároveň využívá odezírání, stejně jako člověk ohluchlý, který nejraději primárně sleduje psaný text. Nebo neslyšící, který preferuje komunikaci ve znakovém jazyce může např. pro málo frekventované výrazy, využít jejich psanou podobu, i když psaným textům bezpečně nemusí rozumět.

Mluvená řeč - je využívána lidmi nedoslýchavými nebo ohluchlými. U nedoslýchavých se počítá s aktivní obousměrnou komunikací, která zpravidla není výrazněji omezena. Problém ale může nastat např. při větší vzdálenosti komunikujících lidí, v akusticky zhoršených podmínkách (velký hluk okolí, jedoucí / nastartované auto) nebo v situaci, kdy dotyčný člověk nemá možnost využít svoji kompenzační pomůcku. Tou je nejčastěji sluchadlo, ale mohou to být i další individuální doplňkové pomůcky, jako jsou indukční smyčky apod. Naopak lidé ohluchlí využívají mluvenou řeč nejčastěji jednosměrně, tzn. sami mluví, ale vnímat ji ("poslouchat") od druhých lidí mohou jen omezeně, pokud vůbec, a proto využívají psanou podobu sdělení.

Znakový jazyk - v našem prostředí český znakový jazyk. Z lingvistického hlediska se jedná o plnohodnotný přirozený jazyk, který se skládá jednak z prostředků manuálních (to, co je produkováno rukama), a nemanuálních (mimika, pohyby a tvary úst, pohyby hlavy, trupu). Důležitá je především skutečnost, že český znakový jazyk má zcela odlišnou gramatiku a vyjadřovací schéma než český jazyk.

To je jedním z důvodů, proč nestačí neslyšícím uživatelům znakového jazyka "všechno jednoduše napsat". Pro neslyšícího uživatele českého znakového jazyka je čeština jazykem cizím, i když žije v prostředí, kde ho čeština obklopuje.

Zde je vhodné také zmínit dvě poznámky. 1) Znakový jazyk není mezinárodní, což je rozšířený laický mýtus, ale jednotlivé státy mají své vlastní národní znakové jazyky, které jsou navzájem zcela odlišné. Dokonce i v rámci jednotlivých států existují určité "dialekty", kdy se v různých oblastech mohou používat jiné znaky. Taková je situace i u nás, kdy se některé znaky používají jinak např. na Valašsku či v Praze, v Plzni nebo Brně. Neznamená to ovšem, že by si neslyšící napříč ČR nerozuměli, je to podobné jako rozhovor Brňana a Ostravana. 2) Existuje mezinárodní znakový systém, což je umělý komunikační systém postavený na určitých ustálených znacích a znacích, které jsou jasně vizuálně názorné. Nejde o jazyk, ale o umělý systém, který se používá pro komunikaci např. na akcích mezinárodní úrovně. Ne všichni neslyšící ho znají. Dal by se přirovnat k esperantu v mluvených jazycích.

Protože (dostatečná) znalost českého znakového jazyka není v našem prostředí nijak rozšířená, je nezbytné využívat tlumočnicků českého znakového jazyka. Tlumočnické není osobním asistentem, ale je to profesionál zodpovědný za zprostředkování komunikace mezi dvěma stranami, mezi kterými stojí. Potřebují ho tak obě strany, jak neslyšící, tak i slyšící, aby vzájemná komunikace mohla vůbec probíhat. Při využití tlumočnicka znakového jazyka nekomunikujeme s tlumočnickem, ale vždy s naším neslyšícím komunikačním partnerem. Obracíme se tedy vždy přímo na neslyšícího, nikoliv na tlumočnicka, coby jeho "zástupce". Takový přístup by nebyl pokládán za korektní. Stejně je nekorektní vyžadovat po tlumočnickovi činnosti, které přesahují rámec tlumočení (např. "Podejte nebo vytiskněte prosím tomu neslyšícímu podklady..."). Tlumočení je náročná profese, proto je třeba při delším tlumočení zajistit vždy tlumočnický dva, aby se mohli střídali a napomáhat si. Má-li být tlumočení kvalitní, tlumočnické se na ně musí připravit, seznámit se předem s podklady atd. Častější formou

tlumočení je tlumočení naživo, za přítomnosti tlumočnicka na místě, ale lze využít i tlumočení online. Tato forma sebou přináší určitá rizika nebo omezení daná technikou, organizací atd.

Psaná forma jazyka - je zastoupena z hlediska komunikačního servisu především simultánním přepisem mluvené řeči. Ten funguje tak, že přepisovatel zaznamenává psaním vše, co se říká a uživatel má možnost sledovat tento text. Formy mohou být různé, nejčastěji jde o záznam i zobrazení na obrazovce notebooku, nebo je přepis vysílán online / dataprojektorem a sleduje se na tabletu, mobilním telefonu, popř. na velké obrazovce či na plátně. Při vytváření technických podmínek lze přepis promítnout i přímo do prezentace ve formě titulků. I přepisovatel může být stejně jako tlumočnick přítomen na místě, nebo je možné zajistit přepis online, na dálku. I zde platí omezení dané organizací, technikou (výpadky internetu) atd. Limity jsou také v případě automatického přepisu, který bezesporu má své výhody, zejm. operativní dostupnost. Automatický přepis není tolik spolehlivý a přesný jako živý přepisovatel, navíc je zde vliv řady vnějších faktorů, od kvality připojení, srozumitelnosti mluveného projevu, přes akustiku a hluk v okolí atd. Spoléhat se na něj lze spíše omezeně, vhodný může být pro kratší sdělení. To platí i pro operativnější formy psané komunikace, jako je psaní poznámek na papír, mazací tabulku, na mobil atd. To je vhodné spíše pro kratší jednorázová sdělení, či jasná heslovitá sdělení než pro souvislou komunikaci.

Simultánní přepis mluvené řeči poskytují:

- a) Česká unie neslyšících, z.s.
 - a. <https://www.cun.cz/cs/socialni-sluzby/simultanni-prepis/>
- b) Centrum služeb pro neslyšící a nedoslýchavé, o.p.s.
 - a. <https://www.csnn.cz/sluzby/pro-neslyšici-a-nedoslychave/simultanni-prepis>
- c) Transkript online s.r.o.
 - a. <http://www.transkript.cz/>
- d) Tichý svět, o.p.s.
 - a. webové stránky: <https://www.tichyvet.cz/tlumoceni-a-prepis>
- e) www.tichalinka.cz

Odezírání - je schopnost porozumět mluvené řeči sledováním pohybu rtů, mimiky aj., bez toho, že by člověk slyšel hlas. Odezírání v menší či ve větší míře využívají prakticky všechny zmiňované skupiny lidí se sluchovým postižením. Je pro ně nápomocná pro snazší porozumění, není to však automatická, a především spolehlivá dovednost. Jde to ryze individuální schopnost. Pokud od někoho dokáže perfektně odezírat jeden člověk se sluchovým postižením, tak jiný od téhož člověka může rozumět sdělení jen částečně a další člověk vůbec. Pro úspěšné odezírání je třeba dodržet určité podmínky. Je především nezbytné vidět na ústa mluvících lidí, proto odezírání ztěžují např. vousy, žvýkačka v ústech, rovnátka apod. Také pokud se člověk otočí např. k tabuli, odezírání není možné. Odezírání ztěžuje i oslnění, náhlém změny tématu, zvýšená unavitelnost (kvalitní odezírání je možné prakticky jen několik minut) další faktory. Větší úspěšnosti může napomoci, pokud člověk se sluchovým postižením ví, o čem bude řeč, má možnost se s informacemi nebo obsahem přednášky seznámit dopředu např. ve formě textu, prezentace, nebo pokud může mít při výkladu k dispozici vizualizaci -

např. obrázky, vytištěnou prezentaci, text atd. Hodně také pomůže, pokud se promluva děje ve volnějším tempu, artikulace je zřetelná (ale nikoliv přehnaná!) a předávané informace jsou děleny do kratších vět.

Další možnosti komunikace – je vhodné je zmínit, protože jsou praktické a není třeba žádných speciálních znalostí ani servisu a mohou mnohé usnadnit. Jedná se o aktivnější využívání přirozených gest, jako je např. ukázání směru, přivolání k sobě, pokyn k usazení se, popř. o domluvu na dalších snadno zapamatovatelných gestech a jejich významu. Velmi užitečná je práce s vizuálními podklady, kdy třeba není nutný ani žádný další výklad – mohou to být názorné prostředky - obrázky, nákresy situací, animace, videa apod.

Navázání kontaktu, přivolání pozornosti – při zahájení komunikace je vždy nutné se žadatelem se sluchovým postižením navázat oční kontakt, ověřit si, že je žadatel připraven ke komunikaci a má k ní vhodné podmínky (akustický klid, dostatečné osvětlení, vzdálenost, ze které dokáže odezírat apod.).

Při každé změně tématu je nutné na to žadatele upozornit. Vhodnými dotazy ověřovat správné porozumění. Vhodným dotazem je takový, na který musí dotazovaný odpovědět konkrétně, nikoliv jen “ano / ne”, nebo třeba “dobře”.

II. Popis aktuálního stavu řešení ve vybraných zemích EU

Dle provedené analýzy lze usoudit, že práce se žadateli se sluchovým postižením je v různých zemích prováděna na dobrovolné bázi. To znamená, že některé autoškoly se specializují na tuto klientelu, nebo mají učitele, kteří disponují specifickými dovednostmi a jsou schopni efektivně pomoci žadatelům se sluchovým postižením splnit požadavky pro získání řidičského průkazu. V ČR lze např. odkázat na <https://www.autoskolavrsovice.cz/index.php/cs/ticha-autoskola>. V některých státech, jako je *Polsko* nebo *Rakousko*, jsou organizovány speciální kurzy pro neslyšící, které jsou obvykle financovány z různých fondů, projektů nebo organizací (ÖAMTC, 2022; Paczkowski, 2017).

Na druhé straně je v některých případech problém, že učitelé autoškoly nejsou aktivně požádáni, aby učili žadatele se sluchovým postižením řídit, a někteří učitelé se zdráhají tento úkol přijmout. Tento postoj je často způsoben obavou, že nemají potřebné dovednosti nebo zkušenosti k tomu, aby efektivně komunikovali a vysvětlili složité pokyny žadatelům se sluchovým postižením (Disability Driving Instructors, 2022). V určitých zemích, jako je *Velká Británie* a *Irsko*, se však realizují programy cílené podpory pro učitele autoškol, které zahrnují zpracování manuálů a konkrétních návodů, jež mají pomoci učitelům lépe se připravit na výuku žadatelů se sluchovým postižením.

Tato analýza ukazuje, že i když je podpora pro žadatele se sluchovým postižením o řidičský průkaz stále v některých státech spíše okrajová a závisí na dobrovolnosti autoškol, v jiných zemích se již vyvinuly konkrétní nástroje a programy, které usnadňují školení jak pro učitele, tak pro samotné žadatele. Příkladem z ČR může být překlad testových otázek do ČZJ - <https://www.tichezpravy.cz/category/autoskola/>.

Požadavky na autoškoly

Lze říci, že neexistují žádné specifické požadavky na autoškoly při práci se žadateli o řidičský průkaz se sluchovým postižením. Výjimkou je např. *Francie*, kde autoškola musí požádat o určitá upravení a speciální opatření, aby byly u zkoušek zohledněny potřeby žadatele (Deaco, 2023). V *Nizozemsku*, pokud se žadatel se sluchovým postižením účastní individuální teoretické zkoušky, je autoškola povinna ho na tuto formu zkoušení přihlásit (Doof, 2015).

Požadavky na učitele autoškoly během výuky

Stejně jako v předchozím bodě lze říci, že postup práce se žadateli se sluchovým postižením nikde není zakotven ve formě závazného požadavku. Nicméně v různých autoškolách se neformálně vytvořila představa o tom, co by učitel měl ideálně ovládat. Například v *Irsku* není práce se sluchovým postižením pevně stanovena zákonem, ale existují doporučení. Učitelé mohou absolvovat speciální školení, kde se učí znakový jazyk a seznamují se s hlavními výzvami, kterým žadatelé se sluchovým postižením čelí (Road Safety Authority, 2019). Někdy se absence požadavků vysvětluje tím, že mnoho neslyšících lidí dokáže odezírat ze rtů, což usnadňuje komunikaci během výuky (Bussgeldkatalog, 2024). Jak však již bylo zmíněno v části

věnované komunikaci, odezírání není spolehlivou cestou pro bezpečné porozumění a rozhodně na ně nejde spoléhat jako na nástroj pro plnohodnotnou výuku. Odezírat vyžaduje soustředění jen na tuto činnost, takže žadatel se sluchovým postižením má ztíženou možnost si dělat poznámky a při některých činnostech v rámci výuky není možné odezírat vůbec (při řízení vozidla).

Následující body proto shrnují nejčastěji uváděné neformální požadavky a dovednosti, které by měl učitel autoškoly při práci se žadateli se sluchovým postižením ideálně ovládat.

