



Pedagogická
fakulta

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra technické a informační techniky

Bakalářská práce

Didaktické aspekty výcviku budoucích
řidičů v autoškole

Michal Maláník

Olomouc 2024

vedoucí práce: Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora	Michal Maláník
Název práce	Didaktické aspekty výcviku budoucích řidičů v autoškole
Typ práce	Bakalářská
Pracoviště	Autoškola Havala – učitel/instruktor
Vedoucí práce	Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.
Rok obhajoby	2024
Abstrakt	<p>Tématem bakalářské práce je výuka a výcvik v autoškole dle didaktických aspektů v autoškole. Práce se zabývá analýzou a rozborem zákonného ukotvení autoškoly. Dále zkouškou a výstupem budoucích řidičů. Její výukou a výcvikem. Tím vyvozuje další problematiku spojenou s didaktickou částí a její absencí v autoškole. Práce se zabývá učitelem samotným a jeho kompetencemi k výuce a výcviku.</p> <p>V didaktické kapitole vidíme použití taxonomií a didaktických cílů a jejich přínos pro zkvalitnění výuky a výcviku. Zaměřujeme se i na analýzu výukových materiálů, které jsou nedílnou součástí výuky.</p> <p>Závěrem je shrnutí a navrnutí úpravy pro zlepšení a zkvalitnění výuky a výcviku v autoškolách.</p>
Klíčová slova	Autoškola, didaktika, analýza, učitel, žadatel
Rozsah práce	62 stran

Bibliographical identification

Author name and surname	Michal Maláník
Title of thesis	Didactic aspects in a driving school training
Type of thesis	Bachelor
Department	Driving school Havala – teacher/instructor
Supervisor	Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.
The year of presentation	2024

Abstract

The topic of this bachelor thesis is teaching and training in a driving school according to didactic aspects in a driving school. The work deals with the analysis of legal anchoring of the driving school. Furthermore, testing and output of future drivers, the driving school's teaching and training. This brings out another issue connected with the didactic part and its absence in the driving school. The work deals with the teacher himself and his competences for teaching and training.

In the didactic chapter, we see the use of taxonomies and didactic objectives and their contribution to improving the quality of teaching and training. We also focus on the analysis of teaching materials, which are an integral part of teaching.

The conclusion is a summary and it proposes modifications for the improvement and quality of teaching and training in driving schools.

Keywords	Driving school, didactics, analysis, teacher, applicant
Number of pages	62

Poděkování

Rád bych poděkoval mému vedoucímu Mgr. Pavlu Neumeisterovi, Ph.D. za jeho rady, připomínky a vedení. Dále bych rád poděkoval mé ženě za podporu, jež se mi od ní dostávalo, a v neposlední řadě autoškole Havala za možnost naučit se učit a předávat tak dále zkušenosti v řízení.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Pavla Neumeistera, Ph.D s využitím pramenů, které jsou řádně uvedeny v bibliografii. Zároveň prohlašuji, že tištěná a elektronická verze jsou shodné a souhlasím s jejich zveřejněním.

V Olomouci, 2024

podpis

Seznam zkratek

AC – Autocvičiště

MP – Minimální provoz

OP – Opakování a přezkoušení

OÚV – Výuka o ovládání a údržbě vozidla

POP – Profesní osvědčení omezené jen pro výuku praktického výcviku

POT – Profesní osvědčení omezené jen pro výuku teorie

POÚ – Profesní osvědčení úplné

PPV – Výuka předpisů o provozu vozidel

PV-ŘV – Praktický výcvik v řízení vozidla

PV-ÚV – Praktický výcvik údržby vozidla

PV-ZP – Praktický výcvik zdravotnické přípravy

SP – Střední provoz

TZBJ – Výuka teorie zásad bezpečné jízdy

ZP – Výuka zdravotnické přípravy

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Autoškola	4
2.1	Analýza legislativního ukotvení.....	4
2.1.1	Zákon č. 247/2000 Sb.....	4
2.1.2	Vyhláška č. 167/2002 Sb.....	12
3	Zkouška z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel	18
3.1	Zákon č. 247/2000 Sb.,	18
3.2	Vyhláška č. 167/2002 Sb.	22
4	Učitel výuky a výcviku v autoškole	30
4.1	Oprávnění k provádění výuky a výcviku	30
4.2	Kompetence učitele autoškoly.....	35
4.3	Přístup učitele k žadateli.....	36
4.4	Vstupní předpoklady žadatele o řidičská oprávnění	37
4.5	Edukační proces	39
4.6	Edukační činnost učitele autoškoly	40
5	Didaktika výuky v autoškole	41
5.1	Teoretická část výuky	44
5.1.1	Příprava do teoretické části výuky.....	45
5.2	Praktická část výuky.....	46
5.2.1	Příprava do praktické části výuky	50
6	Analýza didaktických materiálů.....	51
6.1	Zdeněk Schröter a jeho „Autoškola? Pohodlně!“	52
6.2	Václav Minář – Moderní učebnice a testové otázky	55
6.3	David Chmela – Autoškola, pravidla, značky, testy.....	57
6.4	Bezpečné cesty.....	58
6.5	Shrnutí analýzy didaktických materiálů	60
7	Závěr.....	61
8	Bibliografie	63
9	Přílohy.....	65
9.1	Tabulky	65

1 Úvod

Řízení se stalo mou vášní od prvního usednutí do motokáry. Věnuji se mu od 12 let a první řidičské oprávnění jsem získal v 15 letech na skupině AM (moped 50 ccm), dále od 16 A2 (motocykl do 125ccm/11KW) a v 18 letech jsem pokračoval skupinou B (motorové vozidlo do 3.5 t), A1 (motocykl do 35KW) a C (nákladní vozidlo). Za tuhle dobu jsem prošel několika výcviky u různých autoškol s různými učiteli.

To vše formovalo mé zkušenosti až do 31 let, kdy jsem sám složil zkoušku opravňující mne učit v autoškole na skupinách B a C. Po dobu tří let trvající praxe, jak rád nazývám svůj pracovní poměr u autoškoly Havala v Olomouci, jsem dospěl k mnoha poznatkům a zjištěním, jak učit a lépe přenášet zkušenosti nejen mladým žadatelům o řidičská oprávnění. V té době jsem se i rozhodl pokračovat se studiem na vysoké škole v oboru učitelství praktického vyučování a odborného výcviku. Rozšíření o učitelské minimum a vzdělání se v oboru pedagogiky a psychologie nyní považuji za nezbytné ke správnému vykonávání povolání učitele/instruktora autoškoly. Za dobu svého řízení pozoruji mnohá nebezpečná chování řidičů ohrožujících sebe a své okolí, což mě přimělo se pokusit předat pár jedincům zkušenosti a pokusit se zlepšit situaci na cestách.

Při volbě tématu své bakalářské práce jsem vycházel z vnitřní nespokojenosti se současným nastavením metodiky výcviku budoucích řidičů. Problémem je již dle mého názoru výuka dětí ve školním věku. Těhle problematice se věnuje Policie České republiky, která má program do základních škol a snaží se udělat pozitivní změnu ve školním prostředí. Zaměřil jsem se i na další problém, a ten je ve výuce samotných instruktorů/učitelů, kteří mají dle mého názoru nedostatečnou kvalifikaci, která je opravňuje vyučovat a připravovat na tak zodpovědnou práci, kterou je výuka a výcvik budoucích řidičů. Dále je problémem chybějící didaktická část, kdy výuka a výcvik nemají úplně jasná pravidla a absence uceleného výukového RVP (rámcového vzdělávacího programu) pro autoškoly budí dojem roztržitěné a neurčité výuky budoucích řidičů. Z pohledu pedagogického je chybějící RVP pro autoškoly, stěžejním bodem a již samotný výcvik budoucích učitelů/instruktorů je ve velké míře nedostatečný.

Každá hodina strávená v autoškole je neskutečným přínosem, zážitkem a někdy je to i adrenalinem nabytá zkušenost. Uvědomovat si jednotlivé příkazy a postupy, kterými předávám žadatelům první poznatky tak, aby je snadno pochopili a byli schopni reagovat

a cítili se pohodlně a bez stresu se vydali na svou první jízdu je velkou zodpovědností. Zjistil jsem, jak velká je část mladých žadatelů (od 1. 1. 2024 platí novela zákona č. 361/2000 Sb., která upravuje minimální věk pro získání skupiny B již v 17 letech s řidičským oprávněním pod dozorem do 18 let), kteří dost náročně získávají řidičské oprávnění kvůli stránce psychické. Avšak při správném postupu je možné odbourat strachy a připravit žadatele na úspěšnou závěrečnou zkoušku.

Díky třem letům nepřetržité praxe jsem se přesvědčil, že práce učitele autoškoly je velmi psychicky zatěžující, a je při ní potřeba mít určité předpoklady na to stát se alespoň dobrým učitelem. Tahle práce vás musí nějakým způsobem bavit a musíte být dost psychicky odolní pro její dlouhodobější zvládnutí. Umění učit, předávat srozumitelně zkušenosti a být trpělivý jsou nezbytné předpoklady pro to být učitelem/instruktořem v autoškolě.

Cíle práce

Hlavním cílem mé bakalářské práce je charakterizovat didaktické aspekty výuky budoucích řidičů. Dále, na základě analýzy legislativního ukotvení a didaktických materiálů pro žadatele posoudit, zda jsou jejich potřeby v materiálech reflektovány a prezentovány efektivním způsobem. Dalším cílem je také návrh úpravy didaktických aspektů a postupů výuky budoucích řidičů, s nimiž úzce souvisí i samotná příprava a vzdělání učitelů autoškoly.

Naplnění hlavního cíle bakalářské práce je podmíněno dosažením dílčích cílů, kterými jsou:

1. analýza legislativního ukotvení – klasifikace a prozkoumání cílů vzdělávání řidičů,
2. zařazení učitele výuky a výcviku v autoškole do systému a popis jeho role,
3. sledování a hodnocení didaktických postupů v autoškole,
4. porovnání a třídění vzdělávacích materiálů pro autoškoly z hlediska výsledku procesu didaktické tvorby obsahu,
5. návrh na revizi předchozích bodů.

Stanoveným cílům bude odpovídat struktura bakalářské práce. První kapitola se bude věnovat legislativní stránce a analýze cílů vzdělávání řidičů. Její součástí je předvedení a dovysvětlení zákonů a vyhlášek týkajících se výcviku budoucích řidičů. Stejně zákony budou v další kapitole použity k definici zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Je potřeba zmínit, že zákony a vyhlášky, z nichž bude v práci čerpáno, jsou uváděny pouze v rozsahu relevantním pro zaměření této práce, a to jsou řidičská oprávnění pro motorová vozidla skupiny B. Následují kapitoly a podkapitoly věnující se samotnému učiteli v autoškole, popsání jeho role, oprávněním, kompetencím. Tyto kapitoly plynule přecházejí k didaktice výuky v autoškole, jak kapitole o teoretické části, tak kapitole o části praktické. Důležitou součástí práce je také její empirická kapitola věnovaná analýze didaktických materiálů. V neposlední řadě tato práce nabízí i návrh na úpravu doposud zmiňovaných nedostatků v tomto úseku vzdělávání.

2 Autoškola

Autoškola je místem pro získání řidičského oprávnění, kde žadatel absolvuje výcvik a nabude potřebných znalostí jak teoretických, tak praktických, ke splnění závěrečných zkoušek pro zvolenou skupinu oprávnění. Autoškola musí splňovat podmínky pro udělení oprávnění vyučovat budoucí řidiče dle zákona č. 238/2002 Sb., kde je úplné znění zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn. Tento zákon je stěžejním zákonem společně s vyhláškou č. 167/2002/ Sb. jakožto vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Zde můžeme vidět spletnost prolínajících se zákonů ohledně autoškol. Pro některé může být neustálá změna a rychlý vývoj matoucí.

2.1 Analýza legislativního ukotvení

Pro lepší pochopení je potřeba znát legislativní ukotvení jednotlivých zákonů a vyhlášek. Jedná se o jedno z nejvíce se měnících zákonných odvětví, v němž se musí člověk zorientovat mezi prolínajícími se zákony, vyhláškami a jejich novelami. Níže si dovoluji zkopírovat části zákonů v jejich úplném znění. Zákon č. 247/2000 Sb. a vyhlášku č. 167/2002 Sb. Jejich obsah redukuji na skupinu B a výběrem pro nás stěžejních paragrafů, týkajících se teoretického a praktického výcviku.

2.1.1 Zákon č. 247/2000 Sb.

Jeden z nejdůležitějších zákonů pro autoškoly. Je stěžejním pilířem, z kterého čerpají všechny autoškoly a díky kterému je ustanovena základní výuka a výcvik. Zákon pojednává o podmínkách provozování autoškol, právech a povinnostech učitelů, způsobu provádění výuky a dalších bodech, bez kterých by autoškola nebyla ustálenou institucí pro vzdělávání v dopravním odvětví. Níže uvádím citace z právě zmíněného zákona.

Zákon č. 247/2000 Sb. je „Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje

a) podmínky pro provozování autoškol,

- b) způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla (dále jen "získání řidičského oprávnění") a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění,
- c) práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol,
- d) podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku (dále jen "profesní osvědčení") a průkazu zkušební komisaře,
- e) způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění,
- f) způsob provádění výuky a výcviku řidičů v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů,
- g) požadavky na fyzickou nebo právnickou osobu, která provádí výuku a výcvik v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, a její práva a povinnosti,
- h) vydávání průkazu profesní způsobilosti řidiče,
- i) přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení,
- j) působnost správních úřadů a státní dozor.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

Zde můžeme vidět o jak moc rozsáhlý zákon se jedná. Pro naši potřebu je důležitým bodem učební osnova výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění uvedená v § 20.

§ 20 Učební osnova výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění

„(1) Předmětem výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění je získání potřebných teoretických a praktických znalostí, dovedností a návyků k řízení motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

(2) Výuka obsahuje

- a) výuku předpisů o provozu vozidel,
- b) výuku o ovládání a údržbě vozidla,
- c) výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy,
- d) výuku zdravotnické přípravy.

(3) Výcvik obsahuje

- a) výcvik v řízení vozidla,
- b) výcvik praktické údržby vozidla,

c) praktický výcvik zdravotnické přípravy.

(4) Rozsah výuky a výcviku je rozdělen podle druhu výuky a výcviku a podle jednotlivých skupin vozidel, pro které se výuka a výcvik provádí.

(5) Obsah a rozsah jednotlivých druhů výuky a výcviku k získání řidičských oprávnění stanoví prováděcí předpis.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

Příloha č. 3 k zákonu č. 247/2000 Sb.

„ZÁKLADNÍ VÝUKA A VÝCVIK

Počet hodin v předmětech výuky

Tabulka 1 (Tab 1)

Skupina řidičského oprávnění	Předmět výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
AM	14	1	6	2	3	26
A1	14	1	6	2	3	26
A	14	1	6	2	3	26
B1	16	2	8	2	4	32
B	18	2	10	2	4	36
T	18	10	10	2	4	44

Vysvětlivky:

PPV Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV Výuka o ovládnání a údržbě vozidla

TZBJ Výuka teorie zásad bezpečné jízdy

ZP Výuka zdravotnické přípravy

OP Opakování a přezkoušení

Počet hodin v předmětech výcviku

Tabulka 2 (Tab 2)

Skupina Řidičského Oprávnění	PV-ŘV				PV-ÚV	PV-ZP	Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	AC	MP	SP	SP			
AM	1	2	5	5	1	4	18
A1	1	2	5	5	1	4	18
A	1	2	5	5	1	4	18
B1	2	5	10	6	2	4	29
B	2	5	12	9	2	4	34
T	2	4	8	7	8	4	33

Vysvětlivky:

PV-ŘV praktický výcvik v řízení vozidla

AC autocvičiště

MP minimální provoz

SP střední provoz

PV-ÚV praktický výcvik údržby vozidla

PV-ZP praktický výcvik zdravotnické přípravy“

(Zákon č. 247/2000 Sb.)

Zde můžeme vidět velmi stručný popis výuky a výcviku, který udává základní přehled výuky včetně tabulek, které udávají rozpis jednotlivých bloků k výuce a naplnění povinností autoškoly. Z vlastní zkušenosti vím, že tabulka udávající praktické vyučování je bohužel nedořešená. Mnoho autoškol nemá možnost autocvičiště, ačkoliv je jedním z bodů pro splnění kritéria pro udělení licence autoškoly. Bohužel absenci autocvičiště mnohé autoškoly nahrazují veřejným parkovištěm, což je z pohledu zákona zcela nepřijatelné.

Pro skupinu B jsou to dvě vyučovací hodiny, které málokdy stačí pro základní nácvik s vozidlem. Některé autoškoly disponují trenažérem, kde dochází k stručnému výkladu ohledně základních prvků ovládání a prvotnímu seznámení s vozidlem a jeho prvky. Tuhle možnost vnímám pozitivně, ačkoliv jsem pro seznámení s vozidlem v jeho

reálné podobě na autocvičišti, kde dochází k mnohem realističtějším vjemům včetně prvního rozjezdu a zastavení, které nemůže nikdy auto trenažer přiblížit. Každopádně dvě hodiny na autocvičišti jsou velmi málo a musí se tak ubírat z dalších etap výcviku.

