

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Diplomová práce

Bc. Jiřina Pospíšilová

KVALITA VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ AMATÉRŮ

Olomouc 2012

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

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně
a použila jen uvedené prameny.

V Přerově dne

.....

Děkuji tímto Mgr. Pavlu Neumeistrovi, Ph.D. za konzultace a rady, které mi jako vedoucí mé diplomové práce v průběhu jejího zpracování poskytoval, stejně jako za jeho trpělivost a drahocenný čas.

OBSAH

Úvod diplomové práce	6
Cíle práce	7
TEORETICKÁ ČÁST	
1 VÝCHOVA	8
1.1 Dopravní výchova	8
1.1.1 Historie dopravní výchovy	10
1.2 Besip	11
1.3 Aktivity	12
1.4 Informační kampaně	12
2 UČITEL	14
2.1 Příprava učitelů	14
2.2 Příprava učitelů v autoškolách	16
3 VÝUKA	19
3.1 Organizační forma výuky	19
3.2 Metody a výuka	20
3.3 Interakce a komunikace ve výuce	22
3.4 Styl práce učitele	23
4 AUTOŠKOLA	26
4.1 Historie autoškol	27
5 VÝUKA – UČEBNÍ OSNOVA	28
5.1 Výuka předpisů o provozu vozidel	28
5.2 Výuka o ovládání a údržbě vozidla	29
5.3 Výuka teorie a zásad bezpečné jízdy	29
5.4 Výuka zdravotnické přípravy	29
6 VÝCVIK – UČEBNÍ OSNOVA	31
6.1 Výcvik v řízení vozidla	31
6.2 Výcvik praktické údržby vozidla	31
6.3 Praktický výcvik zdravotnické přípravy	32
7 HODNOCENÍ VÝUKY	33
7.1 Závěrečná zkouška v autoškole	34

8	ŘIDIČ	36
8.1	Mladí řidiči	37
8.2	Starší řidiči	38
9	VZDĚLÁVÁNÍ	40
9.1	Vzdělávání řidičů	41
9.1.1	Kondiční jízdy	42
9.1.2	Školení bezpečné jízdy	42
9.1.3	Škola smyku	42
10	HODNOCENÍ ŠKOL	43
10.1	Hodnocení autoškol	44
11	PŘIPRAVOVANÉ ZMĚNY	46
12	PRAKTICKÁ ČÁST	47
12.1	Výzkumné problémy	47
12.2	Cíl výzkumu a formulace výzkumných problémů	47
12.3	Použitá metoda	47
12.4	Charakteristka respondentů	48
13	VYHODNCENÍ DAT DOTAZNÍKU A JEJICH PREZENTACE	49
14	VYHODNOCENÍ VÝZKUMNÝCH PROBLÉMŮ A SHRnutí	60
	ZÁVĚR	62
	Seznam použité literatury a pramenů	64
	Seznam příloh	67
	Anotace	

Úvod diplomové práce

Život v dnešní době si jen těžko dovedeme představit bez silniční dopravy. Má své speciální postavení v životě velké většiny z nás, neboť v silničním provozu se pohybujeme dennodenně téměř všichni. Klíčovým prvkem v silniční dopravě je člověk. Vždy je to on, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. V posledních letech se stále více a více z různých periodik dozvídáme, že se Česká republika již několik let potýká s vysokou nehodovostí. Na vysoké nehodovosti se podílí nejen nekvalitní silnice a v některých případech zastaralý vozový park, ale také lidský faktor. Především pak řidič motorového vozidla. A to svou neznalostí pravidel, která provoz na pozemních komunikacích upravují, a také svou nezkušeností při řízení vozidla. Je třeba vzít v úvahu to, že každý řidič je jiný, má jiné řidičské zkušenosti a osobní předpoklady.

Je nepochybné, že být držitelem řidičského oprávnění, které opravňuje k řízení motorového vozidla, je v současné době důležité a prioritní pro spoustu z nás. Stále častěji se setkáváme v nabídkách na trhu práce s tím, že jednou z podmínek je, být přinejmenším držitelem řidičského oprávnění skupiny B, které opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg. Řídit jakékoliv motorové vozidlo pak vyžaduje nejen mít zvláštní schopnosti, jako například umět se správně rozhodnout, včas reagovat na vzniklé situace v provozu na pozemních komunikacích či předvídat situace nadcházející, ale také mít dobré znalosti a ovládat předpisy, které provoz na pozemních komunikacích upravují.

Tak jako se ve všech oblastech hospodářství usiluje o zvyšování kvality, usiluje se i o zvyšování vzdělanosti. V případě vzdělávání v oblasti školství je zařazování zvyšování kvality vzdělanosti jednou z priorit. S pojmy vzdělanost a vzdělávání se však nesetkáváme jen v oblasti pedagogické, tyto pojmy jsou totiž dnes zcela běžné i v jiných oborech.

V současné době patří mezi priority také zkvalitnění výuky v autoškolách mladých řidičů, jako jeden z prvků vedoucí ke snížení nehodovosti. Současný stav vzdělávání není komplexní a v důsledku toho není tak efektivní, jak se často uvádí. Jak ale výuka a výcvik žadatelů o řidičské oprávnění v autoškole probíhá? Jaké je vzdělávání řidičů amatérů? Probíhá v nějakém zařízení a realizují ji učitelé nebo instruktoři? Obvykle je autoškola legislativně vymezena co do svého průběhu, ale také jaké jsou požadované zkoušky, délka jednotlivých úrovní vzdělávání. Ve své diplomové práci bych chtěla přiblížit jak vlastně vzdělávání těch, kteří chtějí vlastnit řidičský průkaz a být řidičem, probíhá. Cílem výuky a výcviku v autoškole

je naučit základním dovednostem, které budou potřeba k následnému bezpečnému ovládní motorového vozidla.

„Produktem“ autoškoly je řidič, který se stane prvkem silničního provozu, stane se jeho součástí. Řidič je účastníkem provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti. Ve většině případů absolvuje člověk autoškolu jen jednou a úroveň výuky i výcviku ovlivní jeho budoucí řidičský život. Odpovědnost autoškol je tedy obrovská.

Cíle práce

Tato diplomová práce se zaměřuje na proces vzdělávání řidičů amatérů. Nejprve jsou stanoveny základní teoretické koncepty daného tématu, jako je výchova, dopravní výchova, příprava učitelů či požadavky, které musí splňovat učitelé vyučující v autoškolách. Učitelé autoškoly jsou zajisté dobrými řidiči, nabízí se však otázka, zda jsou také kvalifikovanými pedagogy.

Základní otázka, kterou si práce klade, tedy zní: Jak, kdy a kde probíhá vzdělávání řidičů amatérů? Nejde přitom jen o prvotní vzdělávání za účelem získání řidičského průkazu, ale také o možnosti vzdělávání a zdokonalování svých znalostí, které mají řidiči amatéři po skončení autoškoly. Tato otázka však není jediná, práce se bude snažit podat odpověď i na následující otázky, které s tématem úzce souvisí. Jak probíhá výuka a výcvik v autoškole? Které metody během nich učitelé používají?

V souvislosti s výše uvedeným se tedy práce zmiňuje o tom, jak si řidiči amatéři vybírají autoškolu. Jaká kritéria při volbě autoškoly rozhodují. Zda k těmto kritériím patří cenová relace nebo skutečnost, že autoškola disponuje kvalitními výcvikovými vozidly, která svým technickým stavem odpovídají současným podmínkám a týmem učitelů, kteří mají odpovídající pedagogické vlastnosti a dostatečnou kvalifikaci. Dále pak to, jaké metody jsou během výuky učitelé autoškol použity a zda byli žáci se způsobem výuky a výcviku spokojeni. V neposlední řadě padne zmínka také o tom, zda žáci usilující o řidičské oprávnění uspěli v autoškole u závěrečné zkoušky či nikoliv.

1. VÝCHOVA

Každý jedinec je při svém rozvoji ovlivňován mnoha faktory. Jedním z nich je i výchova. Výchova je především předmětem pedagogiky. V pedagogických učebnicích je pojem výchova vymezen různě. Různá pojetí výchovy byla ovlivněna sociokulturními podmínkami, odlišnými koncepcemi pojetí člověka. Průcha uvádí, že výchova je v pedagogickém pojetí považována za záměrné působení na osobnost jedince s cílem dosáhnout změn v různých složkách osobnosti. Ze skript *Obecná pedagogika I.* autorek Grecmanová, Holoušová a Urbanovská se o výchově dočítáme, že se jedná o záměrné, cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti, které má adaptační, anticipační a permanentní charakter. Adaptační charakter výchovy je vysvětlován orientací výchovného procesu na potřeby současnosti proto, aby se jedinec mohl uplatnit ve společnosti. Anticipace je pak ve výchově předvídaním vývoje lidského poznání a kvalit, které je u člověka nutno rozvinout, aby obstál nejen dnes, ale i v budoucnosti. A jelikož je člověk vystavený výchovnému působení nepřetržitě, jedná se o působení permanentní. Nedílnou součástí všeobecného vzdělávání dětí i dospělých je dopravní výchova.