1. Znalost znakového jazyka

V ideální situaci by měl učitel při práci se žadateli se sluchovým postižením ovládat znakový jazyk. Tím by byla zcela odbourána komunikační bariéra se žadateli, kteří se při komunikaci opírají o znakový jazyk, a výuka by mohla probíhat zcela přirozeně. V praktické rovině se však takové dovednosti od učitelů autoškol očekávat nedají, a to i přesto, že nabídka kurzů znakových jazyků je v ČR pestrá. Nicméně znalost alespoň vhodně zvoleného minima ze znakového jazyka může být v praxi velmi užitečná. Učitel by měl ovládat některé základní prvky znakového jazyka, které mu umožní předávat pokyny během žadatelovy jízdy. Například požadavek odbočení doleva na druhé odbočce může být interpretována tak, že učitel ukáže dva prsty a poté naznačí směr doleva (Færdselsstyrelsen, 2022). Např. v *Irsku* mohou učitelé využít speciálních školení zaměřených na výuku neslyšících. Kromě znakového jazyka se zde učí o hlavních problémech, se kterými se neslyšící nebo nedoslýchaví žadatelé setkávají. Existuje také program QQI Level 3 v Irském znakovém jazyce, který trvá 16 týdnů (Road Safety Authority, 2019).

2. Spolupráce s tlumočnickem

Pokud učitelé znakový jazyk neovládají, což je drtivá většina případů, nabízí se možnost výuky v přítomnosti tlumočnicka znakového jazyka. Tato praxe je běžná i u nás, avšak s limity, které souvisejí s financováním nákladů za tlumočnickou službu.

Bezplatné (pro neslyšícího žadatele) tlumočnické služby jsou poskytovány v rámci sociálních služeb dle zákona 108/2006 Sb. V tomto režimu je zpravidla poskytováno (uhrazeno) pouze tlumočení úvodních hodin, protože sociální služba zpravidla nemá kapacitu na pokrytí celého kurzu. Tlumočené jsou většinou úvodní hodiny teorie, úvodní hodiny jízd a následně zkouška.

Učitelé v našich autoškolách až na výjimky nedisponují zkušenostmi ze spolupráce s tlumočnickem znakového jazyka. Tento nedostatek však zpravidla dokáží vyřešit profesionální tlumočníci ihned při zahájení spolupráce nebo před jejím zahájením tím, že vysvětlí základní principy spolupráce a nastaví jasná pravidla pro vlastní komunikaci.

Zajištění tlumočnicka je v praktické rovině na odpovědnosti žadatele se sluchovým postižením, důležité je především to, aby se učitelé takové situace nebáli. Odmítnutí zájemce o získání ŘP pouze na základě komunikace je diskriminační přístup.

Např. ve *Finsku* je práce se žadateli se sluchovým postižením součástí profesní přípravy učitelů autoškol. V rámci kurzu speciální pedagogiky se seznamují se spoluprací s tlumočnickem. Učí se například, jak připravit vyučovací situaci s tlumočnickem, kde ho umístit, jak přizpůsobit tempo řeči a jak zvýraznit klíčové informace (Heinonen, 2014).

3. Porozumění specifickým potřebám žadatelů se sluchovým postižením

Např. ve *Finsku* se učitelé seznamují nejen s prací s tlumočnickem, ale také se specifiky motorických dovedností lidí se sluchovým postižením a souvisejícími bezpečnostními opatřeními. Studují také výukové postupy pro situace, kdy žadatel nemá k dispozici tlumočnicka (Heinonen, 2014). V *Irsku* je k dispozici publikace *Teach the Deaf to Drive*, která poskytuje materiály pro výuku žadatelů se sluchovým postižením. Obsahuje základní komunikační dovednosti, rady a další užitečné informace (Driver Education Supplies, n.d.). Stejně jako ve *Velké Británii*, kde se na průběh výuky nahlíží v širším kontextu (Disability Driving Instructors, 2022).

Např. ve *Finsku* mají učitelé během své profesní přípravy možnost setkávat se s neslyšícími lidmi a nacvičovat s nimi výuku řízení (Heinonen, 2014).

Průběh zkoušky

Teoretická zkouška

1. Využití služeb tlumočnicka

V *Portugalsku* je možné absolvovat teoretickou zkoušku se soudním tlumočnickem pro neslyšící (Luís, 2017). V *Belgii* je zajištěn tlumočnick z testovacího centra (the Wandre examination centre), který překládá otázky do znakového jazyka, pokud si to žadatel přeje (Autosécurité, 2021, s. 9). V *Dánsku* je tlumočnick vybírán Dánskou dopravní agenturou a je zajištěna jeho nezávislost vůči žadatelům. Zkouška je prováděna s maximálně šesti žadatelii se sluchovým postižením ve skupině, aby měli možnost vidět jak tlumočnicka, tak promítané obrázky. Je nutné, aby tlumočnick stál vedle promítacího plátna a dokázal přizpůsobit překlad podle obrázků (Færdselsstyrelsen, 2022). Ve *Velké Británii* si žadatelé se sluchovým postižením mohou zvolit mezi počítačovou verzí testu s překladem do znakového jazyka nebo osobním tlumočnickem (Disability Driving Instructors, 2022, s. 4). Překlady testových otázek do českého znakového jazyka jsou dostupné i u nás - <https://www.tichezpravy.cz/category/autoskola/>.

V ČR není praxe jednotná. Obecně bývá při poučení zainteresovaných lidí tlumočnick tolerován, ale někdy je vyžadována přítomnost certifikovaného soudního tlumočnicka, nestačí běžný tlumočnick.

2. Prodloužení času pro neslyšící

Např. ve *Francii* je pro žadatele se sluchovým postižením teoretická zkouška prodloužena o třetinu času. Během ní mohou využít upravené komunikační zařízení nebo tlumočníka, který překládá otázky a odpovědi týkající se zkoušky (Ministère de l'Intérieur, n.d.). V ČR je prodloužení času na testovou část zkoušky také možné (§ 40 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb.), není zde však definován člověk se sluchovým postižením.

3. Formy testování

V *Itálii* a *Velké Británii* může být žadateli se sluchovým postižením nabídnuta alternativa k počítačové formě zkoušky, a to ve formě ústní zkoušky s certifikovaným tlumočníkem. Po úspěšném absolvování teoretické části dostává „prozatímní řidičský průkaz“, který umožňuje přistoupit k praktickým jízdám (Sordità, n.d.; Disability Driving Instructors, 2022, s. 4). Ve *Švédsku* je preferována ústní forma zkoušky s přítomností tlumočníka znakového jazyka. Žadatel musí požádat o přítomnost tlumočníka předem, uvedením tohoto požadavku v žádosti (Trafikverket, 2024). V *Nizozemsku* je možné zvolit individuální formu zkoušení z teorie. Spolu s ním musí být zajištěna kontrola ze strany CBR (Centrálního úřadu pro posuzování způsobilosti k řízení). Spolu se zaměstnancem CBR může být také přítomen tlumočník, který překládá otázky z psaného jazyka do znakového jazyka. Je také možné, že zaměstnanec CBR otázky přečte a tlumočník je žadateli přeloží (Doof, 2015).

Praktická zkouška

1. Částečné využití služeb tlumočníka

V *Dánsku* je od začátku roku 2025 přítomnost tlumočníka při obou částech zkoušky (teoretická a praktická) zakázána, nicméně je možné využít tlumočníka do znakové řeči pro lidi se sluchovým postižením při zajišťování rovných podmínek před a po zkoušce, tj. při předběžných konzultacích v souvislosti s registrací a organizací zkoušky, předávání informací před zkouškou, komunikaci s úřady, tlumočení výsledků zkoušky po jejím ukončení. Færdselsstyrelsen (Dánský úřad pro bezpečnost dopravy) hradí náklady na tlumočníka v rozsahu, který definuje zákon pro lidi se sluchovým postižením. Praxe přítomnosti tlumočníka znakového jazyka je běžná také v ČR, tlumočník však nemá za žádných okolností (tedy ani na žádost) vstupovat do hodnocení.

2. Přítomnost tlumočníka po celou dobu praktické zkoušky

Lze pro praktickou zkoušku použít tlumočníka, který může tlumočit pokyny během jízdy. V *Británii* může učitel autoškoly být v roli komunikačního zprostředkovatele, nebo tlumočníka, pokud sám ovládá znakový jazyk. Náklady na tlumočníka hradí žadatel (Disability Driving Instructors, 2022, s. 4). Na rozdíl od *Dánska*, kde učitel nesmí působit současně jako tlumočník kvůli snaze o nezávislost a objektivitu tlumočení. Rovněž je nutné ověřit nezávislost

tlumočnicka ve vztahu k žadatelům (Færdselsstyrelsen, 2022). V *Belgii* si na zkoušky může tlumočnicka zařídit sám dotyčný (Autosécurité. 2021, s. 9). Taková je praxe i v ČR.

3. Úpravy vozidla

Např. v *Itálii* praktická zkouška probíhá ve vozidle, které je přizpůsobeno podle předpisů uvedených v osvědčení o způsobilosti vydaném místní lékařskou komisí. Pokud je to nutné, inženýr z dopravního úřadu může potvrdit přizpůsobení vozidla nebo provést další úpravy (Sordità, n.d.). Ve *Španělsku* platí jasně stanovená pravidla pro žadatele se sluchovým postižením: pokud má člověk více než 45 % sluchového postižení, může řídit motocykl nebo auto pouze speciálně upravené. Každé takové vozidlo musí mít dvě vnější zpětná zrcátka (platí pro motocykly i auta) a u aut je navíc povinné panoramatické vnitřní zpětné zrcátko (Carlider, n.d.).

4. Zařazování přestávky

Např. ve *Velké Británii* během praktické zkoušky může být žadatel se sluchovým postižením požádán, aby zastavil na kraji silnice, kde obdrží nové instrukce. Pokud je třeba, složitější instrukce mohou být vysvětleny pomocí diagramů nebo tlumočnicka znakového jazyka. Žadatel se sluchovým postižením může také požádat o vysvětlení konkrétních manévrů nebo pokynů během jízdy (Disability Driving Instructors, 2022, s. 4).

5. Individuální přístup

Před zahájením jízdy zkušební komisař vysvětlí, co se stane během zkoušky, pomocí komunikačních karet v balíčku podpory žadatelů se sluchovým postižením. Učitelům autoškol se však doporučuje, aby před žadatelem se sluchovým postižením potvrdili, jaká gesta rukou byla použita během výuky, aby se zajistilo, že gesta použitá při závěrečné jízdě budou stejná. Před zahájením jízdy by se zkušební komisař měl ujistit, že rozpozná, jak bude žadatel se sluchovým postižením komunikovat, pokud neporozumí pokynu a potřebuje jej zopakovat nebo vysvětlit podrobněji. Žadatel se sluchovým postižením by měl být poučen, aby v případě potřeby zastavil na okraji silnice na bezpečném místě, když potřebuje podrobnější vysvětlení (Disability Driving Instructors, 2022, s. 4).

6. Informovanost zkušební komisaře

Např. v *Nizozemsku* nejsou žádné úpravy, není dokonce třeba s předstihem o sluchovém postižení žadatele informovat zkoušejícího (WordPress, 2015). Podobnou situaci sledujeme i ve *Švýcarsku*. To se ovšem nejvíce vyhovující, jelikož si zkušební komisař nemusí být vědom sluchového postižení žadatelů a často nemá potřebné školení pro efektivní komunikaci s nimi (Triline, n.d.).

Situace v průběhu cvičných jízd

Komunikace během cvičných jízd

1. Znakový jazyk a indukční smyčka

- a. Znakový jazyk je nejběžnějším způsobem komunikace v autoškolách pro neslyšící, protože umožňuje přímou komunikaci mezi učitelem a žadatelem se sluchovým postižením. Například ve *Francii* je široce používán francouzský znakový jazyk (LSF), který je přizpůsoben pro potřeby výcviku v autošcole. Znakový jazyk je efektivní, protože nevyžaduje přítomnost tlumočnicka, a zajišťuje plynulost výcviku (Talentéo, 2014).
- b. Indukční smyčka je dalším často používaným nástrojem, který zajišťuje, že zvuk je přenášen přímo do sluchadel žadatele. Tato technologie je obzvláště užitečná v hlučných prostředích, jako jsou vozidla a autoškoly, protože umožňuje žadatelům se sluchovým postižením, kteří s pomocí kompenzačních pomůcek částečně nebo zcela využívají sluchovou cestu ke komunikaci, lépe slyšet pokyny učitele bez rušivých vlivů (Talentéo, 2014).

2. Domluva na konkrétních gestech

- a. Všechna gesta, která učitel používá, by měla být předem vysvětlena a žadatel se sluchovým postižením by měl potvrdit, že jim správně rozumí (Road Safety Authority, 2019, s. 79; Bussgeldkatalog, 2024). Před zahájením jízdy je nutné zjistit, jak žadatel bude komunikovat, zvláště pokud bude potřebovat instrukci opakovat nebo vysvětlit podrobněji (Disability Driving Instructors, 2022).
- b. Například zvednutí palce může být použito k vyjádření souhlasu nebo uznání za dobrý výkon. Všechny ústní pokyny by měly být podpořeny předem domluvenou praktickou demonstrací, což je efektivní způsob, jak poskytnout jasně srozumitelné informace (Road Safety Authority, 2019, s. 79). Polští odborníci však použití gest nebo vizuálních pomůcek považují za velmi nebezpečné z hlediska odvádění pozornosti žadatele (Paczkowski et al., 2018). Komunikace během jízdy však obsahuje zásadně předem domluvená, jednoduchá a jasná gesta (např. ukázání směru, gesto k zastavení), tedy nejde o komunikaci, která by odváděla žadatelovu pozornost.

3. Tlumočnick

- a. V případech, kdy učitel neovládá znakový jazyk, je možné požádat o pomoc certifikovaného tlumočnicka (WordPress, 2015). Tento způsob tlumočení má své výhody, ale zároveň i nevýhody, protože může docházet k odvádění pozornosti žadatele se sluchovým postižením od samotného řízení (Disability Driving Instructors, 2022). Jeho služby jsou např. v *Nizozemsku* ohraničené – jen 30 hodin ročně (Rijles Zonder Stress, n.d.).