Další částí v první etapě je minimální provoz. Ten se v dnešním uspěchaném a přeplněném světě velmi těžko hledá. Cvičiště v Olomouci se nachází v okrajové části Klášterní hradisko. Pokud uvážíme minimální provoz a okrajovou část města, jedná se o problém. Žadatel musí i tak vyjet skrze velmi rušnou cestu, aby se dostal z města a přešel někam do klidnějších míst okolních vesnic. Pokud by měl učitel převážet žadatele do mírného provozu, bylo by minimálně 20 minut ubráno buď na úkor žadatelova času, anebo dojde k navyšování hodinového výcviku. Dalším problémem je celková délka výcviku, a tou je 28 hodin, které reálně stačí na zvládnutí vozidla a nácvik všech situací zhruba u 1/3 žadatelů. U většiny se musí počet hodin navyšovat, protože po 28 hodinách nejsou žadatelé připraveni na zkoušku v plném rozsahu a pak již záleží na autoškole, nebo učiteli, zda dané jedince přihlásí ke zkoušce. Z vlastní praxe vidím příčinu velkého počtu neúspěšných prvních zkoušek jako nedostatečné zvládnutí výcviku, a tudíž velkého stresu. Dále zákon udává oprávnění výuky a výcviku.

§ 21 Oprávnění k provádění výuky a výcviku

„(1) Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy, mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení. O vydání profesního osvědčení rozhoduje Krajský úřad. V profesním osvědčení uvede Krajský úřad předměty, které je učitel oprávněn vyučovat. Krajský úřad vede evidenci o vydaných profesních osvědčeních v rozsahu údajů v něm uváděných. Vzor profesního osvědčení stanoví prováděcí předpis.

(2) Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která

- a) má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání,*
- b) dosáhla věku 24 let,*
- c) se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření; dopravně psychologické vyšetření provádějí fyzické osoby, které poskytují služby v oboru psychologického poradenství podle zvláštního právního předpisu) nebo právnické*

osoby, u kterých je dopravně psychologické poradenství předmětem činnosti, (dále jen "dopravní psycholog"),

d) absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí tato osoba být držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, k jehož získání provádí výuku,

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

(3) Provádět výcvik může osoba, která

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

b) je nejméně 3 roky držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou provádí výcvik.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

Zákon nijak blíže nespécifikuje požadavky na učitele v rámci učitelského minima, či nekonkretizuje soubor dispozic a dovedností nutných k výkonu profese učitele. Například Jan Průcha (1997, s. 215-217) zmiňuje, že navzdory nejasné definici v české pedagogické teorii můžou být tyto kompetence vyvozeny z odborných poznatků. Dále uvádí soubor podle V. Spilkové, která mezi učitelské kompetence řadí:

- Psycho-didaktické kompetence – vytváření příznivých podmínek pro vyučování,
- Kompetence organizační a řídicí – plánování a projektování vyučovacího procesu,
- Kompetence komunikativní – komunikace nejen se žáky,
- Kompetence diagnostické a intervenční – diagnostika a zohledňování myšlenkových procesů žáka,
- Kompetence poradenská a konzultativní – schopnost postavit se do role poradce,

- Kompetence reflexe vlastní činnosti – hodnocení vlastní práce a vyvozování důsledků.

Psychologické vyšetření spočívá jenom v posouzení způsobilosti pro danou skupinu výcviku a téměř se shoduje s psychologickým vyšetřením pro získání řidičského oprávnění skupin C, C+E a D. Pokud vezmeme v potaz, že učitel autoškoly je jak v teoretické, tak v praktické části učitelem jako každý jiný učitel, měl by splňovat aspoň základy pedagogického minima. Měl by být schopen integrovat základy didaktiky a psychologie, správně vysvětlovat a předávat poznatky a v praktické části by měl reagovat přiměřeně vzniklým situacím.

Sám ze zkušenosti vím a v praxi i vidím, že díky tomuto způsobu může učit kdokoliv, kdo splňuje tyhle zákonem stanovené základní požadavky a výcvik si poté přizpůsobuje svým jízdám praktickým zkušenostem a schopnostem. Metodika učení kvůli tomu může být někdy velmi neprofesionální a neučitelská a pro budoucí řidiče nedostatečná.

§ 26

„(1) Výcvik musí navazovat na teoretickou výuku.

(2) Část výcviku v řízení vozidla může provozovatel autoškoly nahradit výcvikem na řídičském trenažéru.

(3) Rozsah výcviku na řídičském trenažéru podle odstavce 2 a rozdělení řídičských trenažérů do jednotlivých skupin v závislosti na jejich technickém provedení a stupni vývoje je uveden v příloze č. 4.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

§ 27

„(1) Provozovatel autoškoly je povinen před zahájením výcviku v řízení vozidla zajistit, aby žadatel o řídičské oprávnění byl seznámen se zásadami ovládání vozidla a teorií řízení a zásadami bezpečné jízdy výcvikového vozidla.

(2) Provozovatel autoškoly je dále povinen zajistit, aby

a) vyučovací hodina trvala 45 minut,

b) výcvik v řízení vozidla netrvá déle než 4 vyučovací hodiny denně u jednoho žadatele; v případě výcviku žadatele o získání řidičského oprávnění pro skupinu AM, A1, A2, A, B1 nebo B nesmí v první a druhé etapě výcviku podle přílohy č. 3 trvat výcvik v řízení vozidla déle než 2 vyučovací hodiny denně,

c) při výcviku v řízení vozidla nebyla ve vozidle přítomna jiná osoba než učitelé a tlumočník výcviku, žadatelé o řidičské oprávnění, kteří se podrobují výcviku, osoba, která se účastní základního školení pro získání profesního osvědčení, držitel profesního osvědčení v době přípravy na samostatný výkon učitele výuky a výcviku nebo osoba, která provádí kontrolu výcviku.

(3) Při zahájení výuky a výcviku je provozovatel autoškoly povinen vydat žadateli o řidičské oprávnění průkaz žadatele a průběžně v něm provádět záznamy o jeho účasti na praktickém výcviku. Žadatel o získání řidičského oprávnění musí mít při praktickém výcviku průkaz žadatele vždy u sebe. Průkaz žadatele může být veden i v elektronické podobě.

(4) O průběhu výuky a výcviku žadatele o řidičské oprávnění a jeho účasti na hodinách výuky a výcviku musí provozovatel autoškoly vést průkaznou evidenci. Tato evidence může být vedena i v elektronické podobě.

(5) Způsob vedení evidence výuky a výcviku a vedení záznamů v průkazu žadatele stanoví prováděcí předpis.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

Z pozice budoucího učitele zjistíme, že hodina má mít 45 minut a výcvik musí navazovat na teoretickou výuku. Setkávám se s problémem, kde teoretická hodina pokulhává za praktickým výcvikem a žadatelé pak v praktických jízdách neznají teoretickou rovinu. Tím trpí praktický výcvik, kde by se již měly aplikovat teoretické znalosti. Dále nám zákon udává opět ve stručnosti, jak by měly vypadat výuka a výcvik, ale nezaměřuje se na didaktickou stránku postupů. Můžeme zde nalézt cíl výstupu při zkoušce, leč způsob jeho naplnění nám již zákon neudává a nekonkretizuje. Pokud nahlédneme do způsobu výuky a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění a jejich ukončení, můžeme objevit velký nedostatek v tom, jak naplnit tyto cíle.

2.1.2 Vyhláška č. 167/2002 Sb.

Učební osnovy a rozsah jednotlivých druhů výcviku je ustanoven ve vyhlášce č. 167/2002 Sb., která dává autoškolám řád. Od vzoru žádosti k přijetí do autoškoly, přes učební osnovu, počet otázek v testu až po rozsah požadovaných znalostí. Toto vše udává vyhláška č. 167/2002 Sb. Níže cituji vyhlášku pro naše potřeby.

„Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.“ (Vyhláška č. 167/2002 Sb.)

§ 4 - Obsah a rozsah výuky k získání řidičského oprávnění

„(1) Výuka předpisů o provozu na pozemních komunikacích obsahuje tyto tematické celky:

- a) předpisy o provozu na pozemních komunikacích,³⁾*
- b) řešení dopravních situací,*
- c) předpisy související s provozem na pozemních komunikacích⁴⁾ v rozsahu nezbytném pro skupinu vozidel, k jejichž řízení opravňuje příslušné řidičské oprávnění,*
- d) předpisy o řidičských oprávněních a řidičských průkazech,[]]*
- e) doklady potřebné při provozu vozidla podle skupiny vozidel, k jejichž řízení opravňuje příslušné řidičské oprávnění,⁾*
- f) občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost řidiče, rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.[]]*

(2) Výuka o ovládání a údržbě vozidla obsahuje

- a) všeobecný popis a sestavu vozidla příslušné kategorie,*
- b) popis základních soustav vozidla, jejich charakteristiku, účel, činnost a základní údržbu, zásady jejich správného používání,*
- c) ovládací ústrojí vozidla, ovladačů a sdělovačů, jejich umístění a označení,*
- d) základní provozní údaje vozidla,*
- e) zásady preventivní údržby vozidla a její význam pro bezpečnost a hospodárnost provozu a ochranu životního prostředí,*

- f) postup při provádění základní údržby a jednoduchých oprav vozidla,*
- g) nejrozšířenější závady a poruchy vyskytující se na vozidle a základní postupy při jejich zjišťování,*
- h) v případě, že se jedná o výuku u osoby tělesně postižené, která bude řídit vozidlo konstrukčně přizpůsobené jejímu zdravotnímu stavu, provádí se výuka o ovládání a údržbě vozidla o vozidlu konstrukčně přizpůsobeném zdravotnímu stavu tělesně postižené osoby v rozsahu uvedeném pod písmeny a) až g).*

(3) Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy obsahuje tyto tematické celky:

- a) činitelé ovlivňující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,*
- b) vliv alkoholu, drog, léčiv, stavu mysli a únavy na chování řidiče,*
- c) právní úpravy doby jízdy a doby odpočinku,*
- d) problematika vzájemných vztahů jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích (dopravní etika),*
- e) specifická rizika plynoucí z nedostatku zkušeností ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích a nejzranitelnějších kategorií uživatelů pozemních komunikací, jako jsou děti, chodci, cyklisté a osoby těžce zdravotně postižené, a specifická rizika plynoucí z reakcí tělesně postižených řidičů, kteří řídí vozidla konstrukčně přizpůsobená jejich postižení,*
- f) vliv technického stavu vozidla na bezpečnost jízdy,*
- g) pravidla týkající se používání vozidel s ohledem na životní prostředí,*
- h) základní fyzikální podmínky jízdy vozidla,*
- i) základní postupy řidičských dovedností při rozjetí vozidla, řazení rychlostních stupňů, používání brzd, zastavování a couvání,*
- j) nejdůležitější zásady týkající se sledování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, přilnavosti pneumatik a brzdné dráhy v závislosti na adhezních podmínkách,*
- k) jízda s přívěsem, vlečení vozidel,*
- l) uložení a přeprava nákladu,*
- m) rizikové faktory jízdy vozidla v různých situacích, za různých povětrnostních a klimatických podmínek, vliv změny počasí, denní a noční doby,*
- n) charakteristiky různých typů komunikací a řešení krizových situací,*
- o) doby vnímání, posuzování, rozhodování a reakce, zásady předvídavosti, rozpoznání a řešení kritických situací,*

- p) rozbor příčin dopravních nehod,*
- r) zařízení pro bezpečnost vozidel, zejména používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, faktory aktivní a pasivní bezpečnosti vztahující se k vozidlu a přepravovaným osobám,*
- s) jízda s vozidlem vybaveným elektronickými informačními, varovnými a řídicími systémy k ovládní vozidla,*
- t) seznámení s integrovaným záchranným systémem,*
- u) seznámení se zásadami potřebnými pro čtení v silniční mapě,*
- v) seznámení se základními úkony na místě dopravní nehody ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích včetně zásad pro používání reflexní vesty, výstražného trojúhelníku a další označení místa dopravní nehody.*

(4) Výuka zdravotnické přípravy obsahuje tyto tematické celky:

- a) prevence dopravních nehod ze zdravotních příčin,*
- b) obecné zásady jednání při dopravních nehodách,*
- c) zásady první pomoci a poskytování první pomoci při jednotlivých poraněních,*
- d) stavy bezprostředně ohrožující život,*
- e) možnosti a způsoby použití jednotlivých zdravotních pomůcek, které jsou ve výbavě lékárničky vozidla.“ (Vyhláška č. 167/2002 Sb.)*

§ 5 - Obsah a rozsah praktického výcviku k získání řidičského oprávnění

„(1) Praktický výcvik v řízení vozidla se provádí ve třech po sobě jdoucích etapách a je přizpůsoben příslušné skupině vozidel. Výcvik je zaměřen

- a) v první etapě na provedení kontroly vozidla před jízdou a základní úkony řidiče před zahájením jízdy, nácvik a zvládnutí základních řidičských dovedností nutných pro ovládní vozidla volantem nebo říditky, pedálem nebo rukojetí akcelérátoru, spojkou, řazením, provozní a parkovací brzdou,*
- b) v druhé etapě na procvičování získaných základních řidičských dovedností v městském a mimoměstském provozu s nízkou hustotou provozu vozidel s důrazem na dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zásad bezpečné jízdy, jízdu vyšší rychlostí, nácvik a zvládnutí dalších řidičských dovedností v různých situacích v provozu, ovládní výstroje a výbavy vozidla, například stěrače a*

ostřikovače skel, odmlžování, klimatizace nebo osvětlení vozidla, pro jeho bezpečný provoz a na jízdu za snížené viditelnosti,

c) ve třetí etapě na dosažení plné samostatnosti při řízení vozidla v hustém městském a mimoměstském provozu, na různých kategoriích pozemních komunikací, řízení vozidla za ztížených podmínek, řešení složitých dopravních podmínek a dopravních situací a na jízdu za snížené viditelnosti.

(2) Výcvik v praktické údržbě vozidla je zaměřen na

a) nácvik jednotlivých úkonů základní údržby vozidla, kontrolu a ošetření základních soustav vozidla a doplnění pohonných hmot,

b) dodržování zásad bezpečnosti práce a používání technických zařízení při provádění jednotlivých úkonů údržby, ošetřování a oprav vozidla,

c) nácvik zjišťování a odstraňování jednoduchých závad a poruch na vozidle,

d) výměnu kola,

e) základní úkony nutné k zajištění osvětlení vozidla, například výměnu žárovek, pojistek apod.,

f) připojení tažného lana nebo tažné tyče,

g) znalosti umístění prvků povinné výbavy ve vozidle a způsobu jejich používání včetně praktických dovedností při manipulaci s výstražným trojúhelníkem a jeho správného umístění za vozidlem.

(3) Výcvik podle odstavce 2 se u osob tělesně postižených přizpůsobí možnostem vyplývajícím z jejich zdravotního postižení.

(4) Praktický výcvik zdravotnické přípravy je zaměřen na

a) nácvik poskytování první pomoci při různých poraněních a stavech,

b) nácvik zástavy krvácení,

c) nácvik použití jednotlivých prostředků z výbavy lékárničky,

d) nácvik a zvládnutí vyprošťovacího manévru zraněné osoby z vozidla,

e) nácvik a zvládnutí úkonů neodkladné resuscitace.“ (Vyhláška č. 167/2002 Sb.)

Ve vyhlášce č. 167/2002 Sb. můžeme vidět, že je mnohem více rozepsán obsah a rozsah výuky teoretické a praktické části k získání řidičského oprávnění. Nicméně opět

chybí didaktický postup, jak naplnit tyto cíle. Pokud uvážíme, že existují různé způsoby k naplnění těchto cílů, může si každý učitel vyučovat dle vlastní libosti, a tím může docházet k rozdílným výkladům v učení. Tímto způsobem by mohlo být v budoucnu více zmatených řidičů a jejich nesprávného chování na pozemních komunikacích. Nastavením stejného vyučování ve všech autoškolách a zavedením dohledu a kontrol výuky by se mělo zabývat Ministerstvo dopravy společně s pedagogickým vzděláním. Pokud chceme udržet nějaký celorepublikový standard, tak se musíme zaměřit i na chybějící ucelenost a formu výuky.

Jistým řešením by bylo zavedení studijního programu pro učitele autoškoly/instruktory do pedagogického školního systému. Vytvoření ideálně bakalářského oboru učitel/instruktor pro autoškoly s psychologickým, pedagogickým, technickým a praktickým vzděláním a vytvoření RVP pro jejich výuku, abychom dokázali ucelit a sjednotit výuku a tím udržet vysoký standard budoucích učitelů i řidičů.

Touto problematikou se již zabývá Masarykova univerzita v Brně, kde její Katedra didaktických technologií Pedagogické fakulty v rámci celoživotního vzdělávání, a i bakalářského programu, spolupracuje s Integrovanou střední školou automobilní v Brně. Jejich *„kooperace navazuje praktickou formou na výzkumný záměr Škola a zdraví pro 21. století, který s vymezením orientace na zdraví žáků a mládeže a prevenci jejich morbidity a mortality v souvislosti s dopravou zkoumá tento prostor jako koexistenční problém člověka a rozvinuté mobility.*

Před časem dostala tato spolupráce další rozměr, když bylo vytvořeno čtyřsemestrové doplňující pedagogické studium pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu. Toto studium, jehož zaměření mezitím z důvodu přípravy akreditace bakalářské úrovně vykrytalizovalo na „Pedagogické studium pro učitele a pracovníky ve všech formách dopravní výchovy“, je určeno pro zájemce z řad učitelů autoškol, učitelů základních škol, kteří se věnují výuce dopravní výchovy, zkušebními komisařům řidičů a dalším pracovníkům, zaměstnaným u magistrátů, obecních i krajských úřadů či jiných příspěvkových organizací, jejichž pracovní náplní je výchova a vzdělávání v dopravě.