1. 1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Každý člověk je určitým způsobem aktivním účastníkem provozu na pozemních komunikacích, tudíž se provozu na pozemních komunikacích účastní osoby všech věkových kategorií. Znalost pravidel vztahujících se k provozu na pozemních komunikacích je v důsledku zvýšeného nárůstu motorismu nutná. Dopravní výchovu však nelze zužovat pouze na znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích, důležitá je i výchova morálních a volných vlastností, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezbytné Límová (2006). Dopravní výchovu charakterizuje Štikar (2003, s. 208) takto: *„Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Přitom jsou opatření dopravní výchovy tím účinnější, čím více se mohou opírat o předchozí vliv dopravní výchovy. Z toho vyplývá nutnost její kontinuity a specifiky vzhledem k věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě“*.

Základy dopravní výchovy dětí se vytvářejí v rodině. Tento brzký začátek, který je základem další výchovy k dopravní bezpečnosti, by se neměl podceňovat, neboť na tento základ mohou navazovat učitelé a další vychovatelé mimo rodinu. Postoj dítěte a respektování

dopravních pravidel jsou závislé na vztahu rodičů i dalších členů rodiny k dopravní kázni. Svou ukázněností v provozu na pozemních komunikacích jsou rodiče dětem vzorem ať už v kladném nebo záporném smyslu. Jak uvádí Štikar (2003, s. 189): „*Z pedagogického hlediska by děti prostřednictvím dopravní výchovy měly získat schopnosti obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu, měly by si uvědomit a pochopit nutnost partnerských vztahů, nutnost znát a dodržovat pravidla silničního provozu, nejdříve v roli chodce, později v roli řidičů motorových vozidel*“. V mateřské škole děti získávají základní znalosti o silničním provozu. Tyto znalosti jsou zaměřeny například na význam přechodů pro chodce, jak bezpečně vozovku přecházet, co znamenají jednotlivé barvy na světelných signálech apod. Děti si v tomto období, v této etapě svého života, začínají osvojovat první návyky ohledně toho, jak se bezpečně chovat na pozemních komunikacích, jak se na nich orientovat. Dopravní výchova na prvním stupni představuje učivo s dopravně výchovnou tematikou, které je zařazeno do jednotlivých vyučovacích předmětů. Jedná se především o předměty prvouka, vlastivěda, pracovní výchova a tělesná výchova. Nejdříve na téma „Dítě jako chodec“, od čtvrté třídy navazuje téma „Dítě jako cyklista“. Dopravní výchova na druhém stupni pokračuje jako výuka s problematikou cyklisty. Tato výuka se pak dále rozšiřuje. Doplňkem školní i mimoškolní dopravní výchovy dětí mladšího školního věku jsou dětská dopravní hřiště. Tato hřiště jsou buď stálá, anebo pojízdná. To znamená, že jsou přechodně nainstalovaná například buď přímo v areálu školy anebo v domech mládeže, střediscích volného času. V rámci výuky dospělých osob, které vlastní řidičský průkaz, se pak setkáváme s povinným a dobrovolným absolvováním různých kurzů. Povinně musí svou odbornou způsobilost zvyšovat řidiči z povolání. Dopravní výchova řidičů amatérů je pak založena na dobrovolnosti, ochotě a zájmu každého jednotlivce.

S provozem na pozemních komunikacích se každý setkává už od nejtělejšího dětství. Každý musí mnohdy řešit i jeho věku nepřiměřené situace, a to navozuje nutnost, aby dopravní výchova byla součástí výchovně vzdělávacího systému. Límová (2006) pak z tohoto hlediska charakterizuje základní cíle dopravní výchovy takto:

- Pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami,
- Formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích,
- Osvojení zásad bezpečného chování a jednání v provozu dle zákonných norem jako chodce, cyklista nebo jiný účastník provozu

- Pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v provozu na pozemních komunikacích,
- Pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích
- Osvojení si základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.

Štikar (2003) pak charakterizuje podmínky spolurozhodující o obsahu, rozsahu a formě dopravní výchovy takto:

- Silničního provozu se účastní osoby všech věkových skupin, a to jako aktivní, o svém chování rozhodují sami, v závislosti na daných podmínkách.
- Každý účastník provozu sám rozhoduje, kdy a kde a jak se na silničním provozu účastní, zda jako chodec, cyklista nebo řidič motorového vozidla.
- Vedle řidičů z povolání se na silničním provozu podílí i velký počet individuálních řidičů s rozdílnými fyzickými a psychickými předpoklady.

Dopravní výchova musí občanům všech věkových skupin zprostředkovat potřebné znalosti. Stále se zvyšující hustota silničního provozu tento požadavek zdůrazňuje. Je třeba určit konkrétní obsah a příslušné normy a metody výchovy pro jednotlivé věkové skupiny k dosažení pozitivních cílů. Každého člověka po celý život provází dopravní výchova. V tomto směru působí na jedince více či méně rodiče, mateřská škola, základní škola, autoškola a nesmíme také opomenout sdělovací prostředky. Dopravní výchova byla, je a i nadále bude spojována s řešením negativních dopadů motorismu, se snižováním dopravní nehodovosti. Dříve než si představíme, které subjekty se v současnosti dopravní výchovou zabývají, uvedeme zajímavosti a informace z historie dopravní výchovy.

1.1.1 Historie dopravní výchovy

S rozvojem motorismu počátkem 30. let 20. století bylo zřejmé, že tento rozvoj nebude pouze společenským kladem. Policejní statistiky nehod a úrazů způsobených vozidly byly varujícím signálem. Protože nehodovost v roce 1931 stoupla oproti předchozímu roku o 6%, společnost vzala tyto skutečnosti na vědomí a začala se tímto zabývat. Výchovou k dopravní bezpečnosti během silničního provozu se zabývaly tři stěžejní instituce té doby. Jednalo se o **Autoklub republiky Československé, Elektrické dráhy a autobusy** hlavního města Prahy a **Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze**. Věnovaly se otázkám, které jsou aktuální i v dnešní době. Svou pozornost zaměřili například: na problém nehodovosti dětí a mládeže

spojený s nutností školního a mimoškolního dopravně výchovně soustavného vzdělávání, nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel, nedostatky v metodice a náročnosti vlastních řídičských zkoušek, alkohol jako důležitou příčinu nehod. Otázky, kterými se zmíněné instituce zabývaly, byly na základě vědeckých poznatků také prakticky řešeny a publikovány v motoristickém časopise Autosport.

Zároveň byly v té době uspořádávány také výstavy s tematikou dopravní výchovy, aby se s danou problematikou seznámila také široká veřejnost. Poprvé se přitom veřejnost seznámila s dopravní tematikou v září 1932, kdy uspořádal Národní komitét pro vědeckou organizaci v Praze „bezpečnostní týden spojený s ochranou před úrazem a požárem“, v němž byly prvky dopravní bezpečnosti začleněny. V roce 1935 byla uspořádána výstava již specificky zaměřená na dopravní bezpečnost. Ta měla u veřejnosti veliký ohlas.

Termín dopravní výchova poprvé použil František Alexander Elstner, známý český motoristický cestovatel, skaut, učitel a novinář ve svých „hodinkách bezpečnosti“ v roce 1935. Hodinky bezpečnosti bychom mohli charakterizovat jako výuku dopravní výchovy dětí a mládeže na školách a v kursech přímo v budově Autoklubu, které probíhaly od 19. 3. 1935 do 19. 12. 1935. Výuka byla pečlivě připravena a prováděna s maximální názorností. Pro venkov byly tyto hodinky vysílány rozhlasem pro školy. Jak můžeme vidět, dopravní výchova u nás má bohatou tradici, nebyla nikdy zcela opomíjena, spíše naopak. Byla jí věnována značná pozornost i přesto, že její společenská potřeba tehdy nebyla tak naléhavá jako dnes.

V současné době se dopravní výchovou zabývá celá řada subjektů. Můžeme vyjmenovat například školy a školská zařízení, Ministerstvo dopravy ČR a jim iniciované organizace, kraje, Policie ČR, domy dětí a mládeže a některé nevládní organizace. Hlavním garantem dopravní výchovy v České republice pak je BESIP (tj. bezpečnost silničního provozu).

1.2 Besip

Oddělení BESIP je integrální součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Při svých činnostech spolupracuje se všemi zainteresovanými resorty a organizacemi jako je např. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo vnitra či Autoklub České

republiky. Úzká spolupráce je i se Světovou zdravotnickou organizací (WHO) a to v oblasti prevence dopravních úrazů dětí a adolescentů. BESIP je autorem všech klíčových publikací určených pro dopravní výchovu dětí předškolního věku a žáků základních škol. Distribuuje a doporučuje většinu metodických příruček dopravní výchovy. Dále spolupracuje i s ústředními orgány státní správy, které působí v oblasti prevence dopravních nehod. Za pomoci svých regionálních pracovníků pak zjišťuje aktivity zaměřené na dopravní výchovu ve všech regionech, městech a obcích České republiky.

1.3 Aktivity

V rámci dopravní výchovy bychom mohli uvést tyto aktivity.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů – tato soutěž organizovaná ve dvou kategoriích pro mladší a starší žáky probíhá v rámci celé České republiky.
- Systematický výcvik na dětských hřištích – tento výcvik probíhající na 145 dětských dopravních hřištích v rámci celé ČR je zaměřen převážně na žáky 4. a 5. tříd základních škol, kteří se od 10 let mohou jako cyklisté pohybovat samostatně v provozu na pozemních komunikacích.