- b. Komunikační plán mezi učitelem a tlumočnickem je nezbytný pro efektivní průběh výcviku. Tento plán zajišťuje, že všechny pokyny budou správně tlumočeny a že žadatel se sluchovým postižením nebude mít problémy s pochopením instrukcí. Ovšem ve většině případů mohou být dostačující zkušenosti a snaha učitele umět jednoduchá gesta pro komunikaci se žadatelem se sluchovým postižením (Doof, 2015).

Používané technické pomůcky a vizuální pomůcky během jízd

1. Psací podložky

Psací podložky se často používají pro zapisování otázek, pokynů a poznámek během výcviku. Tento nástroj je ideální pro situace, kdy je nutné komunikovat písemně, aniž by to přerušilo samotný výcvik (Luís, 2017). Použití psacích podložek může také pomoci žadatelům se sluchovým postižením lépe organizovat informace a mít po ruce konkrétní detaily, které jsou pro výcvik důležité.

2. Diagramy a grafická schémata

Diagramy a grafická schémata jsou užitečné pro zjednodušení složitých pokynů nebo technik. Před samotnou jízdou může mít učitel speciální formulář/schéma, který obsahuje úkoly a obrázky ukazující, co se bude během jízdy učit (WordPress, 2015; Disability Driving Instructors, 2022; Luís, 2017). Toto schéma lze ukazovat během samotné jízdy pro lepší orientaci žadatele se sluchovým postižením (Doof, 2015).

3. Modely.

- a. Použití modelů, například modelů z lega, může být užitečné pro žadatele se sluchovým postižením, kteří potřebují vidět konkrétní akce v praxi (Sonos, 2020).
- b. Malé značky.

4. Psané poznámky

Doporučuje se začít napsáním názvu nebo slova, které poskytne kontext k následujícím informacím. Je nutné v průběhu výcviku dělat přestávky pro psaní instrukcí nebo použití vizuálních pomůcek, jako jsou aplikace nebo videa, je důležité jasně vysvětlit, co má žadatel se sluchovým postižením sledovat (Disability Driving Instructors, 2022).

5. Speciální zařízení

Před deseti lety se vyvinula první verze systému GRASER ("Graphical Command Emission System"). Jedná se o technické zařízení, které umožňuje prezentovat příkazy učitele ve

formě grafických obrázků (piktogramů) srozumitelných pro žadatele se sluchovým postižením a mající význam pokynů k provádění konkrétních věcí, např. "přeřadit", "otočit", "zaparkovat", "zapnout stěrače" atd. Snímky se zobrazují na malé obrazovce instalované v kokpitu vozidla přímo před žadatelem, v jeho zorném poli (Paczkowski et al., 2018).

6. Světelné systémy

V některých případech mohou být vozidla vybavena světelnými systémy, které signalizují určité pokyny, například brzdění nebo zrychlování (Deaco, 2023; Talentéo, 2014; GAES, n.d.).

Specifické požadavky na komunikaci a chování učitele autoškoly během jízdy

1. Mimika

- a. Mimika je klíčovým nástrojem pro komunikaci se žadatelem se sluchovým postižením. Učitel by měl být pečlivý v tom, jaké výrazy obličejové používá při vydávání pokynů. Například, když chce učitel vyjádřit naléhavost, měl by použít znak ze znakového jazyka. Existují další znaky pro odborné dopravní termíny, např. "K" z německého znakového jazyka znamená slovo "spojka" (Sonos, 2020; Luís, 2017). Stejně tak znaky pro dopravní terminologii existují i v českém znakovém jazyce.
- b. Také se osvědčuje vyvarovat se mnoha pohybů rukama, protože žadatelé se sluchovým postižením mají tendenci se domnívat, že se jedná o pokus o komunikaci. To může dále narušit řízení, protože to způsobuje rozptýlení (Luís, 2017).

2. Odezírání

Pokud žadatel neovládá znakový jazyk, je nezbytné, aby učitel ve chvílích, kdy je tato komunikace z hlediska bezpečnosti možná, mluvil pomalu a zřetelně, aby od něj bylo možné odezírat. K tomu je třeba zajistit, že bude dobře vidět na jeho tvář a nebude sedět v protisvětle, aby mohl žadatel dobře sledovat jeho rty a mimiku (Luís, 2017).

3. Paraverbální komunikace

Učitel by se neměl vyjadřovat moc nahlas a expresivně, neboť by to mohlo vést k obtížím v odezíráni (Road Safety Authority, 2019, s. 79).

Organizace a vhodné podmínky během jízdy

1. Dobré osvětlení a jiné podmínky pro komunikaci

- a. Učitel musí zajistit, aby během cvičných jízd bylo dostatečné osvětlení pro efektivní komunikaci, protože čím těžší sluchové postižení lidé mají, tím více přijímají informace vizuální cestou a tedy potřebují vidět. Ve tmě nebo

nedostatečném osvětlení či naopak při oslnění nemohou odezírat ani sledovat mimiku a gesta. To lze zajistit z hlediska organizačního (plánování jízd převážně za denního světla, případně volit dobře osvětlené trasy) nebo technického (pomocí interiérového nebo jiného vhodného difuzního osvětlení, které nebude vrhat stíny a nebude zhoršovat výhled z vozidla). Zajištění dobrých podmínek pro komunikaci je důležité nejen pro odezírání, ale také pro správné pochopení gest a znaků. Bez vhodného osvětlení by mohlo dojít k problémům při komunikaci, což by ohrozilo bezpečnost jízdy (Bussgeldkatalog, 2024).

- b. Vibrace jsou pro žadatele se sluchovým postižením důležité při řízení vozidla a pomáhají lépe vnímat činnost motoru. Během výuky řízení by se nemělo používat rádio, protože jeho zvuk může narušit vnímání vibrací motoru. Žadatel se sluchovým postižením se na tyto vibrace spoléhá, aby lépe pochopil, jak auto pracuje (Luís, 2017).

2. Individuální přístup

Při komunikaci s neslyšícím je dobré mít na paměti, že používáme více řeči těla, rukou a mimiky, než si uvědomujeme. Může nastat skutečnost, že žadatel neovládá znakový jazyk a nedokáže odezírat ze rtů, ale může využívat jiné komunikační strategie. Mezi neslyšícími obecně platí, že jsou mnohem více kontaktní, přivolávání pozornosti se běžně děje dotykem nebo poklepáním na rameno, předloktí, ruku (naopak není akceptován kontakt v oblasti hlavy, zad a neočekávaný dotyk ze zadu bez předchozí zrakové kontroly, kdy žadatel se sluchovým postižením nevidí, že se k němu blíží druhý člověk. Přivolání pozornosti se děje také nekontaktně, např. mávnutím v zorném poli atd. S tím by se měli učitelé seznámit (Disability Driving Instructors, 2022).

3. Přestávky během cvičných jízd

Aby byla umožněna komunikace tváří v tvář, doporučuje se zastavit auto na bezpečném místě, kde nebude omezovat silniční provoz, aby se řidič sluchovým postižením a učitel mohli v klidu a efektivně probrat, co je třeba. Někdy může být i žádoucí vypnout motor, aby měl žadatel se sluchovým postižením zajištění lepší poslech (Bussgeldkatalog, 2024; Sonos, 2020). S podobnou zkušeností se setkáme i ve Švýcarsku, kde jsou zařazené pravidelné přestávky každých 10-15 minut, aby se probraly jednotlivé detaily spojené s jízdou a zachoval se klid. Přestávka je vhodná také v případě výkladu prostřednictvím znakového jazyka, pokud ho učitel ovládá (Triline, n.d.; Paczkowski et al., 2018).

4. Doplnující informace

Podmínky pro neslyšící v Itálii jsou poměrně volné. Např. není stanoveno žádné minimální množství cvičných jízd, klíčové je, aby si žadatel se sluchovým postižením osvojił potřebné dovednosti s dostatečnou jistotou pro úspěšné složení praktické zkoušky. Také není nutné, aby cvičné jízdy probíhaly ve vozidlech s dvojitými ovládacími prvky (Sordità, n.d.). Na rozdíl od toho jsou v Německu povinné hodiny řízení pevně stanoveny (Bussgeldkatalog, 2024).

Legislativa a specifické úpravy pro žadatele se sluchovým postižením

1. **Belgie:** Pokud žadatel žádající o řidičské oprávnění skupin typu A a B má potvrzení od lékaře, že jeho sluchové postižení brání účastnit se standardních hodin teorie, nemusí je absolvovat, i když dvakrát neuspěl u teoretické zkoušky (Autosécurité, 2021, s. 9). V případech dalších skupin a podskupin řidičského oprávnění nebyly nalezeny žádné specifické požadavky týkající se žadatelů se sluchovým postižením. Obecně platí povinnost absolvovat lékařskou prohlídku ve specializovaných lékařských centrech.
2. **Francie:** Legislativa ve Francii umožňuje využití překladu do francouzského znakového jazyka (LSF) nebo doplňkového mluveného jazyka (LPC) během teoretických a praktických zkoušek pro získání řidičského oprávnění (Deaco, 2023). Pro žadatele skupiny B s těžkou nedoslýchavostí nebo úplnou ztrátou sluchu je možné využít specifické úpravy vozidla (např. dodatečná zpětná zrcátka pro zlepšení zadního a bočního výhledu, vizuální palubní desky). Tyto úpravy však nejsou povinné a jejich potřeba se posuzuje individuálně lékařem. U žadatelů, kteří se připravují k výkonu povolání řidiče, je vyžadováno povinné lékařské vyšetření, při němž se individuálně posuzuje, zda jsou způsobilí k řízení či nikoliv (Handiconduite, 2025).

Tuto licenci je možné získat pro skupiny a podskupiny A, B, C a D. Po absolvování praktické zkoušky do ní mohou být zapsány úpravy vozidla potvrzené Úřadem pro motorová vozidla. Platnost speciální licence je pět let, přestože se tato doba často zkracuje.

Během teoretických zkoušek služby tlumočnicka hradí samotný žadatel se sluchovým postižením. Pokud zvolí tento typ zkoušení, je povinný předem podat speciální žádost. Tato služba není však nutností (Sordità, n.d.; DisabilinAuto, n.d.).
3. **Itálie:** V Itálii má neslyšící člověk nárok na speciální licenci, která se vydává společně s řidičským průkazem. Dle zákona o silničním provozu je pro získání běžného řidičského oprávnění bez této licence nutné „slyšet z každého ucha konverzační hlas kombinovaný s fonémy na vzdálenost alespoň dvou metrů“. Pokud lze těchto požadavků dosáhnout pomocí kompenzační pomůcky, která byla řádně ověřena během preventivní lékařské prohlídky, není nutné o speciální licenci žádat.
4. **Nizozemsko:** Lze využít služeb certifikovaného tlumočnicka během praktických jízd, včetně obou druhů zkoušení, náklady hradí samotný žadatel se sluchovým postižením. Zároveň platí běžnou cenu za lekce řízení (WordPress, 2015; CBR, n.d.).
5. **Rumunsko:** Ministr zdravotnictví změnil nařízením (Nařízení 1049/2019) podmínky pro získání nebo obnovu řidičského průkazu tak, že žadatelé s těžkým sluchovým postižením jsou povinni vybavit svá vozidla většími zrcátky (Digi24, 2019).
6. **Španělsko:** Ve Španělsku mohou žadatelé se sluchovým postižením získat řidičský průkaz skupiny 1 i skupiny 2. K získání oprávnění je nejprve nutné složit teoretickou zkoušku z dopravních předpisů, která se často provádí elektronicky. Po úspěšném složení praktické zkoušky je vydán řidičský průkaz. Pro skupinu 1 platí, že pokud je ztráta sluchu v obou uších, s kompenzační pomůckou nebo bez ní, vyšší než 45 %, je nutné provést ve vozidle speciální úpravy (nutné používání kompenzační pomůcky a instalace dvou vnějších zpětných zrcátek a panoramatického zrcátka uvnitř). Pro skupinu 2 platí, že pokud je kombinovaná ztráta sluchu v obou uších, s kompenzační

pomůckou nebo bez ní, vyšší než 35 %, není možné získat nebo obnovit řidičský průkaz (Picassocenromedico, 2023).

Pro obnovení řidičského průkazu je nutné znovu absolvovat psychotechnické testy, které ověřují celkovou způsobilost k řízení. Ty se zaměřují zejména na vizuálně-manuální koordinaci, pozornost, reakční čas a další schopnosti důležité pro bezpečné řízení. Součástí procesu je také periodická lékařská prohlídka, která se standardně provádí v intervalu 10 let. Platnost řidičského průkazu se odvíjí od věku řidiče; po dosažení 65 let se interval jeho obnovy zkracuje (GAES, n.d.).

7. **Švédsko:** Žadatelé se sluchovým postižením mají více možností, neboť mohou získat řidičská oprávnění skupin A, B, BE, C, CE. Existuje několik profesionálních řidičů se sluchovým postižením, kteří řídí kamiony, nákladní auta a další těžká vozidla. Pro řidičský průkaz na autobus (D, DE) a taxikářskou licenci však platí zdravotní požadavek na sluch, který stanovuje, že žadatel se sluchovým postižením musí být schopen slyšet a komunikovat s cestujícími na vzdálenost čtyř metrů (Sveriges Dövas Riksförbund, n.d.).
8. **Velká Británie:** Při žádosti o praktickou zkoušku na řidičský průkaz je nutné informovat DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency) o tom, že žadatel má sluchové postižení. Pokud žadatel potřebuje zvláštní opatření, například tlumočnicka do britského znakového jazyka (BSL) pro teoretickou zkoušku, musí to být uvedeno při rezervaci teoretické zkoušky. Za tuto službu se neplatí žádný poplatek. V žádosti lze také uvést potřebu dodatečného času, pokud má žadatel potíže s učením. Řízení nákladních vozidel a vozidel veřejné dopravy je také možné, ovšem je nutné informovat DVLA (Driving and Vehicle Licensing Agency) o sluchovém postižení, v opačném případě hrozí pokuta. Povinnost tohoto ohlášení se nevztahuje na řidiče motocyklů a osobních aut (Disability Driving Instructors, 2022, s. 2).