Studium je proti běžnému doplňujícímu pedagogickému studiu prodlouženo o jeden semestr, a to z důvodu zařazení speciálních odborných předmětů, s jejichž náplní se lze setkat pouze v rámci úzce specializovaných školení, jako jsou např. kurzy pro přípravu nových učitelů autoškol nebo zkušebních komisařů. Mimo jiné jsou to:

- *Traumatologie v dopravě*
- *Speciální pedagogika pro dopravní výchovu*
- *Ekonomika a ekologie v silniční dopravě*
- *Dopravní legislativa*
- *Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy*
- *Didaktika výuky a výcviku*
- *Pedagogická praxe*
- *Dopravní psychologie.*“

(Chvílíček, 2009, s. 55-57)

Jak píše již sám Petr Chvílíček v závěru svého dokumentu: *„Existence doplňujícího pedagogického studia pro pracovníky v dopravní výchově a státní správě pro dopravu je důležitým prvkem v portfoliu dopravního vzdělávání a nabízí tak nejrozličnějším osobám možnost zvýšení kvalifikace pro práci jak v soukromém, tak i státním sektoru. Přestože současná legislativa nepředepisuje učitelů autoškoly vysokoškolské vzdělání, u zkušebních komisařů, zaměstnaných u magistrátů a úřadů obcí s rozšířenou působností, už je tomu jinak. V návaznosti na katalog prací a příslušné mzdové ohodnocení je již při přijímání nových pracovníků na tyto pozice vyžadováno nejméně bakalářské vzdělání, již zaměstnaní zkušební komisaři si vzdělání doplňují (pokud se na ně nevztahuje výjimka v souvislosti s délkou jejich praxe v oboru). Je tedy jen otázkou času, kdy i učitelské povolání v oblasti dopravy (tedy především v autoškolách) budou moci vykonávat jen absolventi akreditovaných studijních programů, ať už v rámci kurzů celoživotního vzdělávání nebo formou řádného vysokoškolského studia.“* (Chvílíček, 2009, s. 55-57)

Souhlasím s tvrzením pana Chvílíčka a chci věřit v brzkou legislativní úpravu a tím nastolení stejné úrovně výuky a výcviku za účelem dosažení vyššího vzdělání budoucích učitelů a řidičů.

3 Zkouška z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Výstupem a závěrečnou zkouškou se také zabývá zákon č. 247/2000 Sb. a zákon č. 167/2002 Sb., které níže popisují jednotlivé zkoušky. Splněním podmínek žadatel získává oprávnění dané skupiny a stává se tak řidičem po vydání karty řidiče.

3.1 Zákon č. 247/2000 Sb.,

§ 40 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

„(1) Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se provádí testem písemně nebo pomocí výpočetní techniky. Test obsahuje otázky z pravidel provozu na pozemních komunikacích, z předpisu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ze zdravotnické přípravy a dále z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, které jsou součástí výuky podle učebních osnov. Zkouška prováděná pomocí výpočetní techniky je sestavována náhodným výběrem jednotlivých zkušebních otázek. Znění všech zkušebních otázek z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy vydává ministerstvo ve Věstníku dopravy.

(2) Na vykonání zkoušky se stanoví doba 30 minut. Žadateli o řidičské oprávnění, který doloží lékařským vyšetřením, že trpí poruchou dyslexie nebo dysgrafie, prodlouží zkušební komisař předepsanou dobu na dvojnásobek.

(3) Počet otázek v testu, jejich bodové hodnocení, složení testu podle bodového hodnocení a minimální počet bodů nutných pro úspěšné vykonání zkoušky pro jednotlivé skupiny vozidel stanoví prováděcí předpis.“

§ 41 Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla

„(1) Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla (ne u obrazů).

(2) Jestliže žadatel o řidičské oprávnění je osobou sluchově postiženou, provede se zkouška za přítomnosti tlumočnicka v žadatelem zvoleném komunikačním systému neslyšících a hluchoslepých osob. Tlumočnicka si zajistí žadatel o řidičské oprávnění podle jiného právního předpisu] na své náklady.

(3) Prováděcí předpis stanoví rozsah požadovaných znalostí pro zkoušku z ovládaní a údržby vozidla.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

§ 42 Zkouška z praktické jízdy

„(1) Žadatel o řidičské oprávnění musí při zkoušce z praktické jízdy prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny vozidel. Zkouška z praktické jízdy je rozdělena do dvou částí. Žadatel o řidičské oprávnění, který při zkoušce neprokáže základní znalosti u každé ze dvou částí, je hodnocen stupněm "neprospěl". O průběhu zkoušky z praktické jízdy zkušební komisař pořídí písemný záznam. Záznam o zkoušce může být veden i v elektronické podobě.

(3) V první části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména

- a) základní znalosti a dovednosti úkonů přípravy vozidla před jeho použitím,
- b) rozjíždění s různým stupněm obtížnosti,
- c) zastavení vozidla,
- d) couvání a otáčení při couvání,
- e) zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj,
- f) podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla,
- g) zastavení a rozjíždění ve stoupání,
- h) řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km/h.

(4) Ve druhé části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména znalosti

- a) v bezpečném řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích,
- b) řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací,
- c) řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací,

- d) řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce,
- e) řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je dovolena rychlost vyšší než 50 km/h,
- f) ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích,
- g) rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla,
- h) správné reakce na vzniklou dopravní situaci.

(5) Od podmínky stanovené v odstavci 4 písm. c) lze upustit v případě, že žadatel absolvoval výcvik v provozovně provozovatele autoškoly s místem v okrese, kde není křižovatka řízená světelnou signalizací.

(6) Výčet jednotlivých znalostí, dovedností a chování a podrobnosti o požadavcích na zkoušku včetně náležitostí záznamu o zkoušce a způsobu jeho vedení stanoví prováděcí předpis.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

§ 43

„(1) Zkouška z praktické jízdy musí trvat v první části nejméně 10 minut a v druhé části nejméně 20 minut, pokud má být řidičské oprávnění uděleno pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, B, B+E nebo T, a nejméně 35 minut pro ostatní skupiny vozidel.

(2) Při každé dopravní situaci v rámci zkoušky musí žadatel o řidičské oprávnění prokázat bezpečné ovládání vozidla. Chyby v řízení nebo nebezpečné vedení bezprostředně snižující bezpečnost výcvikového vozidla, jeho osádky nebo jiných účastníků provozu vozidel na pozemních komunikacích se hodnotí stupněm "neprospěl" bez ohledu na to, zda zkušební komisař nebo učitel výcviku zasáhnou (verbálně nebo přímo) do ovládacích prvků vozidla.

(3) Dojde-li při zkoušce k takovému porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, které ohrozilo nebo může ohrozit vážným způsobem bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, anebo k situaci, kdy musel do řízení motorového vozidla zasáhnout učitel, zkouška se okamžitě ukončí a žadatel je hodnocen stupněm "neprospěl".

(4) Zkoušky se účastní učitel výcviku autoškoly, která žadatele přihlásila ke zkoušce. Učitel výcviku sedí ve vozidle na sedadle pro učitele výcviku. Zkoušky se může dále účastnit osoba pověřená výkonem státního dozoru, vrchního státního dozoru a tlumočnick.

(5) U zkoušky k získání řidičského oprávnění prováděné s výcvikovým vozidlem, které je pouze dvoumístné, se učitel výcviku přímého výkonu zkoušky neúčastní. V tomto případě zkušební komisař přebírá povinnosti učitele autoškoly.

(6) U zkoušky k získání řidičského oprávnění pro skupinu AM, A1, A2 nebo A jede žadatel sám na výcvikovém motocyklu, který nemusí být vybaven dvojitým řízením ani dvojitým zařízením umožňujícím ovládání spojky a provozní brzdy, a zkušební komisař jede za žadatelem na doprovodném motocyklu nebo v doprovodném automobilu řízeném učitelem výcviku. Pokyny dává žadateli zkušební komisař pomocí elektronického zařízení umožňujícího komunikaci s žákem; při jízdě v doprovodném automobilu může dávat pokyny prostřednictvím učitele výcviku.

(7) Pokud je zkouška prováděna na vozidle, které je konstrukčně přizpůsobené osobě tělesně postižené, nebo na vozidle, které je vybavené automatickou převodovkou, zapíše zkušební komisař tuto skutečnost do žádosti o přijetí k výuce a výcviku a do protokolu o zkouškách. Tento zápis pak slouží jako podklad pro omezení řidičského oprávnění podle zvláštního zákona).“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

U zákonu č. 247/2000 Sb. je nám dáno co musí žadatel splňovat – měl by umět plynule rozjet vozidlo, zastavit, zaparkovat. Jedná se vlastně o plynulou jízdu, aby zkušební komisař neměl pocit strachu a zároveň nedošlo k ohrožení účastníků provozu na pozemní komunikaci. Mnohem více je opět průběh zkoušek rozepsán ve vyhlášce č. 167/2002 Sb.

3.2 Vyhláška č. 167/2002 Sb.

§ 17 - Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

„(K § 40 odst. 3 zákona)

(1) Test, kterým se provádí zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, je složen z 25 otázek s možností získání 50 bodů.

(2) Otázky v testu jsou sestaveny takto:

- a) 10 otázek ověřujících znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích a jejich užití řidičem,*
- b) 4 otázky ověřující znalost zásad bezpečné jízdy a ovládání vozidla,*
- c) 3 otázky ověřující znalost dopravních značek, světelných a akustických signálů, výstražných světel, speciálních označení vozidel a osob, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace včetně náležitého chování řidiče, jenž odpovídá jejich významu,*
- d) 3 otázky ověřující schopnost řešení dopravních situací,*
- e) 2 otázky ověřující znalost předpisů o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,*
- f) 2 otázky ověřující znalost předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích,*
- g) 1 otázka ověřující znalost zdravotnické přípravy.*

(3) V testu jsou použity následující typy otázek:

- a) otázka, ke které jsou přiřazeny 3 odpovědi, z nichž pouze jedna je správná,*
- b) otázka, ke které jsou přiřazeny odpovědi "ano" nebo "ne",*
- c) otázka, ke které jsou přiřazeny tři obrázky, z nichž pouze jeden je ve vztahu k otázce správný.*

(4) Otázky v testu podle odstavce 2 písm. b), e) a f) jsou zaměřeny na prokázání znalostí žadatele o řidičské oprávnění v následujících oblastech:

- a) význam sledování situace v provozu na pozemních komunikacích, ohleduplného a ukázněného chování k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích,
- b) vliv únavy, alkoholu, návykových látek a léčiv na reakční a rozpoznávací schopnosti řidiče, na reakční dobu a změnu v chování řidiče obecně,
- c) nejdůležitější zásady týkající se dodržování bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly, brzdných drah a řízení vozidla v souvislosti s různými povětrnostními podmínkami,
- d) vliv povětrnostních podmínek na stav pozemní komunikace a rizik vyplývajících z těchto změn pro řízení vozidla, včetně vlivu změn denní a noční doby na řízení vozidla,
- e) způsob řízení vozidla na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací a rizik spojených s řízením vozidla na různých kategoriích pozemních komunikací při různé hustotě provozu, vlastností různých stavebních provedení pozemních komunikací a jejich vliv na bezpečnost řízení vozidla, způsob bezpečného řízení vozidla v tunelech,
- f) zvláštní rizikové faktory, týkající se nedostatku zkušeností ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, jako jsou zejména děti, chodci, cyklisté a lidé se sníženou pohyblivostí,
- g) rizika spočívající v odlišnostech způsobu řízení různých druhů motorových vozidel, problematika zorného pole a zrakového vnímání řidiče při řízení různých druhů vozidel,
- h) doklady požadované při provozu vozidla,
- i) zásady chování a jednání v případě vzniku dopravní nehody nebo podobné události a opatření, která mají být v těchto případech provedena (označení místa dopravní nehody, oznámení dopravní nehody, poskytnutí první pomoci),
- j) pravidla zajištění bezpečné přepravy osob a věcí,
- k) bezpečnostní opatření při vystupování z vozidla,
- l) konstrukční součásti vozidla, které mají vliv na bezpečnost jízdy, zejména systém řízení, systém zavěšení kol, brzdový systém, pneumatiky, světlomety, světla, ukazatele směru, odrazová skla, zpětná zrcátka, ostřikovače čelního skla a stěrače, výfukový systém, bezpečnostní pásy a zvukové výstražné zařízení, včetně rozpoznání jejich běžných poruch a závad,

m) bezpečnostní vybavení vozidla, zejména bezpečnostní pásy, opěrky hlav a dětské zádržné systémy,

n) pravidla týkající se užívání vozidla ve vztahu k životnímu prostředí, zejména přiměřené používání zvukových výstražných zařízení, spotřeba pohonných hmot, omezení znečišťujících emisí.

(7) Jednotlivé správné odpovědi jsou hodnoceny jedním, dvěma nebo čtyřmi body. Jedním bodem se hodnotí správné zodpovězení otázek podle odstavce 2 písm. c), e) a g). Dvěma body se hodnotí správné zodpovězení otázek podle odstavce 2 písm. a), b) a f). Čtyřmi body se hodnotí správné zodpovězení otázek podle odstavce 2 písm. d).

(8) Pro hodnocení testu stupněm "prospěl" je potřebné získání nejméně 43 bodů.“
(Vyhláška č. 167/2002 Sb.)

Zde máme stanovené jasné vědomostní okruhy, které se musí žadatel naučit a dle písemného testu splnit teoretickou část. Testy v dnešní době probíhají obvykle na úřadě s rozšířenou platností. Testuje se na počítači, kdy systém vygeneruje náhodně soubor otázek skládající se z daných okruhů. Vzhledem k 30minutovému limitu na 25 otázek je jasné, že žadatel musí být dobře, ne-li skvěle připraven pro zvládnutí teoretické zkoušky. Zde je jen na žadateli kolik času věnoval přípravě a učení se. Vzhledem velikosti obsahu teoretické roviny se jedná o něco málo přes 1000 otázek, ze kterých je náhodně vybráno 25. To už musí žadatel mít přehled a znát obsah, aby splnil test úspěšně (43/50 bodů). Zde zkušební komisař jen dohlíží na průběh testování a samozřejmě se snaží, aby zkouška byla férová a nedocházelo k podvádění, či opisování, kterému je bráněno i náhodnou generací otázek u celé skupiny testovaných. Je malá pravděpodobnost, že by dva lidé vedle sebe měli stejnou otázku.

Zákon 167/2002 Sb., § 19 - Zkouška z praktické jízdy

„(1) V první části zkoušky z praktické jízdy žadatel o řidičské oprávnění prokazuje následující znalosti a dovednosti:

a) u všech skupin vozidel s výjimkou skupin vozidel AM, A1, A2 a A

1. před zahájením jízdy prověřit stav pneumatik, osvětlení vozidla a směrových světel, zvukového výstražného zařízení, funkčnost řízení a brzd, čelního skla, stěračů, provozních kapalin, přístrojové desky a funkčnost sdělovačů, přizpůsobit si sedadlo a opěrku hlavy do správné polohy, přizpůsobit si zpětná zrcátka, zapnout si bezpečnostní pás a ověřit, že jsou zavřeny všechny dveře, u skupin vozidel C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E navíc prověřit stav posilovačů brzd a systémů řízení, kol, disků kol, blatníků, oken a záznamového zařízení,
2. následně nastartovat motor a provést plynulé rozjetí vozidla (v průběhu zkoušky provést rozjezd do kopce a z kopce), couvat se zatáčením vlevo i vpravo, zabrzdit vozidlo na přesnost zastavení, zaparkovat vozidlo a opustit parkovací prostor, zajet k obrubníku a vyjet od něho, objet stojící vozidla a překážky, u skupiny vozidel B a B1 navíc otočit vozidlo přední částí do protisměru za použití chodu vpřed a zpětného chodu,

(...)

c) u skupiny vozidel B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E a T

1. provést kontrolu karoserie, dveří pro řidiče a cestující, prvků povinné výbavy vozidla, jejich umístění a použitelnost včetně schopnosti sestavení výstražného trojúhelníku a kontrolu ostatního bezpečnostního vybavení,
2. prokázat znalosti v umístění, upevnění a zajištění nákladu na vozidle nebo přípojném vozidle včetně bezpečnosti práce při jeho nakládání a vykládání z vozidla nebo přípojného vozidla a dovednosti, bezpečného zaparkování a zajištění vozidla pro nakládku a vykládku,

(2) Ve druhé části zkoušky z praktické jízdy žadatel o řidičské oprávnění prokazuje následující znalosti a dovednosti:

a) u všech skupin vozidel

1. schopnost ovládnutí motorového vozidla v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména zachování správného směru jízdy, řízení s ohledem na snížení spotřeby paliva a emisí, zrychlení vozidla až na vhodnou rychlost a udržování této rychlosti i během řazení jednotlivých rychlostních stupňů, jízda v

zatáčkách, vjetí do křižovatky a její bezpečné projetí, přizpůsobení rychlosti vozidla při odbočování vlevo a vpravo, jízda na pozemních komunikacích v přímém směru, míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem, přizpůsobení rychlosti vozidla podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zařazení se do jiného jízdního pruhu, dodržování správné vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdních pruzích, předjíždění jiných vozidel, je-li to možné, jízda kolem překážek, například zaparkovaných vozidel, dodržování bezpečného bočního odstupu, popřípadě předjíždění jinými vozidly, odbočení na křižovatce vlevo i vpravo, odbočení mimo pozemní komunikaci, rozjezd po zaparkování, po zastavení v provozu a po výjezdu z vozovky,

2. znalost jízdy na kruhovém objezdu, přejíždění železničního úrovnňového přejezdu, jízdy podél zastávek tramvají, autobusů a trolejbusů, přejíždění přechodů pro chodce, jízdy s kopce a do kopce při velkém podélném sklonu, vjezd na dálnici nebo výjezd z dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, zařazení do pruhu s rychleji jedoucími vozidly, přejezd do pruhu s pomaleji jedoucími vozidly, průjezd dálničním uzlem a tunelem, pokud jsou takové dopravní situace v místě konání zkoušky dostupné a

3. provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla,

(...)

c) při zkoušce z praktické jízdy k získání nebo rozšíření rozsahu řídičského oprávnění pro skupinu vozidel B na jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3500 kg, avšak nepřevyšuje 4250 kg, prokazuje žadatel o řídičské oprávnění znalosti a dovednosti obdobně jako u skupiny B+E.