K výuce dopravní výchovy jsou zajišťovány potřebné výukové materiály a učební pomůcky.

Z této kategorie bychom mohli zmínit:

- Dopravní zpívanky pro mateřské školy
- Brožura „Bezpečí dítěte v dopravě“, pomocník a rádce rodičům (pro základní školy)
- Balíček pro žáky 1. tříd ZŠ
- Publikace „Dopravní výchova pro 3. ročník ZŠ-chodec“

Nelze opomenout ani publikaci nazvanou „Senioři v silniční dopravě“, jenž je určena seniorům a výchovně vzdělávacím subjektům působících na tuto věkovou skupinu.

1.4 Informační kampaně

Zde bychom mohli zmínit například:

- Kampaně „Nemyslíš, zaplatíš“. Klíčovými tématy této kampaně, která probíhala do konce roku 2010, bylo zejména dodržování rychlosti, agresivita na silnici a používání zádržných systémů. Probíhala prakticky ve všech médiích, od televize až po internet. Plán kampaně byl navržen tak, aby oslovil co největší procento všech cílových skupin.

- Kampaň „**Domluvme se!**“. Tato kampaň je zaměřena na mladé lidi ve věku 17 – 25 let. Zakládá se na statutu „domluveného“ řidiče, který na sebe dobrovolně vezme roli abstinujícího, aby zajistil odvoz svým přátelům ze zábavy. Po vyhodnocení všech skutečností vztahujících se k této kampani, bylo doporučeno v ní pokračovat.
- Na mladé začínající řidiče je zaměřen i projekt **The Action**. Cílem tohoto projektu je varování před hazardováním na silnici. Projekt promlouvá k mladým lidem a snaží se jim ukázat nezkreslenou realitu životní tragédie zaviněnou zbytečnou dopravní nehodou.

Je také na místě zmínit i vysílání televizních pořadů jako například TV seriál STOP, vysílaný na ČT1 a ČT2. Je zaměřen na prevenci v oblasti silničního provozu pro všechny účastníky.

2 UČITEL

I když toto slovo běžně užíváme a jeho význam se nám jeví zcela jasný, v odborných pedagogických publikacích však jeho jednoznačná definice není. Setkáváme se v nich s různými definicemi tohoto v běžném jazyce velmi hojně užívaného slova.

Grecmanová, Holoušová, Urbanovská (1996, s. 164) k významu slova učitel uvádí: *„Termínem učitel označujeme člověka, který soustavně odborně vzdělává a vychovává děti, mládež nebo dospělé. Učitel je rozhodující složkou ve výchovném procesu – jeho iniciátorem“*.

Průcha, Walterová, Mareš (1995, s. 242) zmiňují definici následující: *„Učitel – jeden ze základních činitelů vzdělávacího procesu, profesionálně kvalifikovaný pedagogický pracovník, spolu zodpovědný za přípravu, řízení, organizaci a výsledky tohoto procesu“*.

V zákoně č. 563/2004 Sb., o pedagogických pracovnících a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o pedagogických pracovnících) je uvedeno, že učitel vykonává přímou pedagogickou činnost.

2.1 Příprava učitelů

Jak vypadá příprava budoucích učitelů? V teorii učitelské profese je velká pozornost věnována záležitostem přípravy učitelů pro různé druhy škol. Příprava se realizuje prostřednictvím vysokoškolského studia. V různých formách studia se pak pedagogické disciplíny vyučují na vysokých školách. Pedagogika se především studuje na pedagogických fakultách vysokých škol. Jednotlivé studijní obory jejich forma a délka pak určují, které disciplíny pedagogiky jsou ve studijních programech na pedagogických fakultách zastoupeny. Mezi obecně uznávané disciplíny pedagogiky patří například: Obecná pedagogika, Srovnávací pedagogika, Teorie výchovy, Pedagogická psychologie, Pedagogika volného času, Obecná didaktika, Technologie vzdělávání, Pedagogická evaluace, Pedagogická diagnostika a mnohé další.

Učitelé v České republice získávají kvalifikaci ve vysokoškolském studiu určeném pro učitele primárních a sekundárních škol, včetně speciálních škol, které se uskutečňuje jako nejméně čtyřleté. Základním cílem studia učitelství ve vysokoškolských institucích je připravit kvalifikovaného pracovníka pro výkon této profese. Programy učitelského studia

jsou konstruovány tak, že umožňují studentům získat takové znalosti a dovednosti, které v celku vytvářejí učitelovou profesní kompetenci Průcha (1997).

Grecmanová, Holoušová, Urbanovská (1996) uvádí, že pro úspěšný výkon učitelské profese jsou nutné následující složky učitelské kvalifikace:

1. Všeobecné vzdělání a široký a filozofický, vědecký a kulturní rozhled.

K tomu bychom mohli podrobněji uvést, že učitel ovlivňuje žáka celou svou osobností, svými vztahovými postoji. Široká orientace, znalost praxe, všeobecný ekonomický, sociální, kulturní a politický rozhled umožňují lépe chápat vzniklé jevy a zaujímat k nim stanoviska. Při vyučování učitel žáka nerozvíjí jen ve vlastní disciplíně, ale ovlivňuje jeho celou osobnost.

2. Teoretické a praktické odborné vzdělání.

Soubor vědních disciplín daného oboru je součástí studia profese učitele. Předpokládá se u něj samozřejmě zvládnutí předmětů své aprobace spolu s teorií jejich vyučování.

3. Pedagogické a psychologické vzdělání.

Pro pochopení a ovlivňování žáků je důležité i pedagogicko-psychologické vzdělání, které se projevuje v hluboké znalosti pedagogické teorie a praxe, i ve znalostech z oboru psychologie

Jak již bylo uvedeno, učitel vykonává přímou pedagogickou činnost. Kromě učitele vykonává přímou pedagogickou činnost také vychovatel, speciální pedagog, psycholog, pedagog volného času, asistent pedagoga. Pro výkon pedagogického pracovníka musí být splněny předpoklady, které stanoví zákon o pedagogických pracovnících. Mezi tyto předpoklady patří:

- plná způsobilost k právním úkonům,
- odborná kvalifikace pro přímou pedagogickou činnost, kterou vykonává, tím se rozumí vědomosti a dovednosti v oblasti pedagogických a oblasti psychologických věd, které jsou pro výkon pedagogických činností nezbytné,
- bezúhonnost,
- zdravotní způsobilost,

- prokazatelná znalost českého jazyka, pokud nejde o pedagogického pracovníka, který vyučuje cizí jazyk nebo působí na škole s jiným vyučovacím jazykem než je jazyk český.

Zákon o pedagogických pracovnících pak blíže stanoví podrobnosti k získávání odborné kvalifikace u jednotlivých kategorií pedagogických pracovníků.

2.2 Příprava učitelů v autoškolách

Učitel v autoškole je nepochybně důležitým prvkem tohoto celého specifického procesu, tak jako učitel ve školách. Do značné míry je efektivnost práce učitele závislá na kvalitě jeho pedagogických dovedností. Zde je nutné zdůraznit, že základy těchto dovedností si budoucí učitelé učí na základních či středních školách osvojují na fakultách, které je připravují na tuto náročnou profesi, tak jak bylo blíže k tomuto tématu popsáno v předcházející kapitole. A jaké jsou kladeny požadavky na učitele, kteří učí v autoškolách, a také svým způsobem vyučují a připravují po určitou dobu žáky – budoucí řidiče k závěrečné zkoušce, které se žák podrobí po ukončení výuky a výcviku. Nabízí se otázka, zda si tyto pedagogické dovednosti osvojují také nebo zda jsou pro ně určena jiná specifika daná pravidla.

Kdo chce vyučovat jednotlivé předměty v autoškole, podílet se na přípravě žáků jak ve výuce, tak i ve výcviku, musí být držitelem profesního osvědčení, o jehož vydání rozhoduje krajský úřad. Držitelem profesního osvědčení může být osoba, splňující určité předpoklady, které stanoví zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která má:

- ukončené střední vzdělávání zakončené maturitní zkouškou,
- věk 24 let,
- absolvovala dopravně psychologické vyšetření,
- absolvovala základní školení a prokázala zkouškou znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládnutí 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 mít osoba řidičské oprávnění k řízení vozidel té skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, k jejímuž získání provádí výuku,

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

Základní školení pro učitele výuky a výcviku je zaměřeno na metodiku výuky předpisů o provozu na pozemních komunikacích a dalších předpisů souvisejících s provozem, základy dopravní psychologie, základy pedagogiky a rétoriky. Pedagogická příprava je zaměřena na hlavní pedagogické zásady a metodické postupy vyučování s důrazem na udržení pozornosti, správný způsob vyjadřování, volby gramatických výrazů, správné vystupování učitele. Učitel by měl základy pedagogiky a rétoriky získat během školení uskutečněných ve 22 hodinách výuky. Rovněž pro školení zásad dopravní psychologie orientované na fyziologické zákonitosti lidské psychiky, psychologie osobnosti a mezilidské komunikace v provozu na pozemních komunikacích je vymezen počet hodin 22, během kterých by měl učitel být seznámen s touto rozsáhlou tematikou. Zkoušky učitelů výuky a výcviku provádí krajský úřad. Po úspěšném absolvování zkoušek je jeho žadatel držitelem profesního osvědčení. Profesní osvědčení, jenž se opatřuje fotografií držitele, je čtyřstranný tiskopis, opatřený evidenčním číslem. V případě, že držitel profesního osvědčení opakovaně poruší nebo jednorázově hrubým způsobem poruší osnovy, krajský úřad rozhodne o odnětí profesního osvědčení, stejně tak jako v případě, pokud držitel pozbyl podmínky, za kterých bylo osvědčení vydáno. Profesní osvědčení může být omezené jen pro výuku teorie nebo jen pro výuku praktického výcviku nebo může být profesní osvědčení úplné. Zdravotnickou přípravu držitelé profesního osvědčení - učitelé - nevyučují.