Doplňující informace: V rámci podpory žadatelů se sluchovým postižením jsou zpřístupněny digitální výukové materiály, které byly vytvořeny pro španělsky mluvící lidi. Obsah těchto materiálů je prezentován ve znakovém jazyce a využívají se různá schémata a ilustrace. Dále web obsahuje videa ve španělském znakovém jazyce, která slouží k přípravě na zkoušku pro obnovení bodů řidičského průkazu (cnaeFundación, 2013). V rámci teoretické výuky se hojně používají obrázky, nákresy, krátká videa a speciálně vyvinuté materiály pro neslyšící. Jelikož tento způsob komunikace je náročnější, jsou lekce zpravidla delší (Triline, n.d.). V rámci výukových materiálů jsou v některých zemích, jako například ve *Velké Británii*, k dispozici kreativní barevné omalovánky nebo koučovací sezení ve znakovém jazyce (Disability Driving Instructors, 2022).

III. Popis aktuálního stavu v ČR a potřeby cílové skupiny

Legislativní ukotvení

Současná právní úprava v České republice umožňuje lidem se sluchovým postižením absolvovat výuku, výcvik i závěrečné zkoušky potřebné pro získání řidičského oprávnění bez legislativních omezení týkajících se konkrétní skupiny vozidel, tj. skupiny 1. Právní rámec vychází především ze zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Dle § 41 tohoto zákona, který upravuje zkoušku ze znalosti ovládání a údržby vozidla, má žadatel se sluchovým postižením právo vykonat tuto část zkoušky za přítomnosti tlumočnicka v komunikačním systému, který si sám zvolí. Tlumočnicka si zajistí žadatel o řidičské oprávnění na své náklady.

Vzhledem k tomu, že zákon č. 247/2000 Sb. nemá pro neslyšící jiné zvláštní ustanovení, použijí se v ostatních případech ustanovení zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Není tedy nutné, aby tlumočnickem byl tlumočnickem soudním, jako u žadatelů cizinců, kteří neovládají český jazyk. V souladu s § 16 odst. 5 správního řádu pak neslyšícím uživatelům českého znakového jazyka může správní orgán ustanovit tlumočnicka českého znakového jazyka. Toto platí i u praktické zkoušky.

Lidé se sluchovým postižením mají možnost označit vozidlo, které samy řídí, speciální značkou O2, jež slouží k informování ostatních účastníků silničního provozu o přítomnosti řidiče se sluchovým omezením. Toto označení má podobu modré kartičky s přeškrtnutým uchem a je určeno výhradně pro případy, kdy vozidlo skutečně řídí člověk, kterému bylo označení přiděleno. Používání této kartičky není povinné, avšak může přispět k lepší orientaci například v situacích vyžadujících komunikaci s policií či záchranými složkami (Ministerstvo vnitra ČR, n.d.).

Právní rámec pro vydávání tohoto označení je zakotven v § 67 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, podle něhož má fyzická osoba, která je držitelem průkazu osoby se zdravotním postižením (ZTP) z důvodu sluchového postižení, nárok na vydání označení O2 (Ministerstvo vnitra ČR, n.d.).

Řidiči z povolání podléhají přísnějším normám podle vyhlášky č. 277/2004 Sb. (novela č. 445/2024 Sb.), která vymezuje zdravotní limity včetně sluchu, pokud je ztráta sluchu vyšší než 40 % (dle Fowlera). Žadatele se ztrátou sluchu vyšší než 40 % lze uznat zdravotně způsobilými k řízení motorového vozidla, pokud jsou schopni vnímat zvuky prezentované do volného pole průměrně o intenzitě 40 dB HL a méně na frekvencích 500, 1000, 2000 a 4000 Hz, a to i pomocí sluchové nebo komunikační pomůcky.

Výstupy z kurzů pro řidiče se zdravotním postižením (se zaměřením na řidiče se sluchovým postižením)

Lidé se sluchovým postižením **nemají speciálně upravená vozidla**. Z toho důvodu nespádají do kategorie *kurzy pro upravená vozidla*. Ideální by proto bylo zde komunikovat napřímo jako *Kurzy pro lidi se sluchovým postižením*.

Komplikace, se kterými se řidiči se sluchovým postižením v silničním provozu nejčastěji setkávají, zahrnují například neschopnost slyšet houkání vozidel s právem přednosti jízdy a obtížnější komunikace se složkami integrovaného záchranného systému či účastníky dopravní nehody, stejně jako s asistenčními službami.

Ani samotné získání řidičského průkazu nemusí být vždy snadné. I zde představuje hlavní překážku komunikační bariéra, vlastní zajištění komunikačního servisu (tlumočnický znakového jazyka, nebo přepisovatel mluvené řeči), domluva na komunikaci s učitelem v průběhu praktického výcviku, nebo absence všech výukových materiálů v českém znakovém jazyce.

Pokud mají řidiči se sluchovým postižením možnost se zúčastnit dalších školení či kurzů, které zvyšují jejich dovednosti v řízení vozidla, a tyto kurzy či školení jsou jim přizpůsobeny (např. je zajištěn komunikační servis), rádi tuto možnost využívají. Má to smysl nejen pro ně, ale veškeré takové kurzy přispívají obecně ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Výsledky rozhovorů s neslyšícími, učiteli autoškol a zkušebními komisaři

Z ROZHOVORŮ S NESLYŠÍCÍMI:

Motivace absolvovat výuku ve kterékoliv autoškole je pro žadatele se sluchovým postižením symbolem nezávislosti a svobody. Mezi základní parametry takové vhodné autoškoly by měly patřit:

1. **Komunikace.** Funkční komunikace mezi učitelem a žadatelem se sluchovým postižením je naprostým základem. Míra ochoty, empatie a dobré vůle vyjít vstříc komunikačním potřebám či je respektovat se stává hlavním určujícím faktorem.
2. **Přizpůsobení.** Ochota vyjít vstříc individuálním potřebám žadatele se sluchovým postižením, což se týče např. časové dotace pro výuku a výcvik (delší čas na výuku, která je pomalejší, s větším prostorem na názornou demonstraci, práci s multimediálními materiály, příklady, na dotazy, stejně jako více času při absolvování cvičných jízd např. kvůli jejich přerušování a výkladu), dostupnost a využívání vhodných názorných pomůcek a vizuálně pojatých materiálů apod.

3. **Dostupnost.** Přiměřená či přijatelná vzdálenost autoškoly od místa bydliště je dalším důležitým faktorem. Není zde paralela s kurzy pro řízení vozidel se speciální úpravou, které jsou samy o sobě technicky specifické. Přizpůsobení kurzů lidem se sluchovým postižením naproti tomu nevyžaduje žádné zásadní technické úpravy, které by obhajovaly řešení dostupnosti realizací speciálních kurz daleko od bydliště žadatele se sluchovým postižením.
4. **Cena.** Cena by se měla pohybovat v průměrném rozmezí, nicméně pokud by autoškola nabízela vhodněji adaptované kurzy, s lepší časovou dotací, více vizuálními materiály, zajištěným komunikačním servisem apod., lze předpokládat ochotu akceptovat cenu i mírně vyšší než je standard.

V kontextu **nebezpečných či problematických situací v provozu** řidiči se sluchovým postižením uváděli následující aspekty:

1. **Vozidla s právem přednostní jízdy.** Pro řidiče je časté, že nemohou slyšet vozidla s právem přednostní jízdy. Jsou však zvyklí provoz více sledovat vizuálně, včetně situace ve zpětných zrcátkách. Pokud např. uvidí, že se auta před a za nimi řadí na kraj silnice, zpozorní a neprodleně je následují. Problém nicméně může nastat, když např. jedou sami v nepřehledných místech, nebo stojí první na křižovatce. Nikdo z respondentů neměl nástroj, který by za něj automaticky rozpoznal blížící se vozidla s právem přednostní jízdy, i když jsou známy prototypy takových zařízení, stejně jako již komerčně dostupné produkty v zahraničí.
2. **Železniční přejezd.** Pro řidiče, kteří mají sluchové postižení, může vést ke zhoršení úrovně bezpečnosti situace během překonávání železničního přejezdu, z důvodu absence vnímání zvukové signalizace.
3. **Autonehoda.** Řidiči se sluchovým postižením mají často při autonehodě problém komunikovat s jinými účastníky dopravní nehody či silničního provozu. Proto je vždy ideální kontaktovat policii. Řidiči s těžším sluchovým postižením zpravidla nemohou přímo sami telefonovat, ale mohou využívat speciální asistenční linky, kde mohou komunikovat skrze operátora, který komunikaci tlumočí nebo přepisuje. Taková komunikace je ale o něco časově náročnější a operátoři nemusí být dostupní vždy. Vedle toho je možné u některých pojišťoven komunikovat skrze SMS (zejm. příjezd dopravní asistence), nebo lze dle situace využít aplikaci Záchranka (pokud jsou zaregistrováni).

Označení vozidla speciálním symbolem, že vozidlo řídí člověk se sluchovým postižením, může být užitečné, ale také je pro některé řidiče se sluchovým postižením příčinou strachu z posměšků okolí nebo krádeže či poškození vozidla. Někteří řidiči se sluchovým postižením symbol používají, jiní ne. Existují rovněž argumenty, že se jedná o "diskriminační označení" z důvodu prozrazení osobní informace o zdravotním stavu. Symbol přeškrtnutého ucha je důležité umístit na přední i zadní část vozidla.

Řidiči se vyjadřovali k **obsahu metodiky**. Na základě jejich odpovědí vzniklo deset oblastí, které jsou níže popsány:

1. *Řízení je nezávislost.* Řidiči se sluchovým postižením se obávají bariér v komunikaci, ale shodují se na tom, že pro zvládnutí strachu z autoškoly je nejdůležitější uvědomit si, co tím mohou získat – nezávislost a soběstačnost, která jim podstatně zvyšuje kvalitu života. Manuál může být dobrým zdrojem k získání vědomosti o řízení.
2. *Komunikace je klíčová.* Dle typu sluchového postižení by se měla volit vhodná forma komunikace – odezírání, textová forma, znakový jazyk.

a) *Lidé se sluchadlem nebo s kochleárním implantátem.* Jedná se o lidi, kteří neslyší všechno, ale sluchadlo nebo kochleární implantát jim pomáhají slyšet lépe. Často si také pomáhají odezíráním ze rtů. Je dobré při zahájení výuky otestovat nakolik učitel rozumí, a to i v různých podmínkách. Důležité je komunikovat zřetelně, nezapínat hudbu ani rádio a mít v autě zavřená okénka. Je také třeba počítat s tím, že se může vybit baterie ve sluchadle či kochleárním implantátu, popř. jiné pomůcky, což zpravidla při praktickém výcviku znamená bezpečné zastavení a její výměnu.

b) *Lidé ohluchlí.* Mají zpravidla minimální nebo žádnou schopnost slyšet zvuky. Spoléhají se tedy téměř výhradně na to, co vidí, ale neovládají znakový jazyk. Je pro ně důležité, aby se při komunikaci mohli opřít o text a popř. odezírání. Aby při odezírání učitele viděli zepředu, aby učitel mluvil v kratších větách, bez zbytečné slovní vaty, aby mluvil plynule a zřetelně artikuloval. Problém mohou být překážky, které v odezírání brání, jako jsou vousy, rovnátka, nedostatečné osvětlení nebo naopak oslnění. Komplikaci také může představovat slovenština, přízvuk nebo dialekty.

c) *Lidé neslyšící.* Jedná se o neslyšící, kteří mají minimální nebo žádnou možnost slyšet a v komunikaci se opírají především o znakový jazyk. V takovém případě je nutné mít pro funkční komunikaci zajištěného tlumočnicka znakového jazyka, nebo v průběhu praktického výcviku komunikovat pomocí předem dohodnutých gest. Důležité je myslet na to, že často bezpečně nemusí rozumět psanému textu. Proto je bezpečnější, pokud jim i texty přeloží tlumočnick nebo mohou být předem přeloženy do znakového jazyka.

3. *Chování před jízdou.*

Řidiči uváděli, že je pro ně důležité se potkat se zaměstnanci autoškoly (resp. učitelem) předtím, než začne samotný výcvik. To z toho důvodu, aby se ujistili, že bude dobře nastavena vzájemná komunikace (např. i v průběhu praktických jízd) a výuka tak pro ně bude efektivní.

4. Teoretická výuka

Lidé se sluchovým postižením si stěžovali, že neměli klasickou výuku teorie. Obdrželi pouze informaci, že se mají sami učit z příslušných právních předpisů, z nějakých podkladových materiálů a hned byli posláni na jízdu.