(3) Po celou dobu druhé části zkoušky z praktické jízdy podle odstavce 2 musí žadatel o řídičské oprávnění prokazovat ohleduplné, ukázněné, předvídaté a přizpůsobivé řídičské chování.

(4) Hodnocení zkoušky z praktické jízdy zahrnuje

a) bezpečný, předvídatý, ohleduplný, přizpůsobivý a rozhodný způsob jízdy,

b) dodržování povinností řidiče v provozu na pozemních komunikacích, přizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky, aktuálním povětrnostním vlivům a jiným podmínkám provozu na pozemních komunikacích,

c) respektování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, správné a včasné reakce na jejich chování, se zvýšenou opatrností vůči dětem, chodcům, cyklistům, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a jiným zranitelným účastníkům provozu na pozemních komunikacích,

d) schopnost ovládnutí vozidla z hlediska správného nastavení a používání bezpečnostních pásů, zpětných zrcátek, opěrek hlavy, sedadel, správné používání světel, schopnost ovládnutí výstražných směrových světel, stěračů, ventilátoru topení, klimatizace a ostatního vybavení vozidla,

e) správné používání ovládacích prvků s ohledem na způsob a kvalitu jízdy, ovládnutí spojky, převodovky, akcelérátoru, řízení, brzdového systému včetně pomocných brzdových systémů, je-li jimi vozidlo vybaveno, používání jiných postupů zpomalování jízdy než brzdění a využívání parkovací brzdy k bezpečnému rozjezdu do svahu,

f) schopnost ovládnutí vozidla za různých podmínek a při různých rychlostech, s ohledem na druh, vlastnosti, hmotnost a rozměry vozidla nebo jízdní soupravy; u skupin vozidel B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E se posuzuje schopnost ovládnutí vozidla s ohledem na hmotnost a druh nákladu, u skupin vozidel D1, D1+E, D, D+E schopnost zajistit pohodlí cestujících při jízdě, bez náhlého zvýšení rychlosti, s plynulým řízením a plynulým řazením rychlostních stupňů, a bez prudkého brzdění,

g) u skupin vozidel B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E schopnost řídit hospodárně a šetrně k životnímu prostředí s přihlédnutím k otáčkám motoru za minutu, k přeřazování rychlostních stupňů, k brzdění a zrychlování,

i) pozorovací schopnosti, panoramatické vidění, správné a včasné používání zpětných zrcátek, vidění na dlouhé, střední a krátké vzdálenosti v souvislosti se schopností včasné a správné reakce,

j) dodržování přednosti v jízdě na křižovatkách a dálničních uzlech, dávání přednosti v jízdě za jiných okolností, například při změně směru, přejíždění mezi jízdními pruhy, zvláštních jízdních úkonech,

k) schopnost vyhodnocovat světelnou signalizaci, dopravní značky a ostatní značení, dodržování správného chování na světelné signalizaci, dodržování pokynů osob řídících dopravní provoz, správné chování podle dopravních značek, například zákazových nebo příkazových, přiměřené jednání podle vodorovného značení na vozovce,

l) schopnost udržování odstupu, dodržování bezpečné vzdálenosti před vozidlem, bezpečný boční odstup po stranách vozidla, dostatečná a bezpečná vzdálenost od ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích,

m) schopnost udržování směru jízdy a správného umístění na pozemní komunikaci při řazení do jízdních pruhů, na kruhových objezdech, v zatáčkách, přiměřeně podle druhu a vlastností vozidla nebo jízdni soupravy a schopnost předvídání změny zařazení,

n) schopnost dodržovat a nepřekračovat nejvyšší dovolenou rychlost při nepřekročení nejvyšší povolené rychlosti, nejet nepřiměřeně nízkou rychlostí při optimálních podmínkách dovolujících rychlost vyšší, přizpůsobit rychlost povětrnostním podmínkám a podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zvolit takovou rychlost, aby byl schopen bezpečně zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled,

o) schopnost dávat znamení podle potřeby správně a včas, zejména o změně směru jízdy, přiměřeně reagovat na všechna znamení dávaná ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích včetně světelných výstražných znamení.“

(Vyhláška č. 167/2002 Sb.)

U praktické zkoušky je mnoho faktorů, které mohou ovlivnit její úspěšné zvládnutí. Vezmeme-li v potaz místo určení zkoušky, která může probíhat ve velkém městě za hustého provozu nebo v malém městě, možná ve větší obci, která nedisponuje ani křižovatkou se světelným zařízením (zákon považuje tuhle možnost za validní), tak je

opravdu těžké pro zkušebního komisaře rozhodnout, zda oprávnění udělit, či nikoliv. Je těžké posoudit, jestli zkušební komisař správně odhadne, zda daný žadatel zvládá ovládat vozidlo dostatečně, nebo ne. Nehledě na rizika, která mohou nastat někdy i v banálních situacích, jako je obyčejný průjezd křižovatkou. Dle chování žadatele v dané situaci zkušební komisař může vidět, zda má žadatel opravdu zvládnuté vozidlo. Zkušební komisař má mnoho zkušeností a mimo jiné i musí splňovat další kritéria pro získání osvědčení zkušebního komisaře, tím pádem by měl dokázat správně vyhodnotit, jestli žadatel obstál.

4 Učitel výuky a výcviku v autoškole

4.1 Oprávnění k provádění výuky a výcviku

Oprávnění k provádění výuky a výcviku podléhá zákonu č. 247/2000 sb. § 21.

„(1) Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy, mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení. O vydání profesního osvědčení rozhoduje Krajský úřad. V profesním osvědčení uvede Krajský úřad předměty, které je učitel oprávněn vyučovat. Krajský úřad vede evidenci o vydaných profesních osvědčeních v rozsahu údajů v něm uváděných. Vzor profesního osvědčení stanoví prováděcí předpis.

(2) Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která

- a) má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání,*
- b) dosáhla věku 24 let,*
- c) se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření; dopravně psychologické vyšetření provádějí fyzické osoby, které poskytují služby v oboru psychologického poradenství podle zvláštního právního předpisu] nebo právnické osoby, u kterých je dopravně psychologické poradenství předmětem činnosti, (dále jen "dopravní psycholog"),*
- d) absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí tato osoba být držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, k jehož získání provádí výuku,*
- e) která nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen.*

(3) Provádět výcvik může osoba, která

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

b) je nejméně 3 roky držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou provádí výcvik.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

§ 22

„Vyučovat zdravotnickou přípravu a provádět praktický výcvik v poskytování první pomoci jsou oprávněni:

a) lékaři,

b) vyšší zdravotničtí pracovníci v oborech činnosti diplomovaná všeobecná sestra, diplomovaná dětská sestra a diplomovaná porodní asistentka,

c) střední zdravotničtí pracovníci v oborech činnosti zdravotnický záchranář, všeobecná sestra, dětská sestra, porodní asistentka, zdravotní sestra, ženská sestra a sestra pro intenzivní péči,

d) nižší zdravotničtí pracovníci v oboru činnosti ošetřovatel, ošetřovatelka, řidič vozidla rychlé zdravotnické pomoci a řidič vozidla rychlé lékařské pomoci,

e) učitelé odborných předmětů v oboru ošetřovatelství na středních a vyšších zdravotnických školách,

f) absolventi rekvalifikačních kursů akreditovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy s názvem "člen první pomoci" v délce minimálně 80 vyučovacích hodin,

g) instruktoři Českého červeného kříže a absolventi zdravotnické přípravy zaměřené na výuku v autoškolách.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)

Učitel/instruktor je držitelem platného profesního osvědčení dle zákona č. 247/2000 Sb. pro výuku a výcvik, který se podrobil dopravně-psychologickému vyšetření s kladným výsledkem. Musí to být člověk starší 24 let a musí mít dokončenou střední školu. Dříve byl i požadavek na školu technického zaměření, což v dnešní novele chybí a vidím to spíše jako krok zpět. Učitel musí mít minimálně 3 roky řidičské oprávnění skupiny, kterou chce vyučovat. Tohle minimum neshledávám také úplně správným. Pokud vezmeme v potaz, že si budoucí učitel udělá řidičské oprávnění v 21 letech a v 24

letech může složit zkoušky na praktický výcvik výuky. Může mít taková osoba dost najetých kilometrů a dokáže tak díky krátké praxi předávat dostatečné zkušenosti?

V teoretické části se dá mnoho věcí naučit, ale praktická část je něco, co by měl mít učitel zvládnuto mnohem více. Tímto se opět dostáváme k nedostatečné kvalifikaci budoucích učitelů. Níže můžeme vidět tabulku se základní přípravou pro budoucí učitele výuky a výcviku, kde jsou vidět hodinové dotace na jednotlivé bloky výuky. Tabulka je ve vyhlášce č. 167/2002 Sb. Velkým problémem je, že většina školitelů nemá ani vysokou školu v oblasti pedagogiky nebo psychologie, a tudíž výuka probíhá stylem „co život dal a co jsem pochytil z vlastních zkušeností“. Tito školitelé by měli mít alespoň učitelské minimum. Velkou výhodou mají lidé, kteří dříve pracovali na technických pozicích a mají velký přehled v automobilové a motocyklové problematice.

Zákon 167/2002 Sb. § 6 - Základní školení pro učitele výuky a výcviku

„(1) Základní školení pro učitele výuky a výcviku je zaměřeno na

- a) metodiku výuky předpisů o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, výuky teorie řízení a zásad bezpečné jízdy a výuky ovládání a údržby vozidla; u osob tělesně postižených na výuku ovládání a údržby vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě,*
- b) metodiku výcviku v řízení vozidla a výcviku praktické údržby vozidla,*
- c) pedagogickou přípravu zaměřenou na hlavní pedagogické zásady a metodické postupy vyučování s důrazem na udržení pozornosti a zájmu posluchačů, správného způsobu vyjadřování, volby gramaticky a stylisticky správných výrazů, terminologie, gestikulace a správného vystupování učitele,*
- d) zásady dopravní psychologie orientované na fyziologické zákonitosti lidské psychiky, psychologii osobnosti, mezilidskou komunikaci a mezilidské vztahy v provozu na pozemních komunikacích a přizpůsobování se aktuálnímu stavu při řešení dopravních situací,*
- e) způsob výuky osob tělesně postižených používajících vozidla konstrukčně přizpůsobená jejich zdravotnímu postižení,*
- f) zásady poskytování první pomoci v rozsahu podle § 4 odst. 4 a § 5 odst. 4.*

(2) Učební osnova základního školení pro učitele výuky a výcviku je uvedena v příloze č. 2.“
(Vyhláška č. 167/2002 Sb.)

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.

Tabulka 1 (Tab 3)

ZÁKLADNÍ PŘÍPRAVA UČITELŮ VÝUKY A VÝCVIKU

Rozsah oprávnění osvědčení pro učitele	POT	POP	POŮ
1. Legislativa (činnost autoškoly, výuka a výcvik, provoz vozidel)	10	10	10
2. Základy dopravní psychologie	18	18	18
3. Základy pedagogiky a rétoriky	22	22	22
Celkem	50	50	50

Vysvětlivky:

POT – profesní osvědčení omezené jen pro výuku teorie

POP – profesní osvědčení omezené jen pro výuku praktického výcviku

POŮ – profesní osvědčení úplné (Vyhláška č. 167/2002 Sb.)

Zde je na místě zamyšlení o tom, zda je rozsah výuky budoucích učitelů dostačující. Z mého pohledu ho vnímám jako nedostatečný – velice krátký kurz s hrubým sítem, kdy čas vyfiltruje lidi, kteří neobstojí pod nátlakem stresu a slabých nervů a ukončují tuhle cestu za získáním instruktorského oprávnění. Při mém vlastním získání profesního osvědčení jsme základy dopravní psychologie brali velmi okrajově včetně pedagogiky a rétoriky. Náš školitel naštěstí vede jednu z větších autoškol v Olomouci a musím říct, že z hodnocení ostatních instruktorů, kteří absolvovali výcvik u jiných autoškol, jsem na tom byl spíše lépe, co se týče výběru školitele. Nicméně jako uvádím výše, je velkým mínusem chybějící vyšší vzdělání v oblasti pedagogiky a psychologie školitelů. I tohle byl jeden z důvodů mého přihlášení na vysokou školu pedagogickou do oboru UPVOV (Učitelství praktického vyučování a odborného výcviku), abych nabral více teoretických znalostí a mohl budoucí řidiče učit kvalitněji.

Níže můžeme vidět v pokračující tabulce hodinový rozsah při výuce teorie a praktického výcviku.

(pokr. Tab 3)

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

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

Minimální počet hodin	CELKEM	140	140	230
------------------------------	---------------	------------	------------	------------

Vysvětlivky:

POT – profesní osvědčení omezené jen pro výuku teorie

POP – profesní osvědčení omezené jen pro výuku praktického výcviku

POÚ – profesní osvědčení úplné

Celkem 230 hodin na celý výcvik učitele autoškoly vidím jako nedostačující, pokud zahrnuje tolik jednotlivých bodů, které si má osvojit budoucí učitel. Tímto bych doporučil úpravu zákonů a novel, kterou bude muset provést budoucí legislativa. Je potřeba si uvědomit, že učitel/instruktor autoškoly je plnohodnotný učitel jako každý jiný učitel při praktickém a teoretickém výcviku. Tím se dostáváme k jeho kvalitám a kompetencím.

4.2 Kompetence učitele autoškoly

Učitelé jsou osoby, které plní důležitou roli při teoretické části výcviku, a ještě důležitější při praktickém nácviku. Učitel by měl dokázat provádět atraktivním způsobem výuku v učebně a efektivním způsobem dokázat vštípit co nejvíce základních pojmů, situací a dalších cílů do žadatelovy paměti. Učitel/instruktor autoškoly je zodpovědný nejen za vědomostní složku, ale také zodpovídá za život a životy při výcviku v provozu. Učitel/instruktor by měl mít jisté předpoklady pro výuku a výcvik. Jak sám píše pan Děcký, *„autoškolství je školstvím se všemi atributy a fenomény,“* (Děcký, 2013, s. 36). Pokud budeme vycházet z téhle teze, tak by učitel/instruktor měl být nejen člověk, co umí řídit vozidlo nebo motocykl, ale především by to měl být člověk, který:

- jde příkladem žákům jak morální, tak odbornou formou výstupu, dále také okolním řidičům svým chováním,
- by měl dbát na správnou výslovnost a didaktické postupy ve výuce,
- jeho morální kompas by měl být silný a neměl by podléhat zkratkovitému a výbušnému chování,
- by měl dokázat odblokovat strachy a být oporou, ne člověkem, z kterého jde strach,
- by měl umět správně odhadnout typologicky člověka, z toho dokázat poznat a očekávat chování ve vozidle,
- by měl předvídat rychlost reakcí v různých situacích, ať již od žadatelů nebo i od okolí,
- nejdůležitější schopností je ovšem umění úspěšně a rychle řešit vzniklé situace, které mohou být i velmi nepříjemné.

Opět se zde dostáváme k tomu, zda by měl být učitel/instruktor jenom člověk s maturitou bez psychologického a pedagogického vzdělání. Vzhledem k vysoké zodpovědnosti za budoucí řidiče a jejich životy by měl mít odbornější vzdělání než pouze střední s maturitou. Jeho osobní kvality by měly být kultivovány, aby dokázal vycvičit

zodpovědné a bezpečně chovající se řidiče i kvůli nám ostatním, kteří se můžeme nacházet na přechodu anebo jet na kole. Tím se dostávám k dalšímu bodu, a tím je přístup učitele k žadateli. Jedná se o velmi důležitý bod, který začíná u efektivní komunikace mezi učitelem a žadatelem.