To znamená, aby se jedinec stal učitelem v autoškole, je povinnen absolvovat speciální kurz. Nicméně každý učitel v autoškole by měl být také schopen řádně a objektivně oceňovat žákovy výkony vzhledem k jeho znalostem a schopnostem, identifikovat žákovy nedostatky a být mu nápomocen k jejich odstranění. Předat mu své poznatky a taktéž žáka v jeho schopnostech podpořit. Neméně důležitá je jeho dovednost spočívající ve výběru nejen základních metod během výuky, ale také volit výukové metody vzhledem k určité specifické přípravě řidiče. Zvolit si adekvátní styl řízení v průběhu vzdělávacího procesu s ohledem na zvláštnost a specifičnost výuky a výcviku řízení. O tom, že by měl ovládat zásady komunikace, není žádných pochybností, stejně tak jako o tom, že jeho řidičské schopnosti a dovednosti s důrazem na techniku a správný způsob jízdy jsou na vysoké úrovni. Na přípravě žáka jako budoucího řidiče motorového vozidla by měl být učitelem kladen důraz

s cílem, aby žák během teoretické výuky získal znalosti, které by byl chopen a dovedl získané teoretické znalosti o předpisech provozu na pozemních komunikacích a také teoretické znalosti o údržbě vozidla, teorie o způsobu jízdy aplikovat především nejen během závěrečné zkoušky, kterou zajisté chce absolvovat s výsledkem prospěl, ale následně v jeho dalším řídičském životě. Právě osoba učitele a jeho odborné znalosti, zkušenosti a pedagogický takt hraje po celou dobu přípravy na závěrečnou zkoušku během výuky i výcviku dominantní roli a klade na osobu učitele v těchto souvislostech velké nároky. Nelze opomenout ještě jednu důležitou skutečnost. V autoškolách se při skupinovém školení mohou setkat žáci ve věku 18 – 20 let, kteří vyžadují poněkud odlišný přístup proti žákům starším. I s touto skutečností, by měl učitel počítat a měl by být schopen správně vyhodnotit svůj přístup k jednotlivým žákům během výuky vzhledem k jejich věku.

Požadavky kladené na učitele autoškol jsou v evropských zemích odlišné. Pro zajímavost k této tématice bychom mohli například zmínit, že Velká Británie se vyznačuje naprostou benevolencí a v severských zemích jako Norsko a Finsko je požadavek dvouletého odborného kurzu pořádaného na vysoké škole, kdy vstupní minimum do kurzu je úspěšné zvládnutí maturity.

3 VÝUKA

Jednou z nejdůležitějších činností učitele je jeho příprava na výuku. Jak uvádí Obst (2006, s. 47): „*Její kvalita v rozhodující míře ovlivňuje efektivitu pedagogické práce*“. Učitel se rozhoduje, které vhodné učební úlohy si zvolí, promyslí si metody, které při výuce použije, jakým způsobem bude organizovat výuku v hodině.

Hlavním úkolem učitele je připravit činnost během výuky tak, aby při žáci co nejeftivněji získali poznatky, které jsou výukovým cílem dané vyučovací hodiny. Na začátku vyučovací hodiny by měli mít učitelé vždy představu o tom, co chtějí v průběhu vyučovací hodiny žáky naučit a jak daná hodina bude probíhat, aby se tak stalo.

Dle Ch. Kyriacou (1996, s. 31) obsahuje plánování a příprava vyučovací hodiny tyto čtyři hlavní prvky:

1. Výběr výukových cílů, kterým bude vyučovací hodina věnována.
2. Výběr činností a rozvržení hodiny – sem spadá výběr typu a charakteru činností, které budou použity, pořadí a časové rozvržení jednotlivých činností.
3. Příprava všech pomůcek, které učitel hodlá využít.
4. Rozhodnutí o způsobu sledování a hodnocení postupu práce žáků a jejich výsledků v průběhu hodiny i po jejím ukončení, aby bylo možno zhodnotit, zda žáci dosáhli zamýšlených výukových cílů.

Důležitým prvkem, který souvisí s plánováním a přípravou je nejen jasný cíl a účel hodiny, ale také to, aby bylo odpovídajícím způsobem přihlíženo k potřebám žáků. Dovedností učitele je pak plánovat vyučovací hodiny a přizpůsobovat i pozměňovat jejich realizaci s ohledem na vzniknuvší situace během výuky, stejně jako i na to, jak na výuku reagují různí žáci. Je důležité, aby byl učitel schopen pružně reagovat při realizaci plánu na různé situace.

3.1 Organizační forma výuky

Výuka se za pomoci různých metod výuky realizuje v rámci určité organizační formy. Který typ organizační formy výuky je zvolen pak ovlivňuje činnost nejen učitele, ale také i činnost žáků a výsledků výuky. Vyučovací formy nejsou realizovány pouze ve škole, ale také v mimoškolních zařízeních jako jsou např. zájmové kroužky či vzdělávací kurzy, neboť i tam vyučovací proces probíhá.

V literatuře se rozlišují různé organizační formy výuky. Můžeme uvést jednu z jejich možných třídění Obst (2006):

1. Formy individuálního vyučování

V současné době tato organizační forma výuky se využívá např. v základních uměleckých školách. Tento typ výuky je využíván i učiteli v autoškolách při praktickém výcviku v řízení vozidla. Osoba (tj. žák), která se připravuje k přezkoušení z řízení vozidla, řídí motorové vozidlo pod dohledem učitele autoškoly.

2. Formy hromadného vyučování

Tato forma výuky je v současné době nejrozšířenější. Také v procesu vzdělávání řidičů amatérů je tento typ organizační formy využíván. Vyučovací hodina je nejčastější formou realizace hromadného vyučování. Stejně jako ve školách, kde trvá vyučovací hodina 45 minut, tak i v autoškolách je dle platných právních předpisů její provozovatel povinen zajistit, aby trvala 45 minut.

3. Smíšené formy vyučování

Jak už ze samotného názvu „smíšené“ vyplývá, jedná se o kombinaci individuálního a hromadného vyučování v některých etapách vyučovacího procesu.

3.2 Metody výuky

Ve vyučovacím procesu se setkáváme s různými vyučovacími metodami. I když je jejich funkce především vzdělávací, přiznává se jim i charakter výchovný. Metodu výuky můžeme charakterizovat jako model učitelovy činnosti, který se realizuje vzájemným vztahem učitel – žák, při čemž dochází k osvojení soustavy učiva žákem a k dosažení výukových cílů (Obst, 2006). Je velmi důležité, aby byl cíl výuky jasně a zřetelně vymezen, aby si mohl učitel zvolit takovou metodu, která by vedla k jeho naplnění.

Je známá celá řada klasifikací metod výuky. Tak například podle J. Maňáka a V. Švece (2003) je třídění metod výuky následující:

1. Klasické výukové metody (metody slovní, metody názorně-demonstrační, metody dovednostně-praktické)
2. Aktivizující metody
3. Komplexní výukové metody

Obst uvádí tuto klasifikaci výukových metod a charakterizuje je takto (2006):

1. Metody informačně receptivní

V informačně receptivních metodách je činnost učitele dána prezentací hotových poznatků a reprodukcí. Učivo je předáváno nejen učitelem, ale také filmem, televizí, videozáznamem, počítačem. Předávání poznatků v hotové podobě je podstatou těchto metod. Podstatou těchto metod je (Obst, 2006). Při zvolení těchto metod je po žákovi požadováno, aby pozorně naslouchal, pochopil a zapamatoval si předávané informace. Při této interakce učitel – žák je učitel prvkem aktivním a žák je aktivní do té míry, že si osvojuje postup učení. Mezi tyto metody řadíme přednášku, výklad, instruktáž, řešení neproblémových úloh, rozhovor.

2. Metody problémové

Využití těchto metod při osvojování učiva vedou k produktivní činnosti. Jejich podstatou je, že učitel konstruuje pro cíl výuky problémové úlohy, při kterých probíhá osvojování poznatků tvůrčí činností žáků. Mezi tyto metody řadíme problémový výklad, heuristický rozhovor, řízenou diskuse a jiné.

3. Metody výzkumné

Podstatou těchto metod je ta skutečnost, že učitel konstruuje úlohy, které žáci řeší samostatně. Tyto metody, jichž je využíváno při osvojování učiva, vedou ke kreativní činnosti žáků.

Ve své realizaci je vyučovací metoda ovlivněna primárně obsahem vyučování. Každý předmět má svou osobitou strukturu, vlastní logiku systému a poznatků, a to vše se promítá do charakteru jednotlivých metod. Vyučovací metoda je ovlivněna nejen svou skladbou a náročností, ale také stupněm školy a charakterem vzdělávací instituce, na němž je používána. Jiné výchovné cíle má nižší stupeň základní školy, jiné pak stupně vyšší, jiné gymnázium a koneckonců i jiné cíle má autoškola. Je nutné respektovat fyziologické, psychické i sociální zvláštnosti žáka, stav vědomostí, zkušeností a dovedností. Vyučovací metoda pak získává charakteristiku i učitelovou osobností.