Sluchově postižení využívající odezírání

- a) Měli by mít možnost zaujmout místo v přední části učebny.
- b) Ideální je, pokud dostanou doplňující či rozšiřující studijní materiály

Neslyšící komunikující ve znakovém jazyce

- a) Neobejdou se bez tlumočnicka znakového jazyka, pokud má teoretická výuka probíhat smysluplně a bezpečně. Tlumočnick nemusí být nutně soudní, ale obecně platí otázka, kdo ponese náklady za tlumočnicka. Standardně se v rámci sociálních služeb tlumočnick zajišťuje jen na úvodní hodinu (popř. i první praktickou jízdu a závěrečnou zkoušku). To ale není stav ideální, správně by měli mít tlumočnicka po celou dobu, a ne na vlastní náklady.
- b) Všechny materiály (vč. prezentací) by měly být přeložené i do znakového jazyka.

Řidiči by také ocenili, pokud by k výuce teorie dostali i další doplňující podklady a materiály, ke kterým by se mohli vracet. Preference typů takových materiálů byla následovná:

- a) videa (opatřená titulky s překladem do znakového jazyka),
- b) grafiky/infografiky,
- c) diagramy,
- d) modelové situace.

5. Na co nezapomenout před jízdou

Lidé se sluchovým postižením uváděli, že čas strávený na cvičišti (parkovišti) je klíčový pro to, aby si s učitelem vyzkoušeli komunikaci v autě a nacvičili všechny potřebné signály, gesta. Přínosné by také bylo seznámit se s tím, kudy povede trasa jízdy (např. ukázka na Google mapách) a eventuálně si předem vysvětlit její specifika či potenciálně problematická místa. Před tím, než se vydají do provozu, by rádi absolvovali také výuku na automobilovém simulátoru. Jako vhodné se také jeví označení vozidla, že je řízeno člověkem se sluchovým postižením.

6. Vyrážíme do provozu

Pro žadatele se sluchovým postižením je klíčové se před prvním vyjetím do provozu důkladně připravit:

- a) jízdu je ze začátku vhodné rozdělovat na kratší úseky a pravidelně vozidlo zastavovat na vhodném a bezpečném místě (to by měl učitel promyslet předem), aby se probralo, co žadatel udělal dobře a co

špatně (lze informace předat textem, nejen napsat, ale rychlejší je zpravidla nadiktovat na mobil),

- b) v případě, že žadatel komunikuje primárně ve znakovém jazyce je ideální mít tlumočníka po celou dobu výcviku (pokud to není možné, aspoň na první hodiny výuky, tlumočnick může ve vhodné situaci krátká sdělení znakovat zezadu a žadatel jej sleduje přes zpětné zrcátko, pokud je informace obsáhlejší, pak se žadatel otočí na tlumočníka),
- c) pokud učitel něco názorně ukazuje, musí nejprve vysvětlit, co ukazuje, počkat na přetlumočení informace a teprve potom věc nebo činnost ukázat (neslyšící sleduje tlumočníka a nemůže tedy současně sledovat činnost učitele),
- d) jezdit v dobře odhlučněném vozidle, bez puštěného rádia a se zavřenými okny.

7. Co když to ještě není ono?

Po absolvování povinného počtu jízd se může stát, že žadatel ještě není úplně připraven na samostatnou jízdu v běžném provozu. Je naprosto v pořádku, pokud se postupuje standardně a nabídne se doplňovací výuka a výcvik.

8. Teoretické zkoušky

Respondenti by preferovali mít možnost využít navýšení času. Zároveň je nutné u neslyšících komunikujících ve znakovém jazyce zajistit soudního tlumočníka. Tato potřeba však není pro respondenty jednoznačná, někteří uvádějí významná omezení, jako nízký počet tlumočnicků nebo vysoké náklady za jejich služby. Každopádně tlumočnick by měl tlumočit jak úvodní informační část, tak i otázky, které jsou součástí testu. Je nutné brát v potaz i to, že testy v českém jazyce mohou být pro některé žadatele se sluchovým postižením složité kvůli nedostatečné kompetenci v českém jazyce (ta je dána např. odlišnou gramatickou strukturou znakového jazyka atd.). Je žádoucí také zmínit, že tlumočnicki jsou vázani etickým kodexem, který jim zakazuje zkoušenému napovídat. Přesto může být vhodné na toto před zahájením zkoušky obecně z pozice autority (zkoušejícího) upozornit (tedy že tlumočnick jen tlumočí otázky, popř. i odpovědi), aby se tlumočnicki sami nedostávali pod tlak ze strany žadatelů se sluchovým postižením.

9. Praktické zkoušky

V rámci praktických zkoušek je nejdůležitější, aby došlo ke shodě mezi komunikací učitele, žadatele se sluchovým postižením a zkušební komisaře. Je nutné si uvědomit, že žadatel u zkoušky bývá často ve stresu, proto je dobré, když se iniciativy ujme učitel, který žadatele zná a absolvoval s ním výcvik a vše

se zkušební komisařem probere, vysvětlí mu např. dosavadní způsob komunikace a dohodne se zkušební komisařem průběh zkoušky.

Lidé se sluchovým postižením popisovali různé modely, jak komunikace může probíhat:

- a) Zkušební komisař předá žadateli předem připravené instrukce (dle komunikační preference žadatele v textové podobě, nebo mapové podobě) a žadatel absolvuje úsek podle nich, přičemž má možnost zastavit na bezpečném místě, aby se seznámil s dalším úsekem. Alternativně může pokyny zkušební komisaře předávat žadateli učitel, s nímž žadatel se sluchovým postižením prošel výcvikem a mají tak osvojenou komunikační strategii (ale tady se pak de facto jedná o situaci popsanou výše).
- b) Zkušební komisař nahraje předem připravenou trasu do navigace ve vozidle (zabudovaná, nebo přenosná) a žadatel jede podle ní. Zde však platí, že žadatel musí být na tento způsob navigování při závěrečné zkoušce připravován s předstihem, aby ho měl dostatečně osvojený a zažitý.
- c) Pokud žadatel může vnímat hlasové pokyny od zkušební komisaře, zkouška probíhá podle hlasových pokynů. Zkušební komisař může být popř. seznámen s nějakým technickým zařízením využívaným žadatelem (individuální zesilovače zvuku, bezdrátové systémy přenosu zvuku), skrze které může sám zadávat slovní pokyny žadateli. Je ale žádoucí si funkčnost takové komunikace před samotnou zkouškou otestovat.

10. Informace navíc

Manuál by měl nabídnout pro učitele i další doplňující informace, které se lidem se sluchovým postižením mohou hodit:

- a) jak se správně zachovat při dopravní nehodě
- b) jak správně komunikovat s policií nebo bezpečnostními složkami
- c) jaké jsou strategie při parkování a jak je to s parkovacími průkazy
- d) informace o dálničních známkách
- e) jaké jsou používané harmonizované kódy v řidičském průkazu
- f) jaká jsou speciální označení vozidel
- g) jaké existují dynamické navigační aplikace a co nabízejí

Jak se zachovat při nehodě

Pokud je účastníkem dopravní nehody člověk se sluchovým postižením, je doporučeno vždy kontaktovat policii a zajistit adekvátní komunikační podporu, aby došlo k zajištění objektivního a bezbariérového posouzení vzniklé situace pro všechny zúčastněné. Zajistit komunikační

servis (tlumočení znakového jazyka, popř. přepis mluvené řeči), pokud je to pro člověka se sluchovým postižením nezbytné pro porozumění, je zcela zásadní. Lze zajistit i online.

Komunikace s policií nebo bezpečnostními složkami

Lidé se sluchovým postižením nemohou pro komunikaci s policií nebo silovými složkami využít standardní telefonický hovor. Nabízejí se tak tyto možnosti:

1. Zaslání SMS zpráv na tísňové linky (112, 158, 155, 158),
2. Použití aplikace Záchranka zejména u dopravní nehody, kde jsou zraněné osoby,
3. Komunikace skrze asistenční komunikační linky pro sluchově postižené (aplikace DeafCom, aplikace eScribeDroid, aplikace Tichá linka)
4. Event. možností je požádání kolemdoucího, aby zavolal on nebo oslovení příbuzného/blízkého pomocí SMS či videohovoru, aby zavolal on.

I když to nesouvisí přímo, je vhodné zmínit také to, že některé pojišťovny již nabízí v případě poruchy a jiné nenadálé situace možnost kontaktování asistenčního servisu skrze SMS.

Zdravotní (harmonizované) kódy

Je nutná jejich evidence v ŘP. Jejich dodržování je sledováno jak policií, tak i při nehodě pojišťovnou. Je proto nutné mít je v souladu s tím, co řidič reálně potřebuje a využívá. Z uskutečněných rozhovorů s neslyšícími řidiči však vyplynulo, že lékaři nemusí v některých případech harmonizovaným kódům rozumět. Je proto dobré, aby i žadatel byl připraven na to, co jako řidič potřebuje.

Zpoplatněné pozemní komunikace

Řidiči se sluchovým postižením jsou od časového poplatku za užívání zpoplatněné pozemní komunikace osvobozeni pouze tehdy, pokud jsou držiteli průkazu ZTP nebo ZTP/P a pokud jsou zároveň provozovateli vozidla oni nebo osoba jim blízká (např. rodinný příslušník). Obecně se doporučuje mít u sebe příslušné doklady, včetně průkazu ZTP. V ostatních případech je nutné, aby měli dle obecných pravidel pro vozidlo zakoupený patřičný časový poplatek.

Označení vozidla

Označení vozidla značkou 02 (“ucho”) není povinné, ale může být užitečné, např. v situaci, kdy vozidlo zastaví Policie ČR, ale především jako informace pro ostatní řidiče či účastníky silničního provozu.

Dynamické navigační aplikace

Pro usnadnění jízdy v provozu a zvýšení bezpečnosti je vhodné se seznámit a naučit používat aplikace jako je Waze, [Mapy.com](https://www.mapy.com) či mapy Google.

LEGISLATIVA

1. Motocykly

Pokyny dává žadateli zkušební komisař pomocí elektronického zařízení umožňujícího komunikaci s žákem. Způsob komunikace není omezen pouze na mluvené slovo. Technické řešení vyhovující žákům se sluchovým postižením je otevřenou otázkou.

2. Řidič z povolání

V České republice může být člověk se sluchovým postižením profesionálním řidičem, pokud splní zákonné zdravotní a odborné podmínky. Sluchové postižení není samo o sobě automatickou překážkou, rozhodující je vždy individuální lékařské posouzení zdravotní způsobilosti. Častou překážkou je negativní postoj specializovaných lékařů (ORL), kteří mají obavy z převzetí odpovědnosti.

TECHNOLOGICKÁ ŘEŠENÍ

1. Kamera v autoškole (nápad výzkumníka, schváleno respondenty)

Jedním z největších problémů, které zmiňovali respondenti se sluchovým postižením, je fakt, že nedostávají během jízd v autoškole okamžitou zpětnou vazbu. Řešením by mohla být (vedle čtenějších zastávek v průběhu cvičné jízdy) kamera, která by nahrávala celou jízdu. V bezpečí učebny by pak učitel mohl jednotlivé speciální či problematické dopravní situace nebo chyby s žadatelem se sluchovým postižením rozebírat.

2. Komunikace přes piktogramy (nápad respondenta, schváleno respondenty)

V současnosti jsou jedním z mála operativních dorozumívacích způsobů pro komunikaci s těžce sluchově postiženými žadateli gesta. To platí jak pro autoškolu na auto, tak i na motocykl. Alternativou by mohl být malý displej v zorném poli žadatele, kde by se objevovaly piktogramy, které by učitel klikal např. na tabletu, nebo mobilním telefonu.

3. Komunikace přes smart brýle (nápad respondenta, schváleno respondenty)

Technologie smart brýlí, která provádí živý přepis textu, by výrazně usnadnila komunikaci mezi učitelem a žadatelem. Takové řešení však nebylo dostatečně testováno a zásadní otázkou je, zda by nepředstavovalo riziko rozptylu pozornosti v průběhu jízdy a tím snížení bezpečnosti.

KDE METODIKU KOMUNIKOVAT

Řidiči se sluchovým postižením by pokládali za přínosné, aby metodika obsahovala informace nejen pro učitele, ale i pro již aktivní řidiče se sluchovým postižením, nebo ty, kdo se chystají autoškolu absolvovat. Zaznělo, že mnohé užitečné informace často postrádají. Ideálními informačními kanály pro lidi se sluchovým postižením by byly:

1. Televizní klub neslyšících (TKN) – reportáž přes jednoho z respondentů
2. Zprávy na ČT 2 ve znakovém jazyce
3. sociální sítě a organizace sluchově postižených (např. ASNEP, CzechDeafYouth, Česká unie neslyšících, Svaz neslyšících a nedoslýchavých, Tichý svět a další)

Všichni respondenti se sluchovým postižením během výcviku v autoškole používali určitá gesta, která si individuálně domluvili s učitelem. Standardizace základních gest by měla být jedním z klíčových prvků metodiky. Gesta by měla ideálně:

1. být přirozená (např. určení směru)
2. vycházet ze znakového jazyka
3. být přizpůsobena tomu, aby si je snadno dokázali osvojit učitelé,
4. být prováděna levou rukou učitele v zorném poli žadatele.

Z ROZHOVORŮ S UČITELI AUTOŠKOL:

Vést žadatele se sluchovým postižením v autoškole je pro učitele autoškol často výzvou, jelikož se při práci s takovým žadatelem potkávají s mnoha překážkami. Jedním z hlavních důvodů, proč učitelé umožnili lidem se sluchovým postižením účast ve výuce, byla motivace podpořit konkrétního člověka ze svého okolí.