4.3 Přístup učitele k žadateli

Učitel v autoškole musí umět přistupovat ke každému žákovi individuálně. Měl by dokázat efektivně komunikovat. Jedná se především o praktickou výuku ve vozidle. Hromadná výuka v učebně spadá spíše do skupinové výuky, kdy by měl mít učitel dobré rétorické schopnosti, měl by žadatele zaujmout a mít skvělé odborné znalosti.

Dokázat již z prvních vět a chování určit typ člověka a dle toho umět předávat stejně účinně znalosti a postupy. Zároveň ze správně odhadnuté typologie člověka může očekávat jeho postupy a chování. Základem vytvoření vztahu žák – učitel ve vozidle je individuální přístup ke každému žákovi. Tohle vidím jako velmi důležitý aspekt ve výuce. Je potřeba vštípit co nejefektivněji návyky, postupy a pomoci žákovi pochopit, jak nejrychleji vozidlo správně ovládat a vysvětlit problematiku provozu a vozidla. Na každého jedince fungují trochu jiné postupy a metodiky a na instruktorovi je, aby co nejrychleji poznal, jak je žákovi předat.

Učitel autoškoly má možnost vidět své učení v reálném čase při praktické výuce, kde může ještě dovysvětlit teoretické věci. Pokud vidí, že žákovi nejde určitý úkon, může se na něj zaměřit a opakovat ho, dokud se nezdokonalí natolik, aby úkon odpovídal aspoň standardnímu výstupu pro zvládnutí závěrečné zkoušky. Důležitým momentem je zpětná vazba mezi učitelem a žadatelem. Při správném nastavení vztahu učitel-žadatel může dostávat zpětnou vazbu i učitel a tím se přizpůsobit možnostem a kvalitám žadatele.

Učitel by měl dbát na správnou výslovnost a odbornou terminologii, která správně popisuje jednotlivé situace a věci tak, aby žadatel správně a bez zaměňování chápal vysvětlované. Bohužel ani tohle není pravidlem. Na násleších jsem se setkal i s velmi neodbornými názvy a popisy. Někdy až s nevhodným chováním. Učitel seznamuje žáky s důsledky možných nehod dle právních zákonů, ale neměl by v nich vyvolávat pocit strachu a nejistoty v následném řízení v praktické části. V praktické části by měl být klidný a nenechat se rozhodit vzniklými situacemi a někdy pomalejším pochopením žadatelů v psychomotorickém jednání. Praktická výuka si žádá velmi klidné a rozvážné jedince, kteří jsou psychicky odolní a ví, jak se v daných situacích správně zachovat.

4.4 Vstupní předpoklady žadatele o řidičská oprávnění

Vstupním předpokladem žadatele by mělo být jeho zdravotní, mentální a duševní zdraví, které by měl potvrdit lékař dle zákona č. 247/2000 Sb. § 13.

§ 13 - Podmínky přijetí k výuce a výcviku

„(1) Výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly. Provozovatel autoškoly přijme k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění osobu, která

- a) podá písemnou žádost; pokud je žadatel mladší 15 let musí být žádost doložena písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, jehož podpis byl ověřen příslušným orgánem,*
- b) ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona], přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců,*
- c) není nezpůsobilá k právním úkonům,*
- d) je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona],*
- e) splní další podmínky, pokud je pro získání řidičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon],*
- f) není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.“ (Zákon č. 247/2000 Sb.)*

Zde můžeme vidět, co je v zákonu důležité. Bohužel se setkávám s občas nedostatečným posudkem lékaře, kdy následný výcvik může být hazard. Žadatel z pohledu lékaře na prohlídce vidí, slyší, hýbe končetinami, dokáže se dorozumět. Bohužel ne vždy tyto základní podmínky stačí k úspěšnému dokončení. Bylo by na zvážení, zda by ke skupině řidičského oprávnění B nebylo potřeba psychologických posudků, stejně jako je to u skupin C a D. Nicméně takový krok je podmíněn množstvím psychologických center a jedinců, kteří posudky dělají.

První řidičské oprávnění je možné získat od 15 let. Je to věk dospívání a hledání sama sebe a utvrzování se v morálních otázkách. Končící puberta a fáze adolescence jsou obdobími, kdy se žadatelé nejvíce hlásí do autoškoly. Mnozí vidí získání řidičského oprávnění jako zkoušku nejen z předpisů a technických znalostí, ale také jako zkoušku

dospělosti. O řidičská oprávnění se pochopitelně hlásí i starší jedinci, ale pro potřebu bakalářské práce se zaměřujeme na období 15–25 let. Tímto se dostáváme k psychologickým předpokladům žadatelů z hlediska vývoje. Vývojová stádia některých žadatelů v 18 letech mohou být značně rozdílná. Můžeme zde pozorovat jejich schopnost učit se, motivaci, pozornost a koncentraci, míru stresu a nervozity a také důvěru v sebe samé. Vyzrálost jejich kognitivního myšlení, a morální vývoje.

Pokud se zaměříme na morální vývoj jedince v 18 letech, tak dle Lawrence Kohlberga se dostáváme do konvenční úrovně morálky. Úroveň 3., jakožto dodržování norem a „*správné je to, co za správné považují ostatní*“. Očekávání ostatních a plnit to, co ode mě očekávají mí blízcí. Tady můžeme vidět problém s tím, zda žadatel chce sám řidičské oprávnění, nebo je natlačen do autoškoly rodiči, popřípadě již zaměstnáním. V těchto případech z vlastní praxe znám, jak je těžké motivovat k lepším výkonům, když si to chodí tzv. odsedět. Tito žadatelé moc nevnímají, a tak nějak ví, že když bude krizová situace, tak to instruktor zachrání. Velká část z nich se neučí předpisy a značky a stačí jim, co pochyťí za jízdy, ačkoliv je obvykle pozdě anebo jsou instruktorem kárání za neznalost. V těchto případech je vidět kroucení očí a jakási lhostejnost vůči všemu ve vozidle, včetně instruktora. Obvyklá snaha je pod úrovní a první změna přichází zpravidla prvním neúspěchem u zkoušek. Již mnohokrát se mi podařilo zvrátit průběh výuky typu „táta chce, ale já nechci,“ připomenutím, že jedinec v 18 letech má vlastní svobodné rozhodnutí, zda chce, nebo nechce a nemusí být do ničeho tlačěn jen z důvodu zalíbení se vlastnímu rodiči. Obvyklá reakce, obzvláště u dívek, je plačtivá reakce na to, jak nechtějí rodiče zklamat. Rád na tohle reaguji slovy „tak jim udělej radost a ukaž, že na to máš a že to zvládneš,“ protože tím obvykle přesunu zodpovědnost za vlastní rozhodování k nim samotným a vznikne vnitřní pozitivní motivace. Připomenutí anebo spíše uvědomění, že jsou již dospělými osobami, které budou muset rozhodovat samy za sebe (a tím je i řízení vozidla), kdy záleží už jen na jejich odpovědnosti, jim pomáhá se vyrovnat se situací a někdy se i postavit rodičům, pokud opravdu ještě nechtějí řidičské oprávnění. Zde můžeme vidět, že ne vždy je jedinec v 18 letech dostatečně vyzrálý na to se rozhodovat sám za sebe v plné míře.

Dále můžeme vzít 4. úroveň a tou je orientace na řád a zákon. Správné je to, co odpovídá pravidlům legitimní autority. Mohli bychom nahlížet tímto způsobem na dodržování pravidel silničního provozu a jeho porušování. Pohled dospívajícího jedince, který má morální vzor ve svém otci, který porušuje soustavně pravidla, se podepisuje na

výchově a následném morálním vnímání žadatele v autoškole. Tímto by se měl učitel/instruktor zabývat a snažit se vysvětlit žákům proč takové chování je v rozporu s morálním vnímáním a právními předpisy. Jako autoritu vnímají policii a další záchranné složky. Jejich trhnutí, když slyší houkačky jsou někdy vtipná a někdy děsivá skrz jejich zkratkovité reakce. Například při průjezdu sanitky jsou schopni zamrznout anebo strhnout vozidlo ke krajnici s prudkým zadupnutím brzdového pedálu.

4.5 Edukační proces

Zadání pro edukační část je převážně skládáno pro učitelství jako obecné. Učitel autoškoly je specifická disciplína, co se učitelství týká. Jeho obor je výuka teoretická a praktická. Dalo by se srovnat s učitelem praxe na středních odborných školách, kde se nejprve seznámíme s teoretickou částí a pak si jdeme vyzkoušet poznatky v teorii praktickou částí. Stejně tak vyučuje učitel autoškoly. Představa žáka v provozu bez teoretické části je děsivá. Učitel se nejdříve zaměřuje na teorii zásad bezpečné jízdy. Dále by měl pokračovat přes ovládání a údržbu vozidla k předpisům o provozu vozidel. Zdravotnická příprava je část, kterou může vyučovat i učitel autoškoly, pokud splnil kritéria dle zákona č. 247/2000 Sb. Pokud ne, musí výuku provádět osoba splňující tyto podmínky.

Každá výuka má svá problematická místa, s nimiž se musí učitel potýkat. Pro teoretickou část je to správné pochopení a správné vysvětlení zákonů o provozu, teorii a zásadách bezpečné jízdy, ovládání a údržba atd. Výhodou učení na učebně je možnost probrat a opakovat látku. Tato možnost u praktické výuky není. Opakovat někdy vzniklé situace není úplně možné a žák se musí rozhodovat rychle, přesně a správně. Tahle část výuky je pro učitele velmi náročná a vyžaduje spoustu praxe, jak správně se žáky pracovat a jak se chovat v krizových momentech. Učitel zde musí být dosti psychicky odolný, aby zvládal pozorovat dění a zároveň žáka, a ještě k tomu dokázal vyučovat v reálném čase jízdy. Mnoho situací si žádá zastavení vozidla a probrání vzniklého problému s žákem. Je třeba mít neustále chladnou hlavu jako učitel, protože mnozí žáci mohou být zaskočeni a dopouštět se během výcviku dost nebezpečných manévrů, které je dokáží rozhodit.

Ke studentům by se měl učitel chovat vlídně a přátelsky a měl by umět i pochválit za správně zvládnuté úkony. Neměl by být ironický a utahovat si ze žáků a ze situací, které mohou vyvolat. Neměl by v nich vyvolávat pocit strachu a omezenosti nebo dokonce sám vyvolávat situace, které nemohou žáci zvládnout a mohou ohrozit ostatní účastníky

provozu na pozemních komunikacích. Učitel musí odhadnout schopnost a úroveň jejich řídicího pokroku a k tomu vybírat další a složitější okolnosti. Nemůže začínajícího žáka brát do centra města mezi tramvaje a tím ho vystavovat stresu.

4.6 Edukační činnost učitele autoškoly

Edukační činnost pro učitele autoškoly je velice pestrá, a hlavně dosti specifická. Musí jít nejlépe sám příkladem a ukázat žákům, co je správně a jakou představu mají žáci mít k úspěšnému splnění závěrečného testu a jízdy. Vedením od začátku do konce ukazuje žákům, jak se chovat za volantem, popřípadě řídítky.

V edukačním procesu můžeme vymežit pět bodů:

- Teoretická část výuky
- Praktická část výuky
- Testy a zkoušky
- Kondiční jízdy + škola smyku + širší dovednosti s vozidlem
- Psychologická a motivační část

Každá z těchto částí se sestává z mnoha dalších prvků. Teoretická část zahrnuje ukázky, prezentace, diskuse, právní předpisy, pravidla silničního provozu, první pomoc a bezpečnost na silnicích.

Praktická výuka sestává ze základních prvků ovládní vozidla jako jsou rozjezd, zastavení, couvání, řazení, parkování, předjíždění, technický stav vozidla atd., při které studenti získávají potřebné dovednosti pro následující jízdu v provozu, ve které by měli být po splnění základních prvků schopni bez větších obtíží řídit a ovládat vozidlo.

Testy a závěrečná jízda, kdy učitel připravuje na obě zkoušky opakováním a zkoušením žáků. Zde se jedná o zvláštní disciplínu, jelikož první bod neobsahuje plně přípravu na testy a praktickou část.

Kondiční jízdy pro již držitele řídicího oprávnění jsou dalším bodem, kde učitel může pokračovat v edukační činnosti. Jedná se o různá školitelská střediska na zlepšení jízdnicích schopností jedince a posouvat jeho řídicí um ze začátečníka až na profesionála.

Pátým bodem by mohla být psychologická a motivační dovednost. Učitel by měl dokázat žáka motivovat a nadchnout pro řízení. Nevyvolat v něm strach a nejistotu. Při první hodině nejprve zjistit, proč chce získat řídicí oprávnění a co očekává od řízení. Zda chtěl žák sám, anebo byla přihláška podána na popud rodičů. Tím si může udělat obraz o žadateli.

5 Didaktika výuky v autoškole

Didaktika výuky a výcviku v autoškole spočívá v jasných postupech, formách a cílech výuky. Postupy, nebo formy, jak předat žadatelům teoretické, tak praktické poznatky a zkušenosti v autoškole, nejsou pevně dány, jak již uvádím v analýze zákonů. Postup výuky a výcviku se tak liší v každé autoškole. Každá autoškola si vytváří svůj postup a formu předávání teoretické výuky a praktického výcviku pouze na základních bodech zakotvených v zákonech a vyhláškách. Pro autoškoly neexistuje žádný rámcový vzdělávací program. Zákon udává jen výstup pro splnění teoretické a praktické zkoušky.

Cílem učitele v autoškole je naučit žáka vědomostní teoretické rovině a praktického zvládnutí vozidla v provozu, tak, aby nehrozil sebe a ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci. Jedná se tedy o komplexní výuku obsahující kognitivní (vzdělávací) a psychomotorické (výcvikové) cíle skládající se z dílčích úkolů. Tím rozdělujeme výuku na dvě části. Teoretickou a praktickou. Po zvládnutí obou částí se může stát žadatel řidičem. Učitel má před sebou dost práce a značnou zodpovědnost.

Cestou pro učitele je určení si cílů a jejich konkrétních úkolů ke splnění. Potřebujeme konkrétní úkoly k jejich naplnění. Např.: žák vysvětlí rozdíl mezi naftovým, benzínovým a elektrickým motorem, nebo: žák pojmenuje značky upravující přednost. Měly by zcela přesně specifikovat, co si má žák osvojit.

Revidovaná Bloomova taxonomie kognitivních vzdělávacích cílů z roku 2001, podle které můžeme dojít k dosažení cílů, je uvádí takto: pamatovat, porozumět, aplikovat, analyzovat, hodnotit, tvořit. Tyto cíle a v nich zahrnutá slovesa nám můžou pomoci dojít k cílům rychleji, pokud si vytvoříme učební strukturu.

- Pamatovat – identifikovat dopravní značku, popsat ji, vyjmenovat druhy dopravního značení, umístit je, nakreslit je atd.;
- Porozumět – definovat rozdíl mezi motory, vysvětlit jejich funkci atd.;
- Aplikovat – reagovat v provozu znamením o směru jízdy, vyřešit křižovatku a vybrat správné řešení jejího průjezdu atd.;
- Analyzovat – rozlišovat rozměry vozidla a prostoru kolem něj, sledovat stav vozidla, setřídít části celku atd.;
- Hodnotit – vztáhnout teoretickou výuku na praktickou, vybrat nejvhodnější parkovací místo, porovnávat vzdálenosti přibližujících se aut atd.;

- Tvořit – představovat si hypotetické scénáře a možné reakce na ně, integrovat zásady bezpečné jízdy v praxi.

Dále můžeme tyto teoretické roviny použít a implementovat do psychomotorické.

Pro psychomotorickou část uvádím taxonomii podle R. H. Davea:

- Imitace (nápodoba) – pozorování učitele žákem při rozjezdu a brždění.
- Praktické cvičení – žák manipuluje podle instrukcí učitele.
- Zpřesňování – ovládání vozidla mezi pneumatikami. Jeho přesné vedení.
- Koordinace – zjemňování koordinace pohybů při zatáčení, couvání atd.
- Automatizace – plynulá jízda bez větších trhavých pohybů. Žák je schopen plynulé a přesné jízdy za použití minimálního úsilí.

Petty (2002, s. 22) poukazuje na to, že při učení praktických dovedností, je nezbytně nutné postupovat pomalejším tempem – je vhodné komplikovanější úkol rozkouskovat na dílčí, snazší, úkony, které by měly být probrány a zdokonalovány samostatně, a následně je začleňovat do většího celku a ten postupně narůstající rychlostí trénovat. Takováto postupná automatizace činností je ve výcviku řízení klíčová, protože v provozu není možné, aby žák věnoval příliš mnoho pozornosti dílčím akcím, jako třeba *zpomalit, dát ruku na řadicí páku, sešlápnout spojkový pedál, podřadit na nižší stupeň, pomalu pouštět spojkový pedál, pomalu sešlapovat plynový pedál, zkontrolovat zpětné zrcátko, aktivovat světelný signál o odbočení, zkontrolovat prostupnost provozu v protisměru, zatočit volantem*. Tyto úkony by měly být plně zautomatizované tak, aby řidič už mohl soustředěně pouze zkontrolovat provoz a bezpečně odbočit.