3.3 Interakce a komunikace ve výuce

Základním prostředkem realizace výuky jsou pro učitele komunikativní dovednosti. Obst (2006) uvádí, že komunikaci chápeme jako proces vzájemného dorozumívání. Pedagogická komunikace je pak specifickým druhem komunikace a probíhá při každém pedagogickém působení. Jedná se o výměnu informací mezi účastníky výuky, tj. mezi učitelem (učiteli) a žákem (žáky). Pedagogická komunikace je pak podle P. Gavory a kol. definována těmito tezemi:

- Pedagogická komunikace je výměna informací mezi účastníky výchovně vzdělávacího procesu,
- Informace jsou v pedagogické komunikaci zprostředkovány verbálně i neverbálně,
- Pedagogická komunikace se řídí specifickými pravidly, která určují pravomoci jejich účastníků,
- Má prostorové a časové dimenze

Verbální komunikace (tj. komunikace prostřednictvím jazyka), která probíhá ve vyučování, je určitým způsobem odlišná od komunikace probíhající například v jiné veřejné instituci nebo v rodinném prostředí. Nápadným znakem pedagogické komunikace je nesouměrnost komunikačních partnerů. Jak uvádí Průcha (1997) jedná se o nesouměrnost jednak kvantitativní a jednak sociální. Na jedné straně stojí subjekt komunikace – učitel, jednotlivec, dospělá osoba – a na straně druhé je zpravidla větší počet žáků, často sociálně velmi různorodých. Je evidentní, že vzhledem k tomu, že zde vystupuje jedinec *versus* skupina, tato skutečnost musí vyvolávat určité specifčnosti v komunikaci mezi nimi. Učitel nemůže být v kontaktu pouze a jen s jednotlivým členem skupiny, nýbrž musí převážně komunikovat s celou skupinou. Pedagogická komunikace tím nabývá do určitého rozsahu charakteru masové komunikace, při níž jeden subjekt je trvale nebo poměrně trvale v roli komunikátora a jiné subjekty jsou v roli příjemce. S komunikací ve vyučování je spojena i další skutečnost. Učitel musí být dominujícím komunikátorem, protože vyučuje a s jeho rolí je nevyhnutelně spojena aktivita prezentování informací. Jak v souladu s tím uvádí Ch. Kyriacou (1996, s. 49): „*Učitelé při své práci hodně mluví, ať už přednášejí, vysvětlují, dávají pokyny, kladou otázky nebo řídí diskusi třídy. Proto nepřekvapuje, že kvalita mluveného projevu učitele je jedním z nejdůležitějších aspektů efektivní výuky*“. Jedním z nejdůležitějších prvků pro zajištění kvalitních výsledků vyučování je, aby učitel byl schopen vysvětlit učivo jasně a na úrovni znalostí žáků. Jeho dovednost výstižně se vyjadřovat nepochybně zkvalitňuje jeho verbální činnost. S přihlédnutím k aktuální úrovni žáků musí být

učitel schopen zvolit správnou úroveň mluveného projevu. Je důležité, aby jeho vyjadřování bylo výstižné, jasné a plynulé, aby kladl důraz na projev, na dobré používání hlasu, při výkladu používal spojovací slova a fráze. Při výkladu by se měl učitel dále snažit o to, aby používal gramaticky jednoduchý jazyk, dobře používal příklady, správně definoval termíny, hovořil přesně a v neposlední řadě, aby nemluvil příliš dlouho, jak uvádí Ch. Kyriacou (1996).

Je zřejmé, že učitel přizpůsobí svůj projev verbální komunikace podle situace, která vznikne v průběhu vyučování. Je nutné rozlišit, zda se jedná o situaci, při níž probíhá výklad učitele (informování, popis a vysvětlování), nebo zda je s výkladem spojeno i kladení otázek, anebo zda se jedná o diskusi, při níž střídavě učitel a žáci vysvětlují, předkládají své názory a kladou otázky.

3.4 Styl práce učitele

Činnost učitele je řídicí činností. Vztahuje se k tomu, jakých postupů při své práci se žáci učitel využívá a jaký styl výuky u něj převládá. Můžeme vymezit celkem tři styly řízení vzdělávacího procesu: autoritativní, liberální a demokratický. Jejich charakteristika je následující.

- **Autoritativní (autoritářský) styl:**

Při tomto stylu učitelovi práce je žák pouze objektem učitelova působení. Učitel má v tomto případě vše ve svých rukou. Autoritativní přístup je výsledkem dogmatického chápání, že učitel má ve vzdělávacím procesu vedoucí úlohu. Učitel je v roli rozhodující činitele, který přesně plánuje a určuje zaměstnání žáků. Proces řízení začíná uvědoměním si jeho cílů. Tyto cíle jsou však učitelem formulovány tak, že žák se na jejich stanovení nepodílí. Zapomíná se na motivaci a taktéž není respektováno mínění žáků. Z toho pojetí vyplývají i používané metody. Ve vzdělávací oblasti převládají monologické metody. Učitel používá nejčastěji metody přednášek či výkladu, a to z důvodu přemíry učiva. Ve výchovné oblasti jsou to příkazy, instrukce, disciplína, přísné plnění úkolů. Při autoritářském způsobu práce ve škole se žáci snaží ne pro svoje vlastní formování a zlepšování, ale pro učitele. Žáka ani učitele přitom nezajímá proces, který vede k dosažení požadovaného výsledku, ale výsledek samotný. Často dochází ke konfliktním situacím mezi učitelem a žáky. Vztah učitel – žák se vyznačuje vzájemnou nedůvěrou Obst (2006).

- **Liberální typ:**

Výchovně vzdělávací proces se vyznačuje neorganizovaností, řízení se předává žákům. Při tomto stylu řízení učitel ztrácí autoritu, tu získávají silné osobnosti třídy. Většinou to však nejsou jednotlivci s nejlepším prospěchem či chováním, ale ti „horší“. Žáci, kteří vykazují nespokojenost, nespolupracují s učitelem. Důsledkem takové atmosféry může být vznik konfliktních situací, které nikdo neřeší, neboť všichni očekávají, že se vyřeší samy.

- **Demokratický styl:**

Vedoucí postavení má učitel, ale ten své působení zakládá na spolupráci se žáky. Snaží se individualizovat proces výchovy a vzdělávání, odhalovat možnosti žáků. Oceňuje u nich vlastnosti jako odpovědnost, čestnost, ochota pracovat s plným zaujetím. Dává žákům přehledy o celkových činnostech skupiny i jejich cílech. Diskutuje s nimi, snaží se být objektivní, žáci mohou navrhnout alternativy. Žákovi se věří. Při využití tohoto stylu práce ve výchovně vzdělávacím procesu pak žáci neskrývají chyby, obracejí se k učiteli o pomoc, mají k němu důvěru, oceňují učitele, jeho hluboké znalosti, vlastnosti jeho osobnosti.

Důsledkem takové atmosféry je pak kvalitní práce, dobré psychické klima a dobré vztahy. Rozvíjí se tvořivost a iniciativa každého jednotlivce. I když je pro učitele tento styl práce nejobtížnější, žáci jej hodnotí nejvýše.

- **Situační myšlení**

Základem tohoto stylu řízení je úcta k člověku, snaha jej pochopit. Je založeno na poznání, že každý člověk je jiný. Každý lidský vztah se neustále mění. Jde o proces, který je třeba posuzovat podle aktuálního stavu. Lidé mají vždy důvod pro své jednání a chování, i když se ostatním toto jednání a chování může zdát nerozumné. Každou vzniklou situaci je třeba posuzovat ne samu o sobě, ale v souvislostech s ostatními.

- **Pružný řídicí styl**

Při využití tohoto stylu jsou respektovány podmínky řízeného procesu. Pedagogicko-psychologická kvalifikace by měla učiteli pomoci tyto podmínky rozpoznat. Jak uvádí Obst (2006) za hlavní je možno považovat tyto:

- ✓ Osobnost pedagoga
- ✓ Osobnost žáků
- ✓ Podmínky práce
- ✓ Cíle, jichž má být ve výchovně vzdělávacím procesu dosaženo

K tomuto stylu řídicí práce se učitel může dopracovat tak, že vzniklou situaci analyzuje a na základě této analýzy a určení jejích hlavních faktorů si zvolí styl, který situaci nejlépe odpovídá. Postupně si pak může vytvářet jakýsi soupis opatření a jejich aplikaci na konkrétní situace. Vyžaduje se, aby učitel nad svou prací přemýšlel, hodnotil ji a v konfrontaci s teorií a praxí si postupně osvojoval takové postupy, které povedou k vysoké efektivitě vzdělávací práce. Nelze však říci, že uplatňováním pružného stylu řízení, by mělo být vzdání se jakýchkoliv zásad.

4 AUTOŠKOLA

Autoškola má důležitou pozici v naší společnosti, neboť poskytuje vzdělávání řidičů motorových vozidel. Pro osvojení si řízení motorového vozidla jsou nezbytné výuka a výcvik. Z důvodu rostoucí silniční dopravy v současné době se požadavky na výuku a výcvik zvyšují.