Dle odpovědí se nicméně učitelé obávají hlavně toho, že nebudou dostatečně vybavení a připravení pro specifickou formu komunikace s lidmi se sluchovým postižením (především neslyšícími) a že v případě krizové situace nebude žadatel se zrakovým postižením reagovat dostatečně rychle. *Je nutné také uvést, že žádný učitel neměl k dispozici materiály vhodné pro výuku se zdravotním (resp. sluchovým) postižením.*

Z ROZHOVORŮ SE ZKUŠEBNÍMI KOMISÁŘI:

Zkušební komisaři si nemohou vybrat, koho budou při zkoušce hodnotit. Pokud mají za sebou více let praxe a zkušeností, zvládají tuto roli obvykle s větší lehkostí.

Z hlediska komunikace je zkouška žadatelů se sluchovým postižením specifickou situací, při které naviguje zkušební komisař. Instrukce pak dle zjištění zkušební komisaři předávají většinou ve formě gest. Výjimku tvořil zkušební komisař, který seděl za sedadlem žadatele a komunikoval s žadatelem se sluchovým postižením pomocí doteků (např. 1 poklepání na pravé rameno = odbočení doprava, 1 poklepání na levé rameno = odbočení doleva).

Výsledky dotazníkového šetření

ŘIDIČI SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Dotazníkové šetření ukázalo, že většina lidí se sluchovým postižením absolvovala výuku ve standardní autoškolě bez jakýchkoli speciálních úprav, přesto ji však hodnotí relativně pozitivně (průměrná známka 5 z 7).

1. Většina respondentů měla závažnou ztrátu sluchu, která často nastala před osvojením mluvené řeči. Sluchadla byla nejrozšířenější pomůckou, používá je 49,2 % respondentů.
2. Nejběžnější způsob komunikace byl u většiny respondentů kombinace českého znakového jazyka a mluvené řeči.
3. Standardní autoškolou absolvovalo 63 % respondentů, 50,7 % z celkového počtu absolvovalo již se sluchovým postižením, 12,3 % z celkového počtu absolvovalo autoškolou ještě před tím, než získali sluchové postižení hendikepu.
4. Autoškolou, která byla speciálně přizpůsobena potřebám žadatelům se sluchovým postižením, absolvovalo 23,3 %.
5. Jinou zkušenost měli 2 respondenti: jeden absolvoval standardní autoškolou s drobným přizpůsobením, druhý autoškolou s neslyšícím učitelem.
6. Kolem 8 % respondentů se pokusilo získat řidičské oprávnění, ale narazili na překážky, které jim to znemožnily.

Respondenti, kteří absolvovali autoškolou s nějakou formou přizpůsobení, toto přizpůsobení upřesnili následovně:

1. 76,5 % absolvovalo autoškolou učitelem, který měl zkušenosti s výukou žadatelů se sluchovým postižením
2. 35,3 % mělo při výuce k dispozici tlumočnicka znakového jazyka
3. 17,6 % uvedlo, že jim byl poskytnut individuální přístup
4. a jako „jiné“ respondent upřesnil, že měl neslyšícího učitele.

Zkušební řidiči se sluchovým postižením uvedli, že by ocenili vizuální upozornění na houkání vozidel IZS a další dopravní situace, například prostřednictvím displeje v autě. Situace jako jsou blížící se vozidla s právem přednostní jízdy, komunikace v případě nehody nebo železniční přejezdy pro ně totiž jsou nejproblematictější.

Protože může být komunikace se složkami IZS v krizových situacích (například při nehodě) komplikovaná, řidiči se sluchovým postižením by chtěli předem znát všechny dostupné možnosti, jak s policií či záchranáři efektivně komunikovat.

Během získávání řidičského oprávnění respondenti nejčastěji naráželi na komunikační bariéry v autoškolách.

Pro praktickou výuku by preferovali předem domluvená jednoduchá gesta, ideálně vycházející ze znakového jazyka.

Jako účinnou metodu by uvítali nahrávání průběhu jízd na palubní kameru pro lepší rozbor chyb a detailní zpětnou vazbu.

Data také potvrzují potřebu většího zapojení vizuálních materiálů do výuky, neboť většina respondentů považuje například piktogramy a symboly za nejsrozumitelnější formu sdělení.

Pro obě části zkoušky (teorie i praxe) neslyšící respondenti zdůrazňují potřebu tlumočnicka znakového jazyka pro plynulejší komunikaci.

V praktické výuce by uvítali možnost skládat zkoušku u specializovaného zkušební komisaře, který rozumí specifickým potřebám řidičů se sluchovým postižením.

Jako užitečnou pomůcku pro běžný provoz by respondenti uvítali vizuální signalizaci houkaček a displeje zobrazující aktuální dopravní situaci.

Pro 77,2 % dotazovaných bylo v době pořízení ŘP důležité zjistit informace o tom, jak se zachovat během nehody. Pro skoro polovinu respondentů bylo také důležité naučit se parkování a komunikaci s policií nebo složkami IZS.

V otevřené odpovědi respondenti uváděli, že naráží na následující problémy:

1. jasné informace o příslušných úřadech
2. problém s harmonizovanými kódy 01 a 02
3. kritika nedostatečné osvěty o významu harmonizovaných kódů

Překážky při pořízení ŘP

- Odmítnutí přijetí do autoškoly – Někteří žadatelé se sluchovým postižením byli odmítnuti kvůli úplné ztrátě sluchu.
- Obavy z komunikace při rozšíření řidičského oprávnění – strach z obtížné komunikace s učitelem a zkušebním komisařem, zejména při rozšíření na skupinu A (motocykly).
- Problémy s vnímáním dopravních informací – obtížná orientace v situacích, kde je potřeba adekvátně reagovat na nehody, policejní kontroly nebo např. sanitku.
- Negativní postoj lékařů – někteří lékaři vyjadřovali zásadní nesouhlas s udělením řidičského oprávnění pro většinu skupin, někteří nechtějí dát ani potvrzení na základní skupiny, nebo si je podmiňují dalšími specializovanými vyšetřeními (např. u psychologa).

Standardní autoškola

1. Komunikační bariéra během teoretické výuky:
 - a) někteří žadatelé se sluchovým postižením museli po celou dobu komunikovat psanou formou
 - b) učitele ovládali pouze několik základních gest, což vedlo k obtížné domluvě,
 - c) horší komunikační orientace ve velké skupině lidí na teoretické výuce
2. Překážky u praktického výcviku:
 - a) hluk motoru auta brání dobrému porozumění učiteli, pokud žadatel se sluchovým postižením využívá pro komunikaci sluch
 - b) „Určité omezení v oblasti komunikace s učitelem. Složitější komunikace v průběhu jízd, nebylo možné sledovat informace v průběhu jízdy.“
 - c) nedostatek času na vysvětlení pokynů
 - d) nemožnost odezírání při výcviku (pokud učitel seděl vedle žadatele se sluchovým postižením, v průběhu jízdy).

Autoškola s přizpůsobením

1. Tlumočení
 - a) jako překážka byla zmíněna nedostatečná kvalifikace tlumočnicka (nedostatečná kvalita tlumočení do znakového jazyka)
 - b) nedostupnost tlumočnicka znakového jazyka v menších městech/na venkově
 - c) při výuce chyběla možnost využít tlumočnicka znakového jazyka.
 - d) Nedostatečná trpělivost učitelů

Praktický výcvik

Způsob navigace

1. Předem domluvená a ujasněná gesta rukou od spolujezdce jsou jasně preferována – 80,6 % respondentů je považuje za bezproblémové
2. Digitální displej s jednoduchými grafickými pokyny je druhou nejčastější volbou 29,9 %
3. Domluvený dotyk (např. na rameni) 17,9 %
4. Tištěné kartičky 10,4 %
5. Znakový jazyk ve zpětném zrcátku 10,4 %
6. Indukční smyčka do sluchadel 9 %
7. Světelná signalizace 9 %
8. Smart brýle 7,5 %
9. Psaní na papír
10. Mobil s automatickým přepisem mluvené řeči

Univerzální gesta

Pokud by měla vzniknout univerzální gesta pro komunikaci v rámci praxe, je podle respondentů prioritou:

1. Jednoduchost gest– 68,8 % respondentů souhlasí, že gesta by měla být snadno naučitelná jak pro učitele, tak i pro zkušební komisaře
2. Propojení se znakovým jazykem je důležité pro 51,6 % respondentů, což usnadní porozumění těm, kteří znakový jazyk ovládají.

Obsah sdělení

1. Piktogramy/symboly jsou jednoznačně nejoblíbenější – 64,2 % respondentů je považuje za nejjasnější,
2. Diagramy a grafická schémata jsou druhou nejčastější volbou (47,8 %),
3. Heslovitý text a psaný text ve větách zvolilo shodně 35,8 % respondentů. Tyto formy tedy patří mezi méně preferované možnosti.
4. Mluvení do mikrofonu/smyčky do sluchadel
5. Český znakový jazyk

Další metody

1. Respondenti by ocenili metodu nahrávání jízd, která by umožnila pozdější detailnější rozbor a analýzu chyb (70,1 %).
2. Použití modelu (např. Lego) pro vysvětlení konkrétních situací bylo méně populární volbou (37,3 %).
3. Kvalitní překlad do českého znakového jazyka
4. Hry a simulace (např. dopravní prostředí v místnosti) – bezpečný způsob nácviku před reálnou jízdou
5. Interaktivní software – moderní řešení pro modelování situací, vhodné i pro slyšící.

Teoretická zkouška

1. Přítomnost tlumočnicka znakového jazyka – tuto možnost by uvítalo 56,7 % respondentů
2. Počítačová verze testu s překladem do znakového jazyka je druhou nejčastější volbou (49,3 %)
3. Prodloužený čas na teoretickou zkoušku (40,3 %)
4. Individuální forma zkoušení – s tlumočnickem znakového jazyka, přepisovatelem mluvené řeči nebo bez nich (35,5 %).
5. Nejméně populární metodou byla přítomnost přepisovatele mluvené řeči (užitečné pro úvodní instrukce, dodatečné dotazy, apod.).

Praktická zkouška

Pro praktickou zkoušku by respondenti preferovali:

1. Přítomnost tlumočnicka znakového jazyka po celou dobu zkoušky preferovalo nejvíce respondentů – 46,3 %
2. Podobný počet respondentů zvolil možnost Individuální přístup: absolvování zkoušky u specializovaného zkušební komisaře – 44,8 %
3. Přítomnost tlumočnicka znakového jazyka nebo přepisovatele mluvené řeči při prezentaci, kontrole dokumentů a pokynech žadateli se sluchovým postižením by ocenilo 40,3 %
4. Zařazování přestávek, například pro přijetí nových instrukcí – 23,9 % respondentů.

Řízení obecně

Respondenti mají k řízení spíše pozitivní nebo neutrální vztah.

1. 81 % uvedlo, že je řízení baví a cítí se při něm jistě
2. 14,3 % respondentů zmínilo, že jim řízení nevádí, ale pokud mají možnost, raději neřídí
3. Méně než 5 % respondentů uvedlo, že jim řízení způsobuje stres.

Pomůcky u řízení

Respondenti sdělili své návrhy, co by jim pomohlo usnadnit řízení s jejich sluchovým postižením. Respondenti preferují vizuální a světelné pomůcky, které by kompenzovaly nedostatek sluchového vnímání při řízení.

1. *Vizuální signalizace houkaček vozidel IZS* – například světelné upozornění na palubní desce nebo v navigaci.
2. *Alarm pro detekci blížících se vozidel s právem přednostní jízdy* – zvukový nebo vibrační signál upozorňující na blížící se vozidlo IZS.
3. *Navigace s integrovanými upozorněními* – navigační systémy (např. Waze) s vizuálními varováními o blížící se sanitce, policii či hasičích.
4. *Displej zobrazující dopravní informace* – varování o nehodách, zácpách a jiných událostech, které slyšící řidiči vnímají z rádia.

Doplňující informace:

Respondenti měli na konci dotazníku prostor dodat k tématu další návrhy a názory a sdělili potřebu:

1. Zlepšení výuky v autoškolách – více času na nácvik parkování, nácvik krizových situací (smyky, led), méně teorie na úkor praktického tréninku a možnost, aby si žadatel se sluchovým postižením někdy sám určoval trasu.
2. Lepší příprava na nehody – vysvětlení pojištění, dostupnost formuláře o nehodě v českém znakovém jazyce (ČZJ) a podpora v komunikaci s pojišťovnou a policií.

3. Podmínky pro výuku na motocyklu – upozornění, že některá opatření nelze aplikovat na výcvik motocyklů, kde je učitel oddělen od žadatele se sluchovým postižením.
4. Finanční spravedlnost – respondenti uvedli, že lidé se sluchovým postižením by neměli platit vyšší ceny za lekce v autoškole kvůli svému postižení. Otázkou zůstává, jak by měly být autoškolám kompenzovány vyšší náklady na provádění výuky a výcviku.
5. Dostupnost testů v ČZJ – všechny zkoušky by měly být dostupné v českém znakovém jazyce. (<https://www.tichezpravy.cz/category/autoskola/>)
6. Komunikační bariéry při nehodách – potřeba vizuálních pomůcek nebo asistence v případě nehody, pokud člověk se sluchovým postižením nemá k dispozici slyšícího spolujezdce.

UČITELÉ A ZKUŠEBNÍ KOMISAŘI

Respondenti nehodnotili práci se žadateli se sluchovým postižením jako zvlášť náročnou – jako hlavní překážky uváděli spíše organizační a komunikační problémy.

Při práci se žadateli se sluchovým postižením respondenti čerpali pomoc od zkušenějších kolegů nebo využili speciální materiály. Někteří však přiznali, že se na práci nijak nepřipravovali.

Učitelé uváděli použití vizuálních pomůcek při výuce žadatelů se sluchovým postižením. Zkušební komisaři se snažili během zkoušky vytvořit běžnou atmosféru bez lítosti či předsudků.