Učitel autoškoly by se měl držet několika didaktických zásad. Podle Kalhouse a Obsta (2009, s. 268) je můžeme vnímat jako obecné požadavky, které určují charakter výuky, do níž ale také zasahují výchovné a vzdělávací cíle. Tyto požadavky se aplikují na všechny části výuky – formu, učivo, metody, prostředky, samotnou vyučovací činnost atd.

Hlavními zásadami pro správný průběh vyučovacího procesu v autošcole by měly být:

- Princip individuálního přístupu – Obzvláště u praktického výcviku, kde je potřeba zohlednit více aspektů. Psychický a morální vývoj jedince může ovlivnit míru jeho odpovědnosti.
- Princip názornosti – ve výuce i výcviku je důležitou zásadou. Při vysvětlování nového učiva (průjezdu zatáčkou) a při nácviku nových dovedností (rozjezd a zastavení).

- Princip spojení teorie s praxí – autoškola je krásným propojením teorie s praxí. Po nabití teoretických znalostí je zkusíme převádět mimo školní lavice do reálného vozidla a tím konfrontovat s okolím a dalšími řidiči.
- Princip uvědomělosti a aktivity – „*Uvědomělost vyjadřuje nejen postoj žáka k učení, ale vztahuje se i na kvalitu osvojovaných poznatků.*“ (Kalhous a Obst, 2009, s. 271)

Posledním bodem ze zásad se dostávám k afektivní rovině cílů, k taxonomii dle D.B. Kratwohla, která se vyznačuje přijímáním, reagováním, hodnocením, integrací hodnot a zvnitřněním hodnot v charakteru. Pokud aplikujeme tyto roviny v kontextu autoškoly, tak můžeme pospat jednotlivé emocionální úrovně vzdělávání žadatele v autoškolě. Jedná se o hodnotovou rovinu ovlivňující postoje žáků v řízení. Jaký postoj ukážeme žákovi v řízení, může ovlivnit budoucí postoj jeho samotného za volantem.

- Přijetí: Žák si uvědomuje, že je důležité získat dovednosti pro bezpečné řízení a přijme tuto potřebu.
- Reagování: Reaguje na podněty, je aktivní a samostatný v rozhodování a cítí uspokojení za svá rozhodnutí. Nereaguje agresivně, protože chápe provoz jako celek.
- Hodnocení: Žák projevuje pochopení pravidel silničního provozu a ostatních účastníků provozu prostřednictvím svého bezpečného řízení. Správně vyhodnocuje situace bez negativního hodnocení. Rozděluje na důležité a nedůležité. Třídí vzorce ostatních řidičů na užitečné a neužitečné chování.
- Integrace hodnot: Reflektuje své chování za volantem, uvědomuje si své chyby a snaží se je opravit. Vytváří si postojový žebříček hodnot, podle kterého stanovuje základní a dominantní hodnoty.
- Zvnitřnění hodnoty v charakteru: Postoj žáka je zformovaný a má své dané hodnoty a pravidla.

Podobně jako ve výuce ve školách, kde dbáme na výchovnou složku a snažíme se o předávání takových hodnot, abychom vychovali ctnostného jedince, který bude přínosem pro společnost, i v autoškolě je důležité žáka upozorňovat na správné chování a demonstrovat mu správné hodnoty, kterými ho začleníme do komunity řidičů tak, aby jeho chování neohrožovalo ostatní účastníky provozu a mohl jít jiným dokonce i

příkladem. Namísto agresivního řízení vštěpujeme žákovi defenzivní jízdu, v jejímž základu jsou priority, kolegiálnost a tolerance vůči chybám ostatních řidičů (Chmela, 2024, s. 136).

5.1 Teoretická část výuky

Teoretická část výuky se skládá ze čtyř okruhů a závěrečného opakování a přezkoušení, které musí žák znát pro splnění zkoušky. Jedná se o:

PPV – výuka předpisů o provozu vozidel, která obsahuje směr a způsob jízdy, jízdu v jízdnicích pruzích, objíždění, předjíždění, rychlost jízdy, vzdálenost mezi vozidly, vyhýbání, odbočování, jízdu křižovatkou, vjíždění na křižovátku, otáčení a couvání, zastavení a stání, železniční přejezd, znamení o změně směru, výstražná znamení, osvětlení vozidel, vlečení vozidel, provoz na dálnici, obytnou a pěší zóna, skupiny řidičských oprávnění, povinnosti řidiče, zakázané činnosti pro řidiče, dozor nad silničním provozem, jízdu vozidel s právem přednosti jízdy, zastavení vozidel a bodový systém.

TZBJ – výuka teorie zásad bezpečné jízdy, která se zabývá aktivní a pasivní bezpečností, aquaplaningem, brzdovou dráhou vozidla, faktory ovlivňujícími jízdu, ekonomickou jízdu, jízdu v zimním období, záchranářskou uličku, předvídáním rizik při jízdě, smykem vozidla, dopravní nehodou, doklady při řízení, čerpání pohonných hmot, přepravou nákladu, jízdu v tunelu.

OÚV – výuka o ovládnutí a údržbě vozidla, která pojednává o kontrole vozidla před jízdou, nastavením vozidla před jízdou, ovládacích prvcích vozidla, rozjíždění, řazení převodových stupňů, práci s volantem, kolmým parkováním popředu, kolmým parkováním pozadu, rozdělení vozidel, kontrolních světlech, funkci spojky, pneumatikách, registrační značce, povinné výbavě, výměně kola, kontrole motorového oleje, výměně autobaterie a technické prohlídka.

ZP – výuka zdravotnické přípravy. Ta zahrnuje obsah lékárničky, postup při první pomoci, srdeční masáž, umělé dýchání, úraz hlavy, úraz páteře, masivní krvácení a postup při dopravní nehodě.

Zde vidíme, kolik nových termínů a pojmů musí učitel vysvětlit během krátkého časového úseku výuky. Tento problém popisuje podobně i Fletcher-Wood – v krátkém období musíme naučit žáky mnoho nových věcí a jen velmi těžko se reflektují jejich učící potřeby, pokud nejsou jasně dány priority (2021, str. 32).

Je důležité se zaměřit na klíčové znalosti. Nabýváním základních pojmů a znalostí, které je možné rozšiřovat a vylepšovat a navzájem propojovat, vede k lepšímu kognitivnímu chápání většího celku. Upřesnit, co se mají žáci naučit a vytvořit jim priority k lepšímu porozumění celého konceptu. Naučit je vidět souvislosti mezi okruhy.

Stěžejním bodem jsou **dopravní značky**, které dělíme na několik druhů. Dále je potřeba probrat **řešení křižovatek**, které se dají rozdělit na křižovatky bez dopravního značení, křižovatky s dopravním značením, křižovatky řízené světelnými signály, křižovatky řízené policistou, křižovatky s kruhovým objezdem a křižovatky s tramvajemi. Zde se nám překrývají všechny možnosti, a proto je potřeba dokázat správně analyzovat danou situaci a vyhodnotit.

5.1.1 Příprava do teoretické části výuky

Příprava do teoretické části spočívá v rozdělení dle časové dotace na jednotlivé bloky výuky. V těchto blocích by měl učitel probrat všechny stěžejní body a pojmy. Může využít některé z učebnic, které budu níže rozebírat a které mají osnovu výuky. Měl by mít po ruce didaktické pomůcky a nachystané možné animace, pokud disponuje učebna projektorem nebo větším televizorem. V jednotlivých blocích musí mít nachystané podklady pro danou výuku. Důležitým bodem je zapojení studentu do výuky. Pokud učitel mluví monotónně, je výuka téměř k ničemu, protože obvykle probíhá v odpoledních hodinách, kdy už samotní žáci jsou unaveni po náročném vyučování v jejich středních školách nebo učilištích. V autoškole není možnost zpětné kontroly nad nabytými vědomostmi studentů jako ve státní sféře školství. Jejich výstupem je až finální zkouška. Proto je dobré, pokud učitel dokáže motivovat a zapojit studenty hravou formou.

5.2 Praktická část výuky

Praktický výcvik řízení vozidla se skládá ze tří etap a dvou dalších jako jsou praktická údržba vozidla a zdravotnická část.

Etapa I. – Seznámení se s vozidlem, vysvětlení pedálů a ovládání, první rozjezdy s prokluzem spojky, zastavení. Opakování rozjezdů pro psychomotorické zapamatování, slalom, rozjezdy a zastavení ve slalomu, couvání, vedení vozidla rovně při pravé straně a první seznámení s provozem. Provoz by měl být ideálně malý a mimo špičky provozu. První najeté kilometry. Rychlost obvykle do 60 km/h. Cesta je vedena okrajovými vesnicemi a slabým provozem.

V první etapě se zaměřujeme na provedení kontroly vozidla před jízdou a základní úkony řidiče před zahájením jízdy, nácvik a zvládnutí základních řidičských dovedností nutných pro ovládání vozidla volantem nebo říditky, pedálem nebo rukojetí akcelérátoru, spojkou, řazením, provozní a parkovací brzdou.

Etapa II. – Periferie města. Průmyslové zóny. První těžší křižovatky. Parkování couváním a podélné parkování.

V druhé etapě se soustředíme na procvičování získaných základních řidičských dovedností v městském a mimoměstském provozu s nízkou hustotou provozu vozidel s důrazem na dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zásad bezpečné jízdy, jízdu vyšší rychlostí, nácvik a zvládnutí dalších řidičských dovedností v různých situacích v provozu, ovládání výstroje a výbavy vozidla, například stěrače a ostřikovače skel, odmlžování, klimatizace nebo osvětlení vozidla, pro jeho bezpečný provoz a na jízdu za snížené viditelnosti.

Etapa III. – Hustý provoz. Město. Dálnice.

Ve třetí etapě dbáme na dosažení plné samostatnosti při řízení vozidla v hustém městském a mimoměstském provozu, na různých kategoriích pozemních komunikací, řízení vozidla za ztížených podmínek, řešení složitých dopravních podmínek a dopravních situací a na jízdu za snížené viditelnosti.

(Tab 2)

Skupina Řidičského Oprávnění	PV-ŘV				PV-ÚV	PV-ZP	Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	AC	MP	SP	SP			
AM	1	2	5	5	1	4	18
A1	1	2	5	5	1	4	18
A	1	2	5	5	1	4	18
B1	2	5	10	6	2	4	29
B	2	5	12	9	2	4	34
T	2	4	8	7	8	4	33

PV-ŘV praktický výcvik v řízení vozidla

AC autocvičiště

MP minimální provoz

SP střední provoz

PV-ÚV praktický výcvik údržby vozidla

PV-ZP praktický výcvik zdravotnické přípravy

(Příloha č. 3 k zákonu č. 247/2000 Sb.)

Vzhledem k rozdělení jízd do etap se dají stanovit určité body, které by měl žák na daných jízdách zvládat dle tabulky. Údržba vozidla v rozsahu dvou hodin by se měla dát na úplný začátek, aby žadatel věděl základní prvky vozidla a jeho údržby, než se pustí do samotného řízení. Níže uvádím osobní rozdělení, dle kterého vycházím ze své osobní praxe. Hodiny jsou po dvou vyučovacích blocích, které dělají 14 hodin výcviku. Během, kterého by měl průměrný žák výcvik zvládnout.

1. **PV-ÚV** – Praktický výcvik údržby vozidla, kdy by si každý jednotlivý žadatel měl cvičně vyzkoušet základní prvky – kde najde měrku oleje, kde je baterie, jak se měří baterie, jak se kontrolují jednotlivé kapaliny a kde se dolívají. Výměnu žárovky, výměnu kola. Kde naleznu výstražný trojúhelník a lékárničku, popř. další prvky údržby vozidla.

2. **I. AC** – Možnost trenažéru, kde dojde k vysvětlení základních ovládacích prvků a prvotní nácvik rozjezdu a zastavení. Pokud není možnost trenažéru, tak seznámení s vozidlem na autocvičišti, vysvětlení pedálů a ovládání, první rozjezdy s prokluzem spojky, zastavení. Opakování rozjezdů a zastavení pro psychomotorické zapamatování, slalom, rozjezdy a zastavení ve slalomu, couvání, vedení vozidla rovně při pravé straně. Možnost rozjezdu do kopce, i mírného. Zvládnutí těchto základních prvků je nezbytným předpokladem k dalšímu posunu.
3. **I. MP** – Zde můžeme přistoupit k prvním jízdám v mírném provozu, pokud však žadatel zvládnul plynulé rozjezdy, zastavení a jízdy. Pokud instruktor vidí, že rozjezdy a ovládání není ještě úplně zvládnuty, měl by se žadatelem pokračovat v nácviku na cvičišti. Mnohdy hraje roli i žadatelova odvaha vydat se již do provozu. V případě první jízdy v provozu za předpokladu zvládnutí rozjezdu a ovládání vozidla by měl instruktor volit takovou cestu, která nebude obsahovat složité křižovatky a situace.
4. **I. MP** – Opět jízda v minimálním provozu. Zde je žádoucí (pokud nebyla možnost na cvičišti) nácvik rozjezdu do kopce. Tento prvek umí do velké míry pomoci žadatelům s klasickými rozjezdy. Jízda přes vesnice a venkov. V téhle jízdě volím tzv. výlety po okolí měst, přes vesnice se stoupáním a klesáním.
5. **I. MP** – Pokračování v mírném provozu s možností posunu dle tabulky do druhé etapy se středním provozem. Opět je na instruktorovi, aby netlačil na žadatele a přizpůsobil jízdu jeho zvládnuté úrovni. Pokračování s rozjezdy, první světelné křižovatky, připojovací pruhy, výlety po okolí s vyšší rychlostí do 70 km/h, pokud žadatelé zvládají.
6. **II. SP** – Jízda kolem města, popřípadě sídliště s menším provozem. Výhoda sídlišť jsou obvykle obytné zóny s 20km/h rychlostí anebo klasické zóny 30 km/h. Zde můžeme nacvičovat pomalou jízdu s přednostmi vpravo a přejíždění zpomalovacích retardérů.
7. **II.SP** – Parkování couváním, větší intenzita provozu. Složitější situace.
8. **II.SP** – Parkování podélně, nácvik složitějších křižovatek.
9. **II.SP** – Opakování parkování. Již každou hodinu aspoň 3x.

10. **II.SP** – Zde by měl žadatel zvládat většinu úkonů v pomalých rychlostech jako je parkování a couvání, dále nemít strach vjíždět do okrajových částí města, popř. vjíždět do města, a orientovat se v složitějších situacích. Víceproudé křižovatky, tramvajové pásy, odbočování vlevo přes víceproudé silnice.
11. **II.SP** – Víceproudé křižovatky, tramvajové pásy, odbočování vlevo přes víceproudé silnice. Plynulé řazení se do pruhů.
12. **III. SP** – Střední provoz druhé etapy se skládá z jízdy ve městě.
13. **III. SP** – Jízda by měla být plynulá bez zbytečných chyb, po opakovaném parkování by měl žadatel sám bez pomoci již zaparkovat, popř. opravit se po špatném zaparkování.
14. **III. SP** – Průjezd dálnic – výjezdy, nájezdy, předjíždění na dálnici, tenhle bod je závislý na schopnosti žadatele, pokud dokáže s vozidlem jet minimálně 90 km/h.
15. **III. SP** – Průjezd dálnic – výjezdy, nájezdy, předjíždění na dálnici. Plynulé zvládnutí vozidla v městském provozu.
16. **PV-ZP** – praktický výcvik zdravotnické přípravy můžeme dát kamkoliv mezi jednotlivé hodiny. Nechávám na konci z důvodu lepší udržitelnosti v paměti ke zkouškám. Jedná se o 4 hodiny. Dá se i scelit do jednoho 4hodinového bloku.
17. **PV-ZP**

Pokud uvážíme, že tohle musí žadatel zvládnout za 28 hodin, je časová dotace velmi diskutabilní. Instruktor by měl samozřejmě dbát na bezpečnost a přizpůsobit tak výcvik žadateli. Ne každý žadatel bude jezdit na konci výcviku jako zkušený řidič. Je potřeba, aby žadatel zvládl prvky klidně pomaleji, ale bezpečně pro sebe a své okolí.

Je těžké procvičit za 28 hodin všechny možné situace a nacvičit plynulou jízdu. V Olomouci se mi podařilo složit několik okruhů, které mají opravdu mnoho situačních možností dle úrovně zvládnutí.

5.2.1 Příprava do praktické části výuky

Příprava spočívá ve znalosti daných okruhů, které by si měl instruktor připravit. Učitel si skládá sám praktickou výuku. Neměl by se přitom nechat tlačit časem, k uspěchanému nácviku. Prvotní nácvik základních prvků se nesmí uspěchat. Potřebný čas k jejich plynulému zvládnutí se mnohonásobně vrátí do zbytku času výcviku. Tyto okruhy se skládají od prvního rozjezdu na cvičišti a opětovného zastavení, přes rozjezdy do kopce, až po průjezd městem s finálním zaparkováním a zvládnutím plynulého řízení, tím pádem připravením na zvládnutí závěrečné zkoušky. Vymezení základních pojmů a okruhů je základ k pochopení se mezi instruktorem a žadatelem. Začínající instruktoři by se měli zamyslet nad trasou kudy pojedou. Kudy to bude pro žadatele přínosem a kdy to nebude nebezpečné pro všechny k jejich zvládnuté úrovni řízení. Tyhle okruhy by měly obsahovat všechny prvky, které vyžaduje zákon k úspěšnému zvládnutí.