Pokud bychom chtěli přesně určit, co se rozumí provozováním autoškoly, budeme citovat § 2 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který uvádí, že „*provozováním autoškoly se rozumí poskytování výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění.*“ Tento zákon mimo jiné upravuje podmínky pro provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění, dále pak to, jakým způsobem jsou prováděny závěrečné zkoušky v autoškolě, podmínky pro udělování osvědčení pro učitele autoškol a další náležitosti vztahující se k této oblasti. Především část druhá tohoto zákona nazvaná „Provozování autoškol“ vymezuje, jak již ze samotného názvu vyplývá, co se rozumí provozováním autoškoly, dále pak jaké náležitosti musí obsahovat písemná žádost o vydání registrace k provozování autoškoly, za jakých podmínek je možné rozhodnout o odnětí registrace k provozování autoškoly a nelze opomenout ani zmínku vztahující se k technickým podmínkám provozování autoškoly, kterými se rozumí autocvičiště, cvičná plocha či řidičský trenažér, prostory pro výuku a výcvik, učební pomůcky a výcvikové vozidlo. A kdo vůbec může autoškolu provozovat? Na základě živnostenského oprávnění vydaného podle zvláštního zákona a registrace k provozování autoškol může autoškolu provozovat právnická nebo fyzická osoba.

Dne 1. 12. 1995 vzniklo v České republice občanské a profesní sdružení Asociace autoškol České republiky, které usiluje o vytváření podmínek, které vedou ke zvýšení kvality poskytovaných služeb. Asociace do svých řad získala velkou část dřívějších sdružení, jako např. Unie autoškol. Asociace spolupracuje s ostatními profesními sdruženími a s příslušnými orgány veřejné správy. Svým členům poskytuje nejnovější informace o změnách souvisejících s činností autoškol. Asociace autoškol ČR vydává i vlastní noviny – Autoškolské noviny.

V současné době se také autoškolství potýká hned s několika problémy. Jedním z nich je počet autoškol v ČR. Vzhledem k tomu, že není počet autoškol regulován, je na trhu skutečně velké množství autoškol, které nabízejí své služby. Oproti tomu třeba v sousedním Rakousku je podle počtu obyvatel pro každou lokalitu vypočítán a stanoven přesný počet autoškol, který nemůže být překročen. Dalším problémem je skutečnost, že založit autoškolu si může téměř kdokoliv.

Dříve než se budeme podrobněji zabývat tím, co je obsahem výuky a výcviku v autoškolách, podíváme se na jejich historii.

4.1 Historie autoškol

Vznik prvních autoškol souvisel s rozvojem motorismu. V roce 1907 byla v Mladé Boleslavi při továrně Laurin & Klement založena autoškola, která připravovala především řidiče z povolání. Vůbec první autoškolu, která by kromě učení řidičů profesionálů vedla i kursy pro zájemce z řad veřejnosti, u nás v roce 1910 založil Vincenc Chomrák v Pardubicích. Chomrák byl známý vášnivý cyklista, který proslul svými dálkovými jízdami, např. do italských Benátek. I před sto lety byla výuka rozdělena na praktickou a teoretickou část. Kurz v autoškolě trval 30 dnů. Účastníci kurzu absolvovali praktickou výuku řízení auta, znalost dopravních předpisů a zákonů. Například zákon č. 81 z roku 1935 o jízdě motorovými vozidly uváděl, že československé vozidlo mohla řídit jen osoba, která k tomu měla povolení pro dotčenou kategorii motorového vozidla. Toto povolení mohla získat osoba starší než osmnáct let, která byla uznána tělesně i duševně způsobilou k dané činnosti, byla spolehlivá a prokázala způsobilost k řízení motorového vozidla.

Období autoškol po roce 1948 je spojeno se vznikem Svazarmu. Svazarm neboli Svaz pro spolupráci s armádou byla československá branná organizace ustanovená 4. 11. 1951. Byly zřízeny autoučiliště a sjednoceny osnovy. Zásadní změnou bylo zavedení vícefázové přípravy v roce 1971. Žáci se učili teorii, absolvovali jízdu na trenažeru, na autocvičišti, další hodiny byly věnovány údržbě vozidla a pak reprve byly hodiny věnovány jízdám v silničním provozu. Tento systém byl považován v Evropě za špičkový. Pod organizaci Svazarm spadaly veškeré existující autoškoly až do roku 1989. A až do tohoto roku byl tedy ve všech autoškolách jednotný systém výuky.

Vzhledem k ekonomicko-společenským změnám dochází po roce 1989 k transformaci autoškol. Ze státních subjektů se staly subjekty soukromé. V současné době musí všechny autoškoly splňovat a dodržovat zákonem stanovené podmínky. Jak již bylo zmíněno, stěžejním zákonem pro autoškoly je zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Část třetí tohoto zákona pak upravuje způsob provádění výuky a výcviku.

5 VÝUKA – UČEBNÍ OSNOVA

Cílem výuky a výcviku v autoškole je naučit budoucí řidiče základním dovednostem a znalostem, které budou potřeba pro bezpečné ovládání motorového vozidla na pozemních komunikacích. Nejprve probíhá osvojení teoretických základů řízení motorového vozidla, poté následuje praktická část, tj. řízení motorového vozidla.

Je nesporné, že výuka v autoškole je důležitá stejně tak, jako výuka ve škole. Co má být obsahem výuky je dáno příslušnými platnými právními předpisy. Jedná se o tematické celky, které se vztahují k předpisům provozu vozidel, ovládání a údržbě vozidla, teorii řízení, zásadám bezpečné jízdy a také k výuce zdravotnické přípravy. Jak uvádí Štikar (2003, s. 165): „*Proces výuky zahrnuje osvojení si znalostí integrací dílčích informací, včetně využívání těchto znalostí k vytváření pozitivních postojů a myšlenkové resp. představové přípravy chování, které by bylo vyhovující pro úspěšný a bezpečný výkon. Získávání znalostí by mělo ovlivnit chování osob v dopravě tak, aby bylo řízeno pravidly, která se uplatňují v určitém okamžiku, v určité situaci a za daných podmínek*“.

Než si v následující části představíme obsah jednotlivých tematických celků, vysvětlíme si ještě některé pojmy. Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla. Nejčastější skupinou, která u řidičů převládá je skupina B. Řidičské oprávnění skupiny B opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče. K tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Pro názornost je v příloze č. 1 v jednotlivých tabulkách uveden základní počet hodin a základní počet výcviku této skupiny.

5.1 Výuka předpisů o provozu vozidel

V tomto tematickém celku by se měl žák seznámit nejen s předpisy o provozu na pozemních komunikacích, ale také s předpisy souvisejícími s provozem v rozsahu nezbytném pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění, předpisy o řidičském oprávnění. Každý řidič by měl totiž vědět jaké doklady při provozu vozidla podle příslušné skupiny či podskupiny řidičského oprávnění jsou potřebné. Dále jak řešit vzniknuvší dopravní situace, které provoz na pozemních komunikacích přináší a nezbytnou součástí tohoto tematického celku je také občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost řidiče.

5.2 Výuka o ovládání a údržbě vozidla

Jak už z názvu vyplývá, tento tematický celek je zaměřen na samotná motorová vozidla. Obsahem výuky je seznámit žáka s všeobecným popisem vozidla příslušné kategorie, popisem základních soustav vozidla a jejich charakteristika. Dále pak obeznámení se základními provozními údaji o vozidle, včetně zásad preventivní údržby vozidla, s postupem při provádění základní údržby a jednoduchých oprav vozidla. Nezbytnou součástí je také sdělit mu, jaké nejrozšířenější závady a poruchy se vyskytují na vozidle, a obeznámit jej se základními možnými postupy při jejich zjišťování.

5.3 Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy

Tento tematický okruh již směřuje k samotné výuce řízení a zásadám bezpečné jízdy. Žák by měl být obeznámen s tím, kteří činitelé ovlivňují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, co patří mezi faktory ovlivňující chování řidiče, stejně jako s vlivem technického stavu vozidla na bezpečnost jízdy. Nezbytnou součástí tohoto celku je, aby si žák osvojil základní postupy řídičských dovedností při rozjetí vozidla, řazení rychlostních stupňů, používání brzd, zastavování a couvání. Důležitým prvkem je také seznámení se s nejdůležitějšími zásadami týkajícími se sledování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, přílnavosti pneumatik a brzdné dráhy v závislosti na adhézních podmínkách, jízdy s přívěsem, stejně tak jako uložení a přepravu nákladu. Žák se musí dozvědět, co obnáší jízda automobilu za různých povětrnostních a klimatických podmínek, jaký je vliv změny počasí, denní a noční doby. Naučí se zásady předvídavosti, rozhodování a reakce, rozpoznání a řešení kritických situací.

5.4 Výuka zdravotnické přípravy

Zde je nutné uvést, že zdravotnickou přípravu a praktický výcvik poskytování první pomoci jsou oprávněny provádět ty osoby, které jsou taxativně uvedeny v paragrafu 22 zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Mezi tyto osoby patří například lékaři, vyšší zdravotničtí pracovníci v oborech činnosti (např. diplomovaná všeobecná sestra, diplomovaná dětská sestra), nižší zdravotničtí pracovníci v oboru (např. ošetřovatel, řidič vozidla rychlé zdravotnické pomoci), učitelé odborných předmětů v oboru ošetřovatelství na středních a vyšších zdravotnických školách.