Tlumočnice sdělila vlastní zkušenost:

- a) Žadatel se sluchovým postižením musí dobře vidět tlumočnicka a mít dostatek času na zpracování informací.

Učitelé vysvětlili, že v rámci výuky pomáhá:

1. Vizuální komunikace – kreslení dopravních situací nebo využití mobilních aplikací pro automatický přepis mluvené řeči do textu.
2. Domluva trasy předem a vyhodnocení chyb po jízdě – předem definovaná trasa v navigaci a zpětná vazba až po skončení jízdy (s výjimkou závažných chyb).

Zkušební komisaři uvedli, že jim pomohla:

- a) Přátelská atmosféra bez lítosti. Snažili se klást důraz na praktické dovednosti a využití humoru k uvolnění napětí.

Metody

1. Vodící motocykl (žadatel se sluchovým postižením kopíruje učitele vpředu)
 - a) Hodnocení: 3,7 / 7

- b) Pozitiva: názorná ukázka, snazší navigace, možnost postupného výcviku
 - c) Negativa: riziko pasivního následování bez učení se samostatnosti, omezená možnost korekce chyb
2. Model s dvěma učiteli (žadatel se sluchovým postižením mezi nimi)
 - a) Pro výuku motorkářů, kde by při praktických jízdách byli přítomni dva učitele na vlastních motocyklech a žadatel se sluchovým postižením by jel mezi nimi.
 - b) Hodnocení: 4,4 / 7
 - c) Pozitiva: lepší dohled a bezpečnost, možnost okamžité korekce chyb
 - d) Negativa: možná dezorientace žadatele se sluchovým postižením, nesynchronizace učitelů, stres, riziko ztráty vizuálního kontaktu.
 3. Používání univerzálních gest a školení
 - a) 85,7 % respondentů upřednostňuje co nejjednodušší gesta pro komunikaci
 - b) Školení a metodické materiály s doporučeními a příklady dobré praxe si respondenti velmi přejí (hodnocení: 6,3 / 7).
 4. Palubní kamera pro zpětnou vazbu
 - a) Výhody: objektivní záznam jízdy, možnost detailního rozboru chyb – zejména přínosné pro lidi se sluchovým postižením.
 - b) Nevýhoda: časová náročnost analýzy záznamů.
 5. Displej s piktogramy v zorném poli řidiče
 - a) Hodnocení: 6,0 / 7
 - b) Pozitiva: okamžité pokyny bez nutnosti otáčet se, vizuální komunikace, vhodné pro zkoušku.
 - c) Negativa: omezená srozumitelnost složitějších pokynů, možné přetížení žadatele se sluchovým postižením, nutnost investic do technologie.
 6. Smart brýle
 - a) Hodnocení: 7/7
 - b) Pozitiva: snížení rizika nedorozumění oproti psaným poznámkám
 - c) Negativa: nárok na velkou míru přesnosti přepisu s minimálním zpožděním, riziko zahlcení textem a rozptýlení v brýlích, potenciálně velké finanční náklady pro autoškoly.

IV. Závěry a identifikace oblastí pro změny včetně indikativního návrhu potřebných opatření

Legislativní oblast

Závěr:

Současný legislativní rámec lze z pohledu výuky žadatelů se sluchovým postižením považovat za přiměřený. Ač je nutno konstatovat nedostatečné propojení mezi legislativou a praxí, které v realitě vede k tomu, že pro žáka se sluchovým postižením může být bariéra pro získání řidičského oprávnění příliš vysoká.

Pro budoucí řidiče z povolání platí přísnější zdravotní požadavky. Lidé se sluchovým postižením musí mít zajištěnou kompenzaci (např. sluchadlem) a doložit ji odborným lékařským vyšetřením. Rozhodnutí o způsobilosti je do značné míry závislé na individuálním posouzení konkrétního lékaře, co může vést k nejednotnosti v praxi.

Návrh:

- *Prodloužení času u teoretické části zkoušky:* Zvážit možnost, která by umožnila prodloužení časového limitu u testů, např. o jednu třetinu (inspirováno francouzským modelem, v ČR možné pro lidi s dysgrafií či dyslexií), pokud by se toto ukázalo jako odůvodněné.
- *Využití moderních komunikačních zařízení u motocyklů:* Zavést do praxe komunikační zařízení (např. vibrační signalizace nebo vizuální displej s pokyny učitele) u motocyklů pro výcvik žadatelů se sluchovým postižením.
- *Vydání nového metodického pokynu,* který by obsahoval rozšíření výuky budoucích učitelů/zkušebních komisařů o teoretický blok k práci se žadateli se sluchovým postižením.
- Zavedení předběžné konzultace mezi učitelem a žákem, nad rámec stávající klíčové zásady (vysvětlení před jízdou) navrhujeme zakotvit povinnost prvotní samostatné konzultace ještě před zahájením samotného výcviku. Tento prostor by měl sloužit k detailnímu nastavení a otestování komunikačního systému v klidu, mimo časový tlak vyhrazený pro jízdu, což zajistí vyšší bezpečnost i komfort obou stran.
- *Ve spolupráci s MZd připravit metodiku pro posuzující lékaře s cílem lépe systematizovat postupy při posuzování zdravotní způsobilosti, a to zejména s cílem sjednocení posuzování.*

Výcvik, výuka a příprava učitelů autoškol

Závěr:

Přijetí a následný proces učení žadatele se sluchovým postižením je pro české učitele výzvou. Přijetí nejčastěji probíhalo díky osobní motivaci pomoci někomu blízkému v okolí. Jednou z hlavních obav učitelů byly nedostatečné znalosti pro komunikaci se sluchově postiženým člověkem, což může být následně rizikem pro udržení bezpečnosti v provozu. Zároveň by učitelé měli mít povědomí o tom, jaké jsou skupiny lidí se sluchovým postižením a jaké komunikační strategie jsou pro tyto jednotlivé skupiny vhodné a funkční. Na základě toho by měla být vhodně zvolena forma, jak informace předat.

Dobrym příkladem ze zahraničí může být práce kolegů z jiných evropských států. Např. ve Velké Británii se nabízí podrobnější informace, na co se má brát ohled při výuce lidí se sluchovým postižením, kde jsou obsažené komunikační strategie, doporučená gesta pro učitele, rámec výukového přístupu apod. (Disability Driving Instructors, 2022). V Irsku je možné dobrovolně projít školením, kde se učitelé učí znakový jazyk a seznamují se s hlavními výzvami, kterým žadatelé se sluchovým postižením čelí (Road Safety Authority, 2019). Ve Finsku je práce s klienty se sluchovým postižením součástí profesní přípravy učitelů. V rámci kurzu speciální pedagogiky se seznamují se spoluprací s tlumočnickem. Také mají učitelé během své profesní přípravy možnost setkávat se s lidmi se sluchovým postižením, a nacvičovat s nimi výuku řízení (Heinonen, 2014).

I přes chybějící systematickou a jednotnou přípravu se někteří čeští učitelé autoškol snaží získávat znalosti od zkušenějších kolegů, učit se pomocí speciálních materiálů. Osvědčilo se jim předem se se žadatelem se sluchovým postižením domluvit na konkrétních gestech, využití vizuálních pomůcek, domluvit trasy před samotnou jízdou a poskytnout zpětnou vazbu na konci.

Návrh:

Úprava základních kurzů pro učitele autoškol. Již dnes je povinnou součástí základního školení způsob výuky lidí tělesně postižených, s důrazem na fyzická postižení vyžadující konstrukčně přizpůsobené vozidlo. Měly by tedy obsahovat i následující oblasti:

- Zásady komunikace s lidmi se sluchovým postižením (např. úvod do znakového jazyka, zásady v neverbální komunikaci, zadání jednoduchých pokynů, podmínky pro efektivní komunikaci, prvky komunikace před jízdou, během a po jízdě).
- Školení o komunikačních potřebách a strategiích (např. způsob komunikace odvozený od míry sluchového postižení, spolupráce s tlumočnickem, porozumění potřebám žadatelů se sluchovým postižením, vizuální pokyny, adaptované výukové materiály).
- Přehled o legislativě, která souvisí s problematikou získávání řidičského oprávnění a řízení motorových vozidel u lidí se sluchovým (zdravotním) postižením.

Vydání doporučených metodik pro práci se sluchově postiženými žadateli:

- Příručka pro učitele, která by měla obsahovat doporučení, jak přizpůsobit výuku (organizace a podmínky jízdy, vhodná forma komunikace během výcviku, průběh praktické zkoušky, další relevantní informace pro předání žadatelům se sluchovým postižením).
- Vytvoření checklistu pro učitele, co je třeba zajistit při výcviku žadatele se sluchovým postižením.
- Vytvoření doporučení, které bude obsahovat kontaktní bod, na který se mohou učitelé obrátit s dotazy či žádostí o odbornou radu ohledně individuálních potřeb žadatelů – například formou seznamu neziskových organizací, které se věnují právům lidí se sluchovým postižením.

Technologické řešení realizace výcviku a zkoušek

Závěr:

Využívání nejrůznějších pomůcek se jeví jako neoddelitelná část praktické přípravy a zkoušení žadatelů se sluchovým postižením, s cílem kompenzovat nedostatečné sluchové schopnosti. Lidé se sluchovým postižením nemají v ČR nijak speciálně upravená vozidla, stejně jako většina evropských zemí to nemají legislativně povinné – výjimkou jsou např. Itálie (povinnost vzniká individuálně na základě lékařského posudku), Francie (dodatečná zpětná zrcátka pro zlepšení zadního a bočního výhledu, vizuální palubní desky), Rumunsko (větší zrcátka), Španělsko (dvě vnější zpětná zrcátka a panoramatické zrcátko uvnitř vozidla).

Z provedeného výzkumu je patrné, že omezená schopnost včasné detekce vozidla s právem přednostní jízdy je pro sluchově postižené žadatele jednou z nejproblematictějších situací v provozu, jelikož vyžaduje rychlou reakci na sluchový podnět. Vizuální pomůcka upozorňující na takový akustický podnět by byla ideálním řešením. Vizuální signalizace by byla užitečná i v případě železničního přejezdu.

V současnosti je mezi učiteli nejoblíbenější formou komunikace se žadatelem se sluchovým postižením při praktickém výcviku domluvený systém gest. Digitální displej je druhou nejčastější volbou. V praxi se často používají spíše pomůcky v nedigitální podobě, např. různá schémata a diagramy pro informování žadatele o průběhu jízdy. Dále se pro sdělení využívají písemné poznámky nebo vizuální pomůcky. Veřejně jsou dostupné např. instruktážní kartičky vyvinuté ve Velké Británii, určené pro komunikaci zkušebního komisaře a žadatele se sluchovým postižením. Slouží k rychlému předání informací pomocí jednoduchých pokynů v psané podobě. V některých případech je další možnou a využívanou technickou pomůckou světelný systém, který slouží k indikaci brždění, signalizaci zrychlování nebo zařazení rychlosti, upozornění na klakson a houkačku, nebo signalizaci směrových světel. Světelné panely jsou zpravidla umístěné přímo v zorném poli žadatele se sluchovým postižením.

Návrh:

- Překlady do českého znakového jazyka jsou jediná ideální forma předávání informací žadatelům, kteří jsou neslyšící a komunikují v tomto jazyce. Nedá se spoléhat na informace v psaném českém textu, protože jim nemusí bezpečně porozumět.
- Gesta pro komunikaci – jednoduché znaky, které učitel využije k doplnění pokynů během výuky/jízdy.
- *Kamera za účelem nahrání jízdy* – jako podklad k následnému poskytování zpětné vazby v klidném prostředí.
- Komunikace prostřednictvím *piktogramů*, které by se objevovaly na displeji v zorném poli žadatele se sluchovým postižením. Učitel by je v tomto případě zadával např. na svém tabletu.
- *Smart brýle* – pro přepis textu.

- *Vizuální signalizace* na palubním displeji nebo v navigaci pro upozornění na nebezpečné prvky v dopravě, např. vozidla s právem přednostní jízdy, železniční přejezd, nehoda
- *Navigace s integrovanými upozorněními* – navigační systémy (např. Waze) s vizuálními varováními o blížící se sanitce, policii či hasičích.
- *Využití her nebo simulací*. Vhodná forma přípravy před reální jízdou v provozu.
- Teoretická zkouška: umožnit pro počítačovou verzi testu *překlad do znakového jazyka*.
- Tvorba či zakoupení již existujícího *technologického asistenčního systému*. Např. SAM (Smart Assistant Monitor) od společnosti PIMAS, který slouží k podpoře řízení u lidí se sluchovým postižením. Představuje odnímatelný head-up displej, hlasovou komunikační jednotku a anténu pro detekci vnějších zvuků. Na displeji se zobrazují indikátory různé priority:
 - oranžová upozornění slouží k udržení bdělosti žadatele se sluchovým postižením
 - zelená upozornění se týkají akcí nebo méně urgentních situací
 - červená upozornění signalizují varování, například při detekci vozidla záchranné služby
 - modrá upozornění jsou spojena s okolním prostředím a směrem jízdy (PIMAS, n.d.).

Závěrečná zkouška a vzdělávání zkušebních komisařů

Závěr:

Zkušební komisař hodnotí kvalitu jízdy u praktické zkoušky bez práva výběru zkoušených žadatelů. Dle zjištěných informací sehrály pracovní zkušenosti důležitou roli při zvládnání zkoušení lidí se sluchovým postižením. Osvědčil se individuální a respektující přístup zkušebního komisaře, včetně snahy vytvořit uvolněnější atmosféru.