Přípravu do praktické části si učitel skládá sám. Není žádná ucelená forma, co by měl, v které hodině žák zvládnout. Vezmeme-li v potaz jen základní rozdělení hodin kdy praktická část je 34 vyučovací hodiny po 45 minutách, dostaneme se na 25,5 hodin reálně strávených v autě. Zvládnout všechny prvky dané zákonem je u některých žadatelů velmi náročné kvůli časovému presu. Pokud budeme počítat, že žadatel jezdí 2 x 45 minut, dostaneme se na 14 jízd. Za těchto 14 jízd je potřeba zvládnout vše, co udává zákon.

Příprava učitele autoškoly se skládá ze dvou základních bodů. Teoretické a praktické části. Příprava spočívá ve znalosti daných okruhů, které by měl učitel znát díky závěrečné zkoušce, kterou složil a díky které může v autoškolě vyučovat. Vymezení základních pojmů je základ k pochopení.

6 Analýza didaktických materiálů

K dobrému porozumění je potřeba dobrých sdělovacích prostředků. Klasická učebnice je k nezaplacení, ale moderní doba je dobou internetovou. Jak ale ukazují výzkumy dle Kalhouse a Obsta (2002, str. 143), tak jsou učebnice, jejich kvalita a dostupnost významným faktorem kvality vzdělávání. Jsem zastáncem klasické pevnější vazby, ale podíváme se i na internetové a různé mediální sdělovací kanály. K převážně informativní části učebnic patří i formativní, „jejímž smyslem je to, aby se osvojené funkce systémy vědomostí a dovedností staly vnitřními hodnotami žáků, a funkce metodologické, jejichž cílem je, aby si žáci osvojovali i metody poznání“ (Kalhous a Obst, 2000, s. 143). Jako zkoumaný didaktický materiál pro tuto bakalářskou práci jsem zvolil učebnici Zdeňka Schrötera – *Autoškola? Pohodlně!*, dále učebnici Václava Mináře *Moderní učebnice a testové otázky*, třetí je David Chmela – *Autoškola, pravidla, značky, testy*, a posledním kusem je webová stránka *Bezpečné cesty*.

Zaměřuji se opět na skupinu B, kterou mám z vlastní praxe nejvíce prozkoumanou. Doba covidová hodně změnila a posunula. Výuka probíhá online, testové otázky se studují na stránkách ministerstva dopravy, probíhá virtuální prohlídka křižovatek, situací a technických věcí okolo vozidla atd. Tento posun je obrovským skokem v lepším pochopení od základu, např. pracování jednotlivých komponentů jako jsou spojka, převodovka, brzdy a další zásadní technické díly v autě. Pro lepší pochopení průjezdu křižovatkou jsou dnešní vizuální výukové modelové situace opravdu skvělým řešením. Animační videa jsou mnohém lepe vysvětlující než pohled na rozmazanou fotku v učebnicích, která může mnohdy vést k misinterpretaci situace a následné špatné odpovědi. Více k obrazové stránce ale později.

K hodnocení materiálů využiji obsahové analýzy, která nám nabídne široký pohled na vhodnost a adekvátnost vybraných prostředků, jejich povahu, strukturu. Vybrané celky budou nejenom hodnoceny jako takové, ale mezi sebou následně i vzájemně porovnávány.

Pro obsahovou analýzu učebnic a jiných didaktických materiálů pro autoškoly je nutno si stanovit určitá kritéria, podle kterých budeme učebnice hodnotit. Metodu měření didaktické vybavenosti učebnic stanovuje Průcha (1998):

Jedná se o hodnocení podle tří hlavních celků, kterými jsou aparát prezentace učiva, aparát řídicí učení a orientační aparát. Každý z aparátů je rozdělen na dílčí

komponenty. Nejprve budeme hodnotit obsah učebnice, členění učebnice na tematické bloky, kapitoly, lekce, obsah, tedy orientační aparát.

Dále následuje aparát prezentace učiva. Ten můžeme rozdělit na dvě hodnotící úrovně. Na verbální a obrazové komponenty. Ve verbálních hodnotíme text a jeho srozumitelnost, odbornost, rozsah, shrnutí učiva atd. Obrazovými komponenty se rozumí ilustrace, kresby, modely situací v provozu, fotografie, nezapomeňme i obrazovou prezentaci barevnou atd.

Třetí složkou hodnocení je aparát řídicí učení, který je pro žadatele o řidičský průkaz směrodatný, pokud chtějí uspět u testovací části závěrečné zkoušky. Ten lze opět rozdělit na dvě podkategorie – verbální a obrazovou. Jelikož studium autoškoly probíhá převážně formou samostudia (učení se zákonů a předpisů) a nejdůležitějším cílem učebnic je nabídnout právě přehled veškeré nezbytné legislativy, nebývá řízení učení pojato podobně jako u didaktických materiálů pro základní či střední školy, protože cílem není udělat učení co nejatraktivnější, jak udávají poslední trendy. Setkáváme se tedy s velikým množstvím odborného textu a ke stimulaci myšlení před lekcí i po lekci doslova nezbyvá prostor. Důležitým bodem pro uživatele těchto materiálů je část, která se věnuje zkušebním testovým otázkám a sebehodnocení.

6.1 Zdeněk Schröter a jeho „Autoškola? Pohodlně!“

S první knihou, se kterou probíhal můj výcvik učitele/instruktora, jsem se setkal v roce 2021 a je jí kniha od Zdeňka Schrötera - „Autoškola? Pohodlně! 2020/2021“. Tahle kniha, společně s pravidly silničního provozu z roku 2020, byla mým hlavním studijním materiálem. Agentura Schröter pracuje více než 20 let na zdokonalování výukových materiálů. Jejich učebnici preferují mnohé autoškoly, které mají zakoupené plné licence a jejichž žáci mohou tak využívat i služeb na webu. Dle jejich stránek je prodáno více jak 450 000 výtisků. Je to jeden z nejoblíbenějších a nepřehlednějších výukových materiálů na trhu v Česku.

Orientační aparát:

Učebnice vychází ze základních potřeb zvládnutí autoškoly. Její obsah je rozdělen na kapitoly a podkapitoly zabývající se ovládáním a údržbou vozidla, teorií zásad

bezpečné jízdy, předpisů o provozu vozidel, zdravotnickou přípravou a na závěr opakováním a přezkoušením. Kapitoly a podkapitoly jsou přehledné a už na začátku je uveden obsah, který ilustruje jejich posloupnost.

Prezentace učiva:

Na první pohled je učebnice proložena velkým množstvím obrázků, ilustrací, fotek, symbolů a barevných odlišností, například roztržení kapitol podle barev a symbolů. Toto činí učebnici velice přehlednou a uživatelsky vlídnou. V posledním vydání obsahuje na jednotlivých stránkách učebnice QR kódy, které odkazují na jejich mediální zobrazení na stránkách www.schroter.cz. Kniha obsahuje mnoho modelových situací vystižených obrázky a fotkami s popisem.

OÚV – Výuka o ovládání a údržba vozidla. Touhle kapitolou se zabývají zhruba na patnácti stranách včetně obrázků. A není co vytknout až na rozsah. Nebál bych se mnohem více prostoru věnovat technice a chodu vozidla. Pokud víme, jak věci fungují, tak se nám lépe chápe jejich význam a třeba práce se spojkou je uchopitelnější.

TZBJ – Výuka teorie zásad bezpečné jízdy. Dvacet stran stručného a důležitého popisu, co je defenzivní jízda a co udělat před jízdou, jak se správně usadit, nastavit zrcátka, řadit stupně a jak pracovat se spojkou a brzdou včetně rozjezdu do kopce. Dále parkování včetně podélného. Vysvětlení pojmů aquaplaning, přetáčivý a nedotáčivý smyk. Předvídání, aktivní a pasivní bezpečnost, alkohol, léky a únava.

PPV – Výuka předpisů o provozu vozidel. Této kapitole je věnována více než polovina stránek učebnice. Pochopení předpisů a zákonů provozu je nejtěžejším bodem učebnice. Je zde vytvořen učební plán dle jednotlivých paragrafů. Dopravní značky, u kterých je vždy vysvětleno, k čemu značka slouží. Část o řešení dopravních situací a křižovatek je velice srozumitelně vysvětlená a přehledná, jakožto objíždění překážek až po složitější situace ve městě včetně tramvají. Přejíždění z pruhů do pruhů a mnoho dalších, jako povinnosti řidiče, technická kontroly vozidla a bodový systém. Tahle kapitola je velmi obsáhlá a je bláhové hledat něco, na co by zapomněla anebo měla nedostatečné. Zde je opravdu vidět více než 20 let práce a zdokonalování.

ZP – Výuka zdravotnické přípravy. Ta je na sedmi stranách a jsou zde opravdu nejdůležitější body první pomoci, včetně lékárníčky. Zde je těžké říct, zda je zdravotnické výuce věnováno dost. Základy jsou uvedeny, ale na závěr kapitoly je řečeno: „Z hlediska poskytnutí potřebné zdravotnické první pomoci je toho mnohem a mnohem více. Jsme ale v autoškole, a tak i učebnice autoškoly přináší v této oblasti spíše jen to nezákladnější“ (Schröter, 2020, s. 303). Tímto je jasné, že zdravotnickou výuku je možné mnohem více rozepsat a věnovat se jí. Umět pomoci je ovšem velice těžké pro mnoho lidí, kteří mohou být sami zmatení po nehodě anebo je může jen ochromit samotný fakt, že u nehody jsou.

Vidíme, že je potřeba se zabývat mnohem více zdravotnickou přípravou, ať už prostřednictvím kurzů první pomoci, ale v první řadě výukou ve školství jako takovém. Pokud vezmeme fakt, že zdravotnickou výuku může vyučovat jen člověk s aprobační dle zákona č. 247/2000 Sb. § 22, kde více je uvedeno v kapitole 4.1, tak je třeba změnit již základní povědomí o první pomoci a věnovat se nácviku – resuscitace na figuríně anebo nácviku na člověku, například dát ho do stabilizované polohy atd.

Učebnice obsahuje mnoho odborných pojmů, což je dáno kvalitním zpracováním podkladů vycházejících z legislativy.

Řízení učení:

V samotném začátku autor oslovuje všechny čtenáře, kteří drží učebnici v rukou a dává návod, jak ji použít. Podrobnější návod k orientaci v rozsahu a schématu jednotlivých kapitol je dán vždy na jejich začátku. Na konci každé kapitoly udává tipy na další vzdělávání. Otázky a úkoly jsou až v závěru učebnice v kapitole opakování a přezkoušení, která obsahuje ostré testy, včetně záznamových tabulek a výsledkových šablon.

OP – Opakování a přezkoušení. Na závěr se učebnice věnuje ostrým testům, včetně jejich správných řešení, poznámek o závěrečných testech. Je zde výběr několika desítek otázek a k nim na úplném konci výsledky jednotlivých otázek. Dále odkazuje na své webové stránky, kde jsou všechny otázky, které jsou i nově od 1. 1. 2024 aktualizovány, čímž je využito funkce intertextovosti. V učebnici je také mnoho fontových odlišností, využití tučnosti a barevnosti textu, které pomáhají k lepšímu zapamatování si a rozlišení důležitosti informací.

V závěru použiji citaci ze začátku učebnice: „*Vážení, právě držíte v ruce to nej..., co v tomto oboru v České republice je*“ (Schröter, 2020). Je těžké tohle tvrzení vyvracet. Učebnice Schröter doporučuji a ve vozidle jí rád listuji pro ukázkou, pokud je žadateli potřeba něco dovysvětlit. Shrnutím téhle učebnice bych rád poděkoval Zdeňku Schröterovi za jeho mnohaletou práci na výukových materiálech, které jsou velmi kvalitní, názorné, ilustrované a přehledné. Vytvořil výukový blok, díky kterému jsou žadatelé schopni zvládnout přípravu na závěrečný test.

6.2 Václav Minář – Moderní učebnice a testové otázky

Na samotném přebalu učebnice od Grada Publishing, a.s stojí, že ji doporučuje Asociace autoškol. Grada si dala záležet, aby učebnice působila moderně. Spolupracují s BESIP (akronym pro Bezpečnost Silničního Provozu), s dopravním portálem Zákruta.cz a s BOZP (Bezpečnost a Ochrana Zdraví při Práci). Je vidět, že na jejím zpracování spolupracovalo více lidí z oboru. Učebnice „*si klade za cíl co nejefektivnějším způsobem shrnout znalosti nezbytné pro získání řidičského oprávnění skupiny B a pro bezpečnou jízdu. Letošní vydání bylo přepracováno tak, aby bylo dosaženo přehlednější formy a informace obsažené v učebnici byly snadněji zapamatovatelné,*“ (Minář, 2024).

Orientační aparát:

Obsah učebnice vykazuje jistou podobnost jako učebnice Zdeňka Schrötera. Učebnice je rozdělena do kapitol a podkapitol, které obsahují úvod, dále jak pracovat s knihou a novelu silničního zákona 2024. Hlavními kapitolami jsou kontrola a údržba vozidla, seznámení se s vozidlem a základní úkony, zásady bezpečné jízdy, pravidla provozu na pozemních komunikacích, zdravotnická příprava, zkušební testové otázky, ukázkou zkušebního testu pro skupinu B a na samotném závěru je ukázkou o záznamu dopravní nehody. Učebnice dělá dojem kvalitně zpracovaného celku, a vyvolává v nás pocit, že dostaneme to, co od učebnice očekáváme.

Prezentace učiva:

Kapitoly kopírují barevné spektrum opět z materiálu od Schrötera. Rozsah knihy je 360 stran, ty jsou graficky velice dobře zpracovány a text je čitelný a přehledný. Text

není barevně odlišen a grafické zpracování je mnohem jednodušší, než tomu bylo u předchozí učebnice. Font textu je jen jeden. Tučnost se používá více pro zvýraznění důležitých pasáží a nadpisů. Učebnice se snaží opravdu jednoduchou formou předávat srozumitelné informace. Podkapitola o údržbě vozidla se navíc věnuje rozpoznání defektu za jízdy, instalaci tažného oka a dalším užitečným za doplnění fotek a obrázků. Fotka z kabiny vozidla je dovysvětlena o ovládací prvky již moderního vozidla.

OÚV – Výuka o ovládání a údržbě vozidla je zde pojata velice stručně, ale má přehledné obrázky s popisy. Jsou zde nejdůležitější prvky, jako je výměna kola, pojistky, trojúhelník, zapojení pomocných kabelů při nouzovém startování a vše je doplněno ilustračními fotkami, na nichž je použito vozidlo Škoda. V další kapitole s názvem „Seznámení se s vozidlem a základní úkony“ se věnuje autor mnohem více a podrobněji prvkům vozidla, včetně už mnohem rozšířenějších elektromobilů. Jsou zde foceny jednotlivé panely a je vysvětlováno, k čemu slouží a jak se ovládají. Dále máme uvedené kontrolky vozidla, zpětná zrcátka, podrobné řazení převodových stupňů. U téhle kapitoly je znát, že se na vytváření podílelo více lidí, kteří dali dohromady velmi přehlednou učebnici.

TZBJ – Výuka teorie zásad bezpečné jízdy se problematice opět věnuje velice přehledně s mnoha obrázky vystihujícími jednotlivé úkony atd. Věnují se zde dost i motocyklům, takže je dobrým průvodcem i pro budoucí motorkáře.

PPV – Výuka předpisů o provozu vozidel jde zde podrobná, včetně začátku kapitoly, kde je uvedeno vymezení základních pojmů. Tohle shledávám velice přínosným bodem. Dále je zde podrobně uváděn zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Od vymezení pojmů přes jednotlivé paragrafy se prokousává zákonem, bodovým hodnocením atd. Jako velké mínus vidím grafické zpracování kapitoly věnující se značkám. Zde na jedné straně jsou popisy značek a na druhé samotné značky. Ačkoliv je značkám věnována značná kapitola, tak to působí lehce zmateně a člověk musí neustále dohledávat, které označení a popis je k dané značce. Na konci značek jsou i jim věnované testové otázky.

ZP – Výuka zdravotnické přípravy jde zde velice ořezaná. Dvě strany jsou opravdu málo na jinak skvěle zpracovanou učebnici.

Nevýhodou jsou malé obrázky a fotky v testové kapitole, které jsou mnohdy nepřehledné a špatně čitelné. Díky tomu může dojít k přehlédnutí a špatnému vyhodnocení odpovědi.

Řízení učení:

Opakování a přezkoušení je zde věnována polovina učebnice. Pokud uvážíme, že ne vždy máme připojení k internetu, tak tahle učebnice je skvělým řešením. Jsou zde všechny aktuální otázky do redakční uzávěrky 11. 1. 2024. Dále Grada nabízí možnost aktualizace na jejich stránkách zdarma ke stažení. Učebnice ještě odkazuje na Manuál pro mentory L17, který odkazuje na kurz pro budoucí dozor 17letých řidičů.

Poslední stranu věnovali záznamu o dopravní nehodě. Tohle je nezbytná nutnost, protože nehoda může potkat kohokoliv z řidičů. Je to první učebnice autoškoly, která tento formulář obsahuje. Vytknout lze snad jen to, že jí chybí mustr pro vyplnění a další vysvětlení. Bylo by vhodnější, kdyby aspoň jedna strana (vozidlo A nebo B) byla vyplněna vzorovou ukázkou a popřípadě dovysvětlena o pojmy.