Zdravotnická příprava je zaměřena na prevenci dopravních nehod ze zdravotních příčin a obecné zásady jednání při dopravních nehodách. Žák by měl být seznámen se zásadami první pomoci a poskytování první pomoci. Měl by získat vědomosti o tom, jaké stavy bezprostředně ohrožují život (nejen) při řízení vozidla na pozemních komunikacích.

6 VÝCVIK – UČEBNÍ OSNOVA

Každý z nás chce zcela jistě jezdit bezpečně. Jak uvádí Štikar (1981, s. 8): „*Bezpečné řízení vozidla především závisí na třech základních faktorech: na správném způsobu vnímání, rozhodování a reagování*“. Abychom se mnohému naučili již na samém začátku, je důležitá nejen výuka, ale následně i výcvik. Řízení motorového vozidla je komplexní činností se značným rizikem. Cílem učitelů autoškol by mělo být toto riziko snížit na minimum. Pokud vyžadujeme zlepšení výcviku, je ale nezbytné zkvalitnit přípravu samotných učitelů v autoškolách.

Obsah výcviku je dán příslušnými platnými právními předpisy. Na rozdíl od obsahu výuky, která byla spíše zaměřena na seznámení se s teorií dané problematiky, výcvik obsahuje následující: výcvik v řízení vozidla, výcvik praktické údržby vozidla a nelze opomenout praktický výcvik zdravotnické přípravy. Výcvik je tedy vhodným prostředkem pro vytváření reakcí, které odpovídají vzniklým situacím a podmínkám, se kterými se setkáváme při jízdě. Štikar (2003, s. 165) uvádí: „*Výcvikový proces se týká nabytí určité dovednosti. Z tohoto hlediska zahrnuje řízení dopravního prostředku zejména řadu pohybových celků a jejich dílčích částí, osvojovaných postupně ve fázi poznávací, upevňovací a automatizované*“.

S obsahem jednotlivých částí výcviku se seznámíme v následující části.

6.1 Výcvik v řízení vozidla

Dle platné právní úpravy konkrétně se jedná o vyhlášku č. 167/2002 Sb., 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., se v jejím § 5 odst. 1 uvádí, že „*Praktický výcvik v řízení vozidla se provádí ve třech po sobě jdoucích etapách*“. To znamená, že jsou taxativně dány tři na sebe navazující etapy, ve kterých žák provádí výcvik v řízení vozidla a může tak využít informace a znalosti nabyté během výuky.

6.2 Výcvik praktické údržby vozidla

V tomto výcviku, jenž je zaměřen na praktickou údržbu vozidla, by si měl žák nacvičit jednotlivé úkony spojené s údržbou vozidla, jako je například doplnění pohonných hmot, dodržování zásad bezpečnosti práce. Nacvičit si odhalování jednoduchých závad na vozidle,

a také použití připojení tažného lana nebo tažné tyče, neboť se v budoucnu, již po absolvování autoškoly a získání řidičského oprávnění, se může jako řidič motorového vozidla v provozu na pozemních komunikacích dostat do takové situace, kdy bude nutné tyto základní úkony, s nimiž se poprvé setkal při výuce a výcviku, využít.

Zde je nutné připomenout, že v případě, kdy je žákem osoba tělesně postižená, je výcvik přizpůsobený možnostem vyplývajícím z jejího zdravotního postižení.

6.3 Praktický výcvik zdravotnické přípravy

Předmětem tohoto výcviku je především nácvik poskytování první pomoci při různých poraněních, nácvik zástavy krvácení, použití jednotlivých nástrojů z výbavy autolékárničky a také zvládnutí úkonů neodkladné resuscitace.

7 Hodnocení výkonu

Hloubku znalostí a dovedností měří hodnocení. I když bývá hodnocení kritizováno za to, že může být nepřesné a nespolehlivé, přesto se bez něho nejsou schopni učitelé ani společnost obejít. Hodnocení je nedílnou součástí učení a vyučování ve škole. Existuje široká škála forem hodnocení a celá řada postupů používaných pro hodnocení žáků. Hodnocení může sloužit řadě různých cílů. Pro příklad můžeme uvést, že hodnocení poskytuje učitelům zpětnou vazbu o prospěchu žáků, zpětnou vazbu poskytuje i žákům o jejich zlepšení, hodnocení má žáky motivovat, hodnocení umožňuje posoudit připravenost žáka pro další učení Chyriacou (2004). Dnes školy využívají několik typů hodnocení. Jelikož je jich celá řada, uvádíme několik nejdůležitější z nich Chyriacou (2004):

- formativní hodnocení, které plní především diagnostickou funkci, poskytuje zpětnou vazbu učiteli i žákům,
- finální (sumativní) hodnocení, které se provádí na konci určitého vyučovacího období,
- normativní hodnocení (hodnocení relativního výkonu), které je hodnocením výkonu jednotlivých žáků ve vztahu k výkonům ostatních,
- kritériální hodnocení (hodnocení absolutního výkonu), kterým je posuzováno, zda byl konkrétní popis výkonu splněn nebo nesplněn,
- interní hodnocení, které je prováděno učitelem,
- externí hodnocení, které je navrhováno a prováděno osobami mimo školu,
- hodnocení průběhu, které je hodnocením činnosti, která právě probíhá např. výpočet žáka na tabuli,
- hodnocení výsledku, které je založeno na výsledku práce.

Ne všechny typy hodnocení, se kterými se setkáváme ve školách, jsou užívány i učiteli v autoškolách. V autoškole se především jedná o hodnocení sumativní neboli finální, které probíhá na konci výuky a výcviku. Jeho cílem je shrnout, co se žák naučil v průběhu výuky a výcviku, neboť během jejich absolvování získal žák řadu znalostí a dovedností, které následně využije během závěrečné zkoušky. Hodnocení probíhá formou přezkoušení. Setkáváme se ale také s hodnocením absolutního výkonu, tedy hodnocením kritériálním, neboť dobrým příkladem zkoušky tohoto hodnocení je právě zkouška řídičských schopností, především pak její dílčí část - zkouška z předpisů o provozu na

pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, která probíhá pomocí ověřujícího testu. Náročnost závěrečné zkoušky se projevuje především u zkoušky z praktické jízdy, kde je žák nucen správně aplikovat znalost předpisů vztahujících se k provozu na pozemních komunikacích, řešit vzniklé dopravní situace a dokázat svou znalost dopravních značek. Závěrečná zkouška v autoškole má svá pevně daná pravidla, a tak si ji v následující části blíže představíme.

7.1 Závěrečná zkouška v autoškole

Po ukončení výuky a výcviku v autoškole se žadatel o řidičské oprávnění podrobí zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla. Provedení zkoušek zajistí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností dle místa provozovny autoškoly. Zkouška se tedy provádí v autoškole, která zajišťovala výuku a výcvik. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností prostřednictvím autoškoly sdělí žadateli místo, datum a čas konání zkoušky. Provozovatel autoškoly poskytne pro účely zkoušky na náklady žadatele výcvikové vozidlo. Zkoušky provedou zkušební komisaři. Zkušební komisař je zaměstnanec obce, je držitelem platného průkazu zkušební komisaře. Zkoušky se účastní učitel výcviku autoškoly. Zkoušky se může dále účastnit osoba pověřená výkonem státního dozoru, vrchního státního dozoru a tlumočnick. Zkouška je rozdělena do tří částí.

1. Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy.
Zkouška je prováděná testem pomocí výpočetní techniky. Na vykonání zkoušky se stanoví časový limit 30 minut, Žadateli, který trpí poruchou dyslexie a dysgrafie, zkušební komisař prodlouží předepsanou dobu na dvojnásobek, tedy na 60 minut. Test obsahuje 25 otázek s možností získání 50 bodů.
2. Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla.
Zkouška se provádí ústně u výcvikového vozidla. Jestliže je žadatel osobou sluchově postiženou, bude zkoušce přítomen také tlumočnick. Tlumočnicka si zajistí žadatel na své vlastní náklady.
3. Zkouška z praktické jízdy.
Tato zkouška je rozdělena do dvou částí. První část obsahuje základní znalosti a dovednosti úkonů přípravy vozidla k jízdě, rozjíždění, zastavení vozidla, couvání

a otáčení, podélné, šikmé a kolmé zaparkování, zastavení a rozjíždění. Obecně bychom mohli tyto činnosti charakterizovat jako činnosti ovládní motorového vozidla v konkrétních situacích. Tato část zkoušky musí trvat nejméně 10 minut.

V druhé části žadatel prokazuje znalosti a dovednosti týkající se bezpečného ovládní vozidla v provozu na pozemních komunikacích, dále pak rychlého rozhodování v dopravních situacích, bezpečné a správné reakce na vzniklé dopravní situace. Tato část zkoušky pak musí trvat nejméně 20 minut.

Po ukončení zkoušky provede zkušební komisař její vyhodnocení. Výsledek každé zkoušky se hodnotí jako „prospěl“ nebo „neprospěl“. Jestliže žadatel neprospěl v jedné nebo více dílčích částech zkoušky, má nárok na jejich opakování nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky. Neuspěl-li při zkouškách do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu.