V rámci praktické zkoušky je zásadní dosažení shody komunikace učitele, žadatele se sluchovým postižením a zkušebního komisaře, případně zajištění tlumočení znakového jazyka. Učitel by v tomto ohledu měl hrát klíčovou roli – měl by předem zkušebnímu komisaři vysvětlit a zprostředkovat domluvený či doposud praktikovaný způsob komunikace mezi ním a žadatelem se sluchovým postižením, neboť již má zkušenosti ze cvičných jízd s konkrétním žadatelem.

Z výzkumu vyplynulo několik možných způsobů komunikace během zkoušky: odezírání od zkušebního komisaře, sledování tlumočnicka, gesta učitele a gesta zkušebního komisaře, příp. komunikace prostřednictvím doteků. Některé jsou ale právem vnímány jako problematické. Většina respondentů v českém výzkumu se shodla na tom, že ideální jsou gesta, která by měla být co nejjednodušší.

Zároveň by mělo být samozřejmostí, že zkušební komisař bude o zkoušce žadatele se sluchovým postižením informován s dostatečným předstihem. To by umožnilo jeho předchozí komunikaci s učitelem, příp. tlumočnickem či žadatelem, a předešlo by to nedorozuměním během zkoušky. Zajištění kvalitní komunikace je důležitým předpokladem bezpečného a objektivního průběhu zkoušky.

Návrh:

- Povinné proškolení zkušebních komisařů v oblasti specifik komunikace s lidmi se sluchovým postižením
- V rámci systému profesního vzdělávání zkušebních komisařů zavést samostatný modul zaměřený na:
 - základní principy komunikace s lidmi se sluchovým postižením (včetně použití gest, mimiky),
 - seznámení s možnými řešeními komunikace s lidmi se sluchovým postižením během zkoušky (s tlumočnickem, s učitelem, s použitím vizuálních pomůcek)
- Vytvoření sady doporučených standardizovaných gest pro praktickou zkoušku
 - Pro zajištění jednotnosti a srozumitelnosti komunikace se navrhuje vytvoření sady jednoduchých, vizuálně srozumitelných pokynů (např. „zastav“, „odboč vlevo“, „pokračuj rovně“), které by byly volně dostupné a mohly být využívány jak učiteli, tak zkušebními komisaři.
- Zajištění možnosti absolvovat zkoušku u specializovaného zkušebního komisaře (například na úrovni krajů).

- Zajištění předběžné komunikace mezi učitelem a zkušebním komisařem
 - Zkušební komisař by měl mít možnost se před zkouškou seznámit s domluveným způsobem komunikace (např. kdo bude dávat pokyny, jaká gesta se použijí, zda bude přítomen tlumočník apod.). Tato příprava by měla být součástí standardního postupu při registraci žadatele se sluchovým postižením ke zkoušce.
- Využití technologických pomůcek během zkoušky
 - V případech, kdy je k dispozici vizuální systém (např. tablet, navigace s piktogramy), lze zvážit jeho použití i během závěrečné zkoušky za podmínky, že bude schválen a dopředu otestován učitelem i zkušebním komisařem.
- Zpětná vazba po zkoušce
 - Zavést možnost zpětné vazby od žadatelů se sluchovým postižením po absolvování zkoušky, např. pomocí anonymního dotazníku. Tyto informace mohou sloužit ke zlepšení vzdělávání zkušebních komisařů a přizpůsobení praxe.

Informování a podpora neslyšících žadatelů o ŘO

Závěr:

Z dosavadního šetření vyplývá, že mezi lidmi se sluchovým postižením přetrvává nedostatečná informovanost o podmínkách, průběhu či určitých změnách týkajících se výuky a výcviku v autoškole. Respondenti projevili zájem o dostupný informační manuál, který by nebyl určen výhradně učitelům, ale i samotným žadatelům se sluchovým postižením.

Návrh:

Zvolit jeden nebo více z uvedených komunikačních kanálů jako oficiální prostředek pro sdílení aktuálních informací a změn týkajících se získávání řidičského oprávnění pro lidi se sluchovým postižením. Zároveň by bylo vhodné, aby tyto platformy vzájemně odkazovaly na další důležité informační zdroje, a tím přispěly ke zvýšení dostupnosti informací. Informace by měly být orientované na přihlášení do autoškoly, průběh kurzu a zkoušek, na práva žadatelů se sluchovým postižením o řidičské oprávnění (např. možnost využití tlumočnicka znakového jazyka nebo přepisovatele, vizuální pomůcky), kontakty na autoškoly pracující s lidmi se sluchovým postižením. Měly by také být komunikované postupy při vzniku nehod, komunikace s bezpečnostními složkami, popis zdravotních kódů, informace o označení vozidla apod. Formát by měl být přizpůsoben – např. krátká videa ve znakovém jazyce s titulky a doprovodným textem. Jednoduché grafické přehledy, např. leták v PDF formátu s QR kódem odkazujícím na překlad do znakového jazyka.

V. Seznam zdrojů

Autosécurité. (2021). *MEIN LEITFADEN ZUM FÜHRERSCHEIN*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://www.autosecurite.be/wp-content/uploads/2021/06/FM2100-Mon-guide-du-permis-de-conduire-Groupe-1-Theorie-DE.pdf

Bussgeldkatalog. (2024). *Gehörlos den Führerschein machen: Geht das überhaupt?* <https://www.bussgeldkatalog.de/gehoerlos-fuehrerschein/#:~:text=Kurz%20%26%20knapp%3A%20Geh%C3%B6rlos%20den%20F%C3%BChrerschein%20machen&text=Ja%2C%20aber%20Menschen%20ohne%20Geh%C3%B6r,Theorieunterricht%20h%C3%A4ufig%20mit%20Videoclips%20unterrichtet>

Carlider. (n.d.). Puede una persona sorda conducir? https://www.carlider.es/Un-sordo-puede-conducir-Todo-depende-de-la-categoria-del-vehiculo-es-1-95-0.html?utm_source=chatgpt.com

CBR. (n.d.). Tolken voor theorie-examens en praktijkexamens. <https://www.cbr.nl/nl/service/nl/reservering-examens-en-rijtesten/tolken-voor-theorie-examens-en-praktijkexamens>

cnaeFundación. (2013). *El manual de conducción, en lenguaje de signos*.

Deaco. (2023). *Un sourd peut il conduire?* <https://www.deaco.fr/conseils/sante-sourd-malentendant/105-un-sourd-peut-il-conduire#:~:text=Oui%2C%20il%20existe%20des%20auto,mieux%20accompagner%20les%20%C3%A9l%C3%A8ves%20sourds>

Digi24. (2019). *Solicitanții de permis auto care au probleme mari de auz, obligați să aibă oglinzi mai mari la mașini*. <https://www.digi24.ro/stiri/actualitate/social/solicitantii-de-permis-auto-care-au-probleme-mari-de-auz-obligati-sa-isi-echipeze-masinile-cu-oglinzi-mai-mari-1162357>

DisabilinAuto. (n.d.). Patente speciale disabili: il riconoscimento di idoneità alla guida. <https://www.disabilinauto.it/patente-speciale/>

Disability Driving Instructors. (2022). *Teaching Deaf People to Drive. A Handbook for Driving Instructors*.

Doof. (2015). *Doven en slechthorenden kunnen gewoon autorijden*. <https://www.doof.nl/algemeen/doven-en-slechthorenden-kunnen-gewoon-autorijden-29677/>

Driver Education Supplies (n.d.). *Teach the Deaf to Drive*. <https://www.drivingschoolsupplies.ie/store/p134/teaching-the-deaf-to-drive.html>

Elmol. (n.d.). *KURS PRAWO JAZDY KATEGORIA B DLA OSÓB NIESŁYSZĄCYCH*. <https://elmol.pl/kursy-prawa-jazdy-warszawa/kurs-kategoria-b-dla-osob-nieslyszacych/>

Færdselsstyrelsen. (2022). *RETNINGSLINJER FOR KØREPRØVER*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.fstyr.dk/Media/638211459151027867/Retningslinjer%20for%20k%C3%B8repr%C3%B8ver%20-%20april%202022.pdf?fbclid=IwAR2t0yDGqjSNvRT5AIGX6YJfucXfV2kaF8eOru04mX67xBlg5Uqt1Fe0nVI>

GAES. (n.d.). *Conducir coche, moto, autobús, caravana: ¿la pérdida de audición influye?* <https://www.gaes.es/llevar-soluciones-auditivas/vivir-con-audifonos/un-sordo-puede-conducir>

Hájková, K. (2016). Podpora žáků se sluchovým postižením v běžné škole. UJEP.

Heinonen, A. (2014). *Viittomakielentulkin ja liikenneopettajan näkemyksiä moniammatillisesta yhteistyöstä autokoulutulkkausessa*.

Hrubý, J. (2010). Úvod do výchovy a vzdělávání sluchově postižených. Tiché učení. <https://doi.org/ISBN:978-80-904786-1-9>

<https://fundacion.cnae.com/index.aspx/ponen-en-marcha-el-primer-manual-de-conduccion-en-lenguaje-de-signos>

IntechOpen (2022). Overview on Hearing Loss and Auditory Disorders. <https://www.intechopen.com/chapters/82244>

Ludíková, L., & Suralová, E. (2006). *Základy surdopedie*. UP Olomouc.

Luís, Z. H. D. J. (2017). *O ensino de condução automóvel a pessoas surdas em Portugal* (Doctoral dissertation).

Marschark, M., & Hauser, P. C. (2011). *How Deaf Children Learn*. Oxford University Press.

Ministère de l'Intérieur. (n.d.). *L'examen du permis pour les personnes en situation de handicap*. <https://www.securite-routiere.gouv.fr/permis-et-situation-de-handicap/lexamen-du-permis-pour-les-personnes-en-situation-de-handicap>

Ministerstvo dopravy ČR. (2004/2024). Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel (novela vyhl. č. 445/2024 Sb.). Česká republika.

Ministerstvo vnitra ČR. (n.d.). Označení vozidla O2 pro osoby se sluchovým postižením. Portál veřejné správy. <https://gov.cz/sluzby-vs/oznaceni-vozidla-o2-pro-osoby-se-sluchovym-postizenim-S51832>

Ministerstvo zdravotnictví ČR. (2018). Vyhláška č. 165/2018 Sb., o kurzech v oblasti komunikačních systémů neslyšících a hluchoslepých osob. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-165>

ÖAMTC. (2022). *Mobilitätsclub organisiert 125er Kurse für gehörlose Menschen in Teesdorf*. <https://www.oeamtc.at/presse/mobilitaetsclub-organisiert-125er-kurse-fuer-gehoeerlose-menschen-in-teesdorf-54406572>

Paczkowski, A., Marciniak, K., & Zawada, Z. (2018). Egzamin państwowy na prawo jazdy w wersji dla osób niesłyszących. *Archiwum Motoryzacji*, 81(3), 109-128.

Parlament České republiky. (2000). Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>

Parlament České republiky. (2000). Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. (2000). <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Picassocenromedico. (2023). *¿Puedo conducir si soy sordo? Normativa y Limitaciones*. <https://www.picassocentromedico.com/blog/2023/03/10/sordos-pueden-conducir/>

PIMAS. (n.d.). *Driving assistance and training for deaf or hard-of-hearing people. Sam visual training manual*.

Rijles Zonder Stress. (n.d.). *Rijlessen voor doven en slechthorenden*. <https://rijleszonderstress.nl/faq-leerling/hebben-jullie-ook-rijlessen-voor-doven-en-slechthorenden/#:~:text=Kan%20ik%20rijlessen%20volgen%20als%20ik%20doof%2Fslechthorend%20ben%3F&text=Jazeker!,er%20zijn%20ook%20andere%20mogelijkheden>

Road Safety Authority. (2019). *The Driving Instructor's Handbook*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/26-driving-instructor-handbook-23.2.pdf?sfvrsn=4951cc4c_3

Sheffield, A. M., & Smith, R. J. (2019). The epidemiology of deafness. *Cold Spring Harbor perspectives in medicine*, 9(9), a033258.

Sonos. (2020). *Fahrschule Glanzmann*. <https://hoerbehindert.ch/anika-fragt-nach/fahrschule-glanzmann-17365.html>

Sordità. (n.d.). *Patente per persone sorde o con deficit uditivo*. <https://www.sordita.it/norme-e-leggi/patente-per-persone-sorde-o-con-deficit-uditivo/>

Sveriges Dövas Riksförbund. (n.d.). *Frågor och svar*. <https://sdr.org/fragor-och-svar/>

Talentéo. (2014). *Écart de conduite : L'auto-école pensée pour les conducteurs sourds et malentendants*. <https://www.talenteo.fr/ecart-conduite-auto-ecole-sourds-malentendants/>

Trafikverket. (2024). *Anpassade teoripro*v. <https://www.trafikverket.se/korkort/ta-korkort/anpassade-teoripro/v/>

Triline. (n.d.). *Gehörlos*. <https://triline.ch/spezialbetreuung/gerhoerlos/>

Vítková, M. (2003). *Integrace zdravotně postižených dětí do školy*. Masarykova univerzita.

WHO. (2021). *World report on hearing*. <https://www.who.int/publications/i/item/world-report-on-hearing>

WordPress. (2015). *Doof achter het stuur*. <https://doofineenhorendewereld.wordpress.com/2015/12/04/doof-achter-het-stuur/>

Handiconduite. (2025). *Est-ce que je peux conduire si je suis malentendant ? (Permis B)*. <https://www.handiconduite.fr/est-ce-que-je-peux-conduire-si-je-suis-malentendant-permis-b/>