Její stručnost však zajišťuje přehlednost v textové rovině. Obrazová část s otázkami jsou již méně přehledné.

6.3 David Chmela – Autoškola, pravidla, značky, testy

Učebnice, která je jak pro žáky autoškol, tak již pro stávající řidiče, kteří si mohou zopakovat pravidla provozu na pozemních komunikacích a naučit se nové značky a předpisy. Tahle učebnice je dospělá verze bez přebytečných obrázků, kde by se vysvětlovalo, co jsou to stěrače, pneumatiky a vozidlo jako takové. Tuhle učebnici vidím jako vhodnou pro lidi, kteří již ví, že vozidlo má směrovky na změnu směru jízdy. Všechny základní pojmy jsou v učebnici zmíněny jen verbálně a velmi jednoduše.

Orientační aparát:

Na začátku se učebnice na rozdíl od jiných věnuje výběru autoškoly a jak na to. Pokračuje zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který není nijak dovysvětlován a má čistou podobu jako takový. Další kapitolou jsou Podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tahle kapitola je souhrnem zákonů a

vyhlášek týkajících se důležitých předpisů. Povinná výbava, pravidelné technické prohlídky, soupravy a hmotnostní limity a bodový systém pro řidiče. Obsahuje také zásady bezpečné jízdy, ovládání a údržbu vozidla. Dále se věnuje úplnému znění otázek ke zkoušce z ovládání a údržby vozidla. Zdravotnická příprava, závěrečné zkoušky a zkušební testové otázky, které jsou kompletní k roku 2024.

Prezentace učiva:

Text je srozumitelný a odborně zpracovaný. Učebnice je zpracována bez jakéhokoliv barevného podkresu a značení. Jedná se o nejvíce verbální učebnici ve výběru. Minimum obrázků k dovysvětlení působí dost zanedbaně. Přehlednost učebnice a možnost se v ní orientovat jsou díky absenci nějakého barevného řazení (na rozdíl od předchozích) poměrně nízké. Obrázky k tématům jako je údržba nebo provoz téměř chybí. Nejvíce vysvětlujících obrázků, avšak černobílých, je u zdravotnické přípravy, která je nejvíce rozepsanou kapitolou ze všech učebnic a je jí věnováno poutivých deset stran. Velkou předností učebnice jsou velké barevné obrázky v testové kapitole. Toto zpracování je nejlepší ze všech učebnic. Je přehledné a srozumitelné. Velice dobře je zpracována část věnující se značkám.

Řízení učení:

Zásadám bezpečné jízdy se věnují čtivým a zamýšlivým způsobem nad defenzivní jízdou. „Začněte u sebe, v klidu přehodnoťte své priority, kterými se řídíte po usednutí za volant,“ (Chmela, 2001, s. 135). Celkově pan Chmela dává do učebnice kapitoly umožňující sebereflexi - „Vaše místo v silničním provozu,“ nebo „Partnerství – kolegiální“. Dále je zajímavý graf nehodového děje nebo obrázek čelního střetu přirovnaný k volnému pádu vozidla z určité výšky. Zdravotnické přípravě se věnuje stejně odborně jako zbytku učebnice za doplnění jednoduchými obrázky, které vystihují modelové situace při první pomoci. Můžeme zde nalézt také QR kódy v testových otázkách, které odkazují na 3D videa, které jsou pod záštitou Ministerstva dopravy. Dle přebalu učebnice se jedná o oficiální učebnici doporučenou 120 předními českými autoškoly.

6.4 Bezpečné cesty

Při analýze *Bezpečné cesty* je nutné mírně upustit od hodnotícího schématu tří aparátů a jejich složek, jelikož se jedná o webovou stránku. Její funkce a cíl jsou zmíněny

v samotném zápatí internetové adresy: „*Posláním portálu Bezpečné cesty je vzdělávat a předkládat účinné příklady z praxe dopravní bezpečnosti a tím podpořit snižování nehodovosti, a především množství zranění (i smrtelných). Využitím množství multimediálních prvků, animací a videí řádově zlepšit pochopitelnost a zapamatovatelnost nejdůležitějších informací a pravidel,*“ (bezpecnecesty.cz). Jedná se o portál, který velice příjemnou a přehlednou cestou dává uživateli spousty možností, jak se vzdělat a zjistit mnohé kolem provozu. Na jejich hlavní stránce máme 9 záložek, které se dále rozbalí na velký počet možností. Hlavními záložky jsou:

- Bezpečnost automobilů – na co si dát pozor, vývoj bezpečnosti, crash test videa, aktivní a pasivní prvky bezpečnosti, mýty a fámy.
- Bezpečná jízda – agresivní jízda, brzdná dráha, aquaplaning, dopravní nehody, cestujeme do zahraničí, první pomoc, předvídavá jízda, a spousty dalších.
- Nepozornost – věnuje se mobilním telefonům, rozptylování, výhledu, monotónním dlouhým cestám, přednosti IZS, hlasité hudbě, bezpečné vzdálenosti a jiným.
- Dopravní výchova – chodec, cyklista, cestující, dopravní nehoda a první pomoc, včetně interaktivní dopravní výchovy a virtuálního přecházení online, dále materiály pro školy, dopravní výchova v rodině, bezpečnostní desatero pro děti.
- Autoškola – testy, procvičování otázek, jak si vybrat autoškolu, teoretické znalosti, autoškola L17, dopravní značky, mobilní aplikace, 3D dopravní situace, 3D křižovatky.
- E-voztka – elektrokola, elektrokoloběžky, elektro skútry atd.
- Alkohol Kalkulačka – alkohol kalkulačka online, vliv alkoholu na člověka, kocovina.
- Dopravní informace – aktuální nehody na mapě.
- Ke stažení – infografiky, videa.

Celý web je velice přehledný a intuitivní. Jeho předností je velké množství videí a obrazového materiálu, který popisuje a ukazuje modelové situace všech kategorií. Skýtá spoustu možností na domácí doučení a neustálé vzdělávání se v oblasti automobilismu. Je portálem z oblasti dopravy, který se věnuje širokému spektru aktuálních a ověřených informací. Součástí portálu je také ucelená aplikace pro výuku dopravní výchovy.

6.5 Shrnutí analýzy didaktických materiálů

Učebnice, které jsou zde uvedeny, jsou všechny kvalitně zpracovány, ačkoliv je mezi nimi velký rozdíl. Zdeněk Schröter má učebnici velmi obraznou a barevnou. Na jejím vývoji je vidět opravdu nejvíce času. Její zpracování ovšem k ostatním uvedeným působí nedospěle. Přehnaně moc grafických úprav vidím spíše na škodu, ačkoliv obrázky a místa, které vystihují dané situace, sdělují problém mnohem čitelněji než jen psaná forma u dalších učebnic. Dospělejší zpracování a grafiku nalezneme v učebnici od Václava Mináře, která je doporučena asociací autoškol v České republice. Jejím mínusem je zpracování kapitoly o značkách. Dospělou verzí je zpracování učebnice od Davida Chmely a doporučení 120 předními českými autoškoly. Její zpracování je přímočaré bez rušivých grafických zbytečností, předpokládající i jistou znalost základních pojmů. Takle publikace je skvělá pro každou domácnost, kde již řidičská oprávnění člověk vlastní a může tak dohledávat informace.

Učebnice jsou stále nejprodávanějším médiem, kterému začínají konkurovat webové portály. Každá učebnice má již možnost stáhnutí na webu. Jejich portály jsou zlepšovány v boji s konkurencí a tím se stávají velmi dobrým sdělovacím a učícím prostředkem. Je dobré mít na výběr z více učebnic, kdy si může nový žadatel vybrat, pokud není natlačen autoškolou do určité učebnice kvůli spolupráci s nějakým nakladatelstvím či vydavatelstvím.

Výhodou shledávám podvojnou možnost učebnic jak fyzickou, tak virtuální, kdy k virtuální učebnici jsou díky QR kódům možnosti 3D animací a řešení situací. Takle cesta výuky se zdá velice účinná a zrychlující pochopení dané problematiky. Zároveň vidím schůdnou i cestu samo výuky na webových portálech. Zde bych jen podotkl, že by portál měl mít určité úrovně ověření nebo spolupráci s předními významnými autoškoly, nebo s nějakou asociací, popř. Ministerstvem dopravy. Je potřeba kriticky ověřovat informace, pokud je nemáme z bezpečného zdroje.

Nevýhodou učebnic a vyhledávání informací v dnešní době je, že tohle ve většině případů již dělají mobilní telefony a počítače. A na učebnice společně s pravidly a zákony v tištěné formě se již jen práší na polici.

7 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo charakterizovat didaktické aspekty výuky budoucích řidičů skrz analýzu zákonů, učebnic a tím poukázat na využití didaktiky a samotných taxonomií v autoškole pro její zkvalitnění a zvýšení efektivnosti ve výuce a výcviku.

Samotný rozbor poukázal na veliké množství paragrafů, které jsou věnovány výuce, výcviku, zkoušce a výstupu pro splnění, ale jak těchto cílů správně docílit, tím se již zákon nezabývá. Zákon č. 247/2000 sb. a vyhláška č. 167/2002 Sb., by v příští aktualizaci nebo novele, měly obsahovat i didaktický rozměr a postupy výuky a výcviku. Dále by se měly zaměřit na dosahování postupů a tím splnění cílů.

Na místě je upravení rozsahu výuky a převážně praktické roviny, která ve své časové dotaci je velmi poddimenzována. Krátký výcvik tak stačí na zvládnutí nejzákladnějších prvků a většina autoškol tak nedokáže zajistit jízdu po dálnici, nácvik ve větších rychlostech a nácvik předjíždění, jelikož většina žadatelů jezdí natolik pomalu, že jsou sami především předjíždění.

Bylo by vhodné, aby Ministerstvo dopravy zvážilo náročnost postupu získání profesního osvědčení pro budoucí učitele a tím nastavení úrovně vzdělávání pro budoucí žadatele o řidičská oprávnění. Zda by neměl učitel/instruktor autoškoly splňovat aspoň pedagogické minimum a zda by se nemělo přistoupit k vytvoření RVP (rámcového vzdělávacího programu), který by jasně udával didaktické směřování a naplnění cílů v rámci autoškolství. Řešením by bylo, pokud by učitelé autoškol absolvovali minimálně bakalářský program se zaměřením na dopravu, psychologii, pedagogiku a k nim přidružené předměty k rozšíření vědomostí a kompetencí budoucích učitelů a instruktorů výcviku.

Analýza knižních učebních materiálů poukázala na splnění základní informací pro získání řidičského oprávnění, a ačkoliv jejich zpracování může být velice rozdílné díky nikým nezadané osnově a obsahu a celkové absenci RVP pro autoškoly, tak jsou dostačující na získání vědomostí pro zvládnutí závěrečných zkoušek. Všechny učebnice obsahují kapitoly se stěžejními body jakožto údržba vozidla, předpisy o provozu, teorie a zásady bezpečné jízdy a zdravotnickou přípravu, ale zároveň obsah jednotlivých kapitol je velice rozdílný svým rozsahem a zpracováním. Dále se učebnice zaměřují rozdílně na další obsah jednotlivých kapitol, dle uvážení jejich tvůrců. U některých je věnována značná část zákonům a paragrafům, a další se věnují mnohem více vlastním poznámkám a tipům. Jejich obsah se shoduje na nejdůležitějších bodech a znalostech, které by měl mít žadatel

osvojené, ale dále se dle potřeby rozdílně věnují ostatním aspektům řízení. Návrhem na zlepšení by bylo ustanovení základní struktury a obsahu v daném rozsahu, který by jasně stanovil podmínky na zlepšení výuky a výcviku.

S psaním bakalářské práce jsem si uvědomil, jak moc široké spektrum informací je potřeba analyzovat a kolik výzkumů je potřeba provést, aby to uspokojilo mou touhu po zlepšení systému a pokrylo celkovou nespokojenost s nynějším nastavením. Tato práce reflektuje a řeší pouze malé množství problémů z veliké mozaiky, která by potřebovala důkladnější prostudování a revizi. Tato práce může být prvním krůčkem, především z osobního pohledu, ke zlepšení současného stavu, protože doufám, že nejsem jediný, kterého podobné téma tíží. Věřím, že se brzy dočkáme úpravy legislativy alespoň podmínek pro získání profesního osvědčení, které by zajistilo větší erudovanost učitelů výcviku v autoškole a tím pádem by i zaručilo dokonalejší vzdělávání uchazečů. Rozpracování didaktických postupů a samostatného RVP pro autoškoly by mohlo následovat.

8 Bibliografie

Zákon č. 247/2000 Sb. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Ministerstvo dopravy a spojů. In: *Zákony pro lidi*. AION CS, 2010-2024. [online] [cit. 2024-03-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#cast3>

Vyhláška č. 167/2002 Sb. Vyhláška o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

Ministerstvo dopravy a spojů. In: *Zákony pro lidi*, AION CS, 2010-2024. [online] [cit. 2024-03-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-167#cast3>

SIMOPT, S.R.O. *Bezpečné cesty*. 2014, 2024. [online] [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/>

DĚCKÝ, Jan, 2013. *Doprava a systémy dopravní výchovy 2*. Brno, MU, ISBN 978-80-210-6368-6

FLETCHER-WOOD, Harry, 2021. *Responzivní výuka: kognitivní vědy a formativní hodnocení v praxi*. Universum (Euromedia Group). Praha: Euromedia Group. ISBN 978-80-242-7152-1

CHMELA, David a WEIGEL, Ondřej, 2001. *Autoškola: pravidla, značky, testy ...: aktualizováno k ... v souladu s platnými zákony a vyhláškami*. Brno: Computer Press, ISBN 978-80-264-5120-4

CHVÍLÍČEK, Petr, 2009. Další vzdělávání pracovníků v dopravní výchově. In: STOJAN, Mojmír, 2009. *Škola a zdraví 21: school and health 21: problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009 = the issue of road safety education in elementary and secondary schools in the stage of solving 2009*. Brno: Masarykova univerzita, s. 55-57. ISBN 978-80-210-5108-9

KALHOUS, Zdeněk a OBST, Otto, 2009. *Školní didaktika*. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-807-3675-714

MINÁŘ, Václav, 2024. *Autoškola: moderní učebnice a testové otázky: 2024*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-5284-1

PETTY, Geoffrey, 2002. *Moderní vyučování*. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 80-717-8681-0

Pravidla silničního provozu, 2020. Nakladatelství Sagit. ISBN 978-80-7488-425-2

PRŮCHA, Jan, 1997. *Moderní pedagogika*. Praha: Portál. ISBN 80-7178-170-3

PRŮCHA, Jan, 1998. *Učebnice: Teorie a analýzy edukačního média*. Brno: Paido. ISBN 80-85931-49-4

SCHRÖTER, Zdeněk, 2020. *Autoškola? Pohodlně! 2020/2021*. Dvacáté páté aktualizované vydání. Plzeň: Helena Schröterová. ISBN 978-80-87803-17-2

9 Přílohy

9.1 Tabulky

Tab 1

Skupina řidičského oprávnění	Předmět výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
AM	14	1	6	2	3	26
A1	14	1	6	2	3	26
A	14	1	6	2	3	26
B1	16	2	8	2	4	32
B	18	2	10	2	4	36
T	18	10	10	2	4	44

PPV – Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV – Výuka o ovládnání a údržbě vozidla

TZBJ – Výuka teorie zásad bezpečné jízdy

ZP – Výuka zdravotnické přípravy

OP – Opakování a přezkoušení

Tab 2

Skupina Řidičského Oprávnění	PV-ŘV				PV-ÚV	PV-ZP	Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	AC	MP	SP	SP			
AM	1	2	5	5	1	4	18
A1	1	2	5	5	1	4	18
A	1	2	5	5	1	4	18
B1	2	5	10	6	2	4	29
B	2	5	12	9	2	4	34

T	2	4	8	7	8	4	33
---	---	---	---	---	---	---	----

PV-ŘV – praktický výcvik v řízení vozidla

AC – autocvičiště

MP – minimální provoz

SP – střední provoz

PV-ÚV – praktický výcvik údržby vozidla

PV-ZP – praktický výcvik zdravotnické přípravy

Tab 3

ZÁKLADNÍ PŘÍPRAVA UČITELŮ VÝUKY A VÝCVIKU

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

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

Praktický výcvik	POT	POP	POÚ
6. Metodika (didaktika) výcviku praktických předmětů			

a) Výcvik v řízení vozidla (obsahová stránka)	4	8	12
A. Řidičský trenažér (forma získávání základních dovedností)		6	6
B. Autocvičiště (stavba překážek – rozměry)		12	12
C. Provoz na pozemní. kom. (volba trasy pro etapy výcviku)		8	8
b) Praktická údržba vozidla	2	4	6
7. Náslechy a výstupy v praktickém výcviku			
a) Výcvik v řízení vozidla			
A. Řidičský trenažér		6	6
B. Autocvičiště		8	8
C. Provoz na pozemních komunikacích		20	20
b) Praktická údržba vozidla		12	12
Celkem praktický výcvik	6	84	90

POT – profesní osvědčení omezené jen pro výuku teorie

POP – profesní osvědčení omezené jen pro výuku praktického výcviku

POÚ – profesní osvědčení úplné