8 Řidič

Řízení motorového vozidla je v dnešní době považováno za běžnou dovednost. Řízení vozidla s sebou nese pocit svobody, volnosti, samostatnosti. Aktivita jedince se ve volném čase zvyšují například vzdělání, kultura, sport aj., tudíž individuální mobilita je pro člověka důležitá. Zcela běžně se setkáváme s tím, že řízení motorového vozidla vyžadují i zaměstnavatelé. V současné době, kdy je vysoká nezaměstnanost, lidé často dojíždějí za prací do jiných měst či regionů a k přemístění využívají motorového vozidla. Dochází ke zvýšení dopravní mobility, tudíž dochází k zvýšení počtu řidičů. Tento stav je patrný z následujících dat – zatímco v roce 1989 bylo v České republice registrováno 4 833 586 řidičů v roce 2005 to bylo již 6 432 502 Kučerová (2006). Pro zajímavost bychom mohli uvést počet řidičů registrovaných v Přerově, v obci s rozšířenou působností v Olomouckém kraji. Data byla získána na Magistrátu města Přerova. K 12.12.2006 bylo registrováno 50 668 řidičů a k 31.12.2011 bylo registrováno 58 184 řidičů. Tato čísla nám vykazují, že skutečně dochází ke zvýšení počtu řidičů. Není divu, že se problematice zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích věnuje zvláštní pozornost.

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je ovlivněna třemi faktory – řidič, komunikace a vozidlo. Odpovědnost řidiče za bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích je obrovská. Selhání řidiče je přitom podle statistik ve více než 90% příčinou dopravních nehod. Při řízení motorového vozidla musí řidič motorového vozidla počítat se vším. Od náhlé změny počasí, přes hustotu silničního provozu, jízdu v časové tísní, až po nepředvídané akce ostatních účastníků provozu, ať už jsou to jiní řidiči anebo chodci, kteří hodlají vstoupit do vozovky a přejít ji. K zásadám bezpečné jízdy patří naučit se správně v různých situacích ovládat vozidlo. Podmínkou správného ovládání vozidla je vytvoření co nejvhodnějších podmínek pro řízení. Důležité je například i pouhé správné sezení ve vozidle. Je nutné, aby bylo sedadlo dobře seřízené, aby řidič držel volant pevně, nikoliv křečovitě, aby byl připoután bezpečnostním pásem. Z kontrol na pozemních komunikacích se však ukazuje, že až 40% řidičů u nás během jízdy připoutáno není. Řidičská způsobilost samozřejmě závisí i na psychické stránce osobnosti řidiče. V popředí by měla být vyrovnanost, přizpůsobivost, sebeovládání. Důležitá je také složka úrovně sensorických vlastností, spjatá s funkcemi jako je vnímání, pozornost, koncentrace, reagování. Podstatná je i zdravotní a duševní způsobilost. Jak uvádí § 3 odst. 2 zákona o silničním provozu, řídit vozidlo může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla a v potřebném rozsahu ovládá

předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Dle Havlíka (2005) komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří:

- zdravotní stav,
- osobnostní vlastnosti,
- schopnosti,
- dovednosti,
- znalosti a zkušenosti,
- morální vlastnosti.

Každá z těchto položek pak zahrnuje určité komponenty, které v souhrnu vytvářejí dopravní charakter. Zdravotní stav představuje především kvalitu smyslových orgánů, z osobních vlastností dominuje přizpůsobivost ve smyslu rychlé a adekvátní reakce na vzniklou dopravní situaci, ve schopnostech pak převládá především koncentrace pozornosti, v dovednostech hraje hlavní roli psychomotorika, znalosti a zkušenosti, které umožňují v závislosti na situaci oddělit podstatné od méně podstatného a důležité jsou i morální vlastnosti, což je sebekázeň, respektování. Pokud je jedna z výše uvedených složek nějakým způsobem narušena, dochází k tomu, že je dopravní způsobilost ohrožena a člověk v dopravním provozu mnohdy selhává. Kromě tělesných a smyslových předpokladů každého řidiče pro řízení vozidla, jsou nezbytné i jeho osobnostní předpoklady. Ty jsou (spolu s řidičskými zkušenostmi) u každého jiné, což je nutné brát v potaz.

Pozitivní postoj řidičů a jejich způsoby jednání v provozu umožňují, že se mnoho řidičů může pohybovat v silniční dopravě bez dopravních přestupků až do vysokého stáří. U starších řidičů se mnohdy setkáváme s větší zodpovědností, ukázněností, předvídavostí na základě zkušeností apod. Toho, čím se starší řidiči odlišují od řidičů mladých, je více, tudíž je vhodné v následujících řádcích charakterizovat řidiče vzhledem k jejich věku.

8.1 Mladí řidiči

Mladí řidiči vytvářejí svéráznou skupinu. Od starších řidičů je dělí nejen věk, ale také nezralost, řidičská nezkušenost, nevyježděnost. Je všeobecně známo, že dopravní charakter u mladých řidičů vyvrává během prvních pěti šesti let. Mládí je přirozené svými dobrými smyslovými funkcemi, výkonností kapacitou i tělesným a psychickým zdravím. Schopnosti k řízení vozidla zejména koordinace pohybů, koncentrovanost, paměť, jim snadněji dovolují získat dovednosti a znalosti. Příznačná je také dravost mládí. Řídit auto pro ně s sebou nese pocit svobody a nezávislosti. K sobě samým jsou nekritičtí, mívají sklony k unáhleným

jednáním, agresivitě, nerespektování autority. Mladí řidiči v některých dopravních situacích přeceňují své schopnosti, riskují. Statistiky uvádějí, že úroveň nehodovosti u řidičů do 25 let je větší než u řidičů jiných věkových skupin. Pro mladé řidiče bývá příznačnější rychlejší nebytí řidičských znalostí, pomalejší uvědomění si nebezpečí, přehnaná sebejistota a přizpůsobivost k dopravní situaci. Právě nedostatek zkušeností, sklon k větším rychlostem, nedostatek vnitřního sebeovládání mohou být příčinami dopravních nehod u této skupiny, stejně jako krátká délka řidičské praxe. Poznatky vývojové psychologie ukazují, že aktivity mladých se ve volném čase mění. Příznačné pro jejich aktivity je jejich různorodost, pestrost a především probíhají mimo domov. Z tohoto důvodu se pak mladí lidé nacházejí v pozici řidiče ve večerních a nočních hodinách velmi často.

8.2 Starší řidiči

Ve stáří přirozeně dochází k úbytku tělesných i duševních funkcí. Dochází ke změnám ve smyslových orgánech a snížení rychlosti přenosu informací, postupně se zhoršuje vnímání. Klesá citlivost na podněty, snižuje se ostrost vnímání. Involučními změnami je také postižen zrak. Dochází ke snížení zrakové ostrosti, zhoršuje se přizpůsobení oka na šero a tmou, také rozpoznání barev je horší. V období stáří se u jedince mohou objevovat také problémy se sluchem, přičemž je velmi důležité, aby jeho sluchová kapacita byla na takovém stupni, aby byl schopen reagovat na akustické signály v provozu na pozemních komunikacích. Rovněž myšlenkové procesy se zpomalují, tudíž na různé nové podněty reagují pomaleji, nastávají potíže při rozhodování při řešení nových událostí v provozu na pozemních komunikacích. Každý řidič nad šedesát let musí absolvovat lékařskou prohlídku. Tato lékařská prohlídka slouží k posouzení zdravotního stavu a smyslových funkcí. Jak je taxativně uvedeno v § 87 odst. 3 zákona o silničním provozu, držitel řidičského oprávnění je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky. Po provedení zdravotnické prohlídky, pokud nejsou zjištěny žádné zdravotní problémy a jedinec je z hlediska zdravotního stavu způsobilý řídit motorové vozidlo, vydá lékař potvrzení. Pokud by bylo pro zjištění zdravotní způsobilosti nutné další zjištění, posuzující lékař může nařídit provedení odborného vyšetření.

Starší řidiči mají jiné problémy a potřeby v oblasti mobility než mladí řidiči. K řízení zaujmají spíše rozumný postoj. Svou klesající motorickou i kognitivní výkonnost kompenzují změnou své účasti v provozu a svým chováním Štikar (2006). Vyhýbají se situacím, jako je

ježdění v hustém provozu na pozemních komunikacích, nejezdí v době, kdy už se začíná stmívat a v noci, pokud jsou nepříznivé povětrnostní a klimatické podmínky, jezdí pomaleji a opatrněji, méně riskují. Nelze také opomenout výsledky různých studií, že jen málo seniorů řídí pod vlivem alkoholu.

Můžeme říci, že příčiny dopravních nehod se v závislosti na věku liší. Zatímco u mladých řidičů k nejčastějším příčinám dopravních nehod patří nepřiměřená rychlost, neopatrnost, tak u řidičů starších bychom mohli uvést moment překvapení, a to i při malých rychlostech. Starší řidiči disponují předvídavostí, vyrovnaností, zkušeností, jsou k sobě sebekritičtí, co se týká vlastních schopností. Odpadají u nich příčiny selhání jako například lehkomyšlnost, agresivní jízda, riskování, soutěživost, které jsou spíše charakteristické pro mladé řidiče.

V některých zemích Evropské unie nalezneme autoškoly pro řidiče „třetího věku“ s programem zaměřeným pro tuto kategorii. Obsahem přednášek jsou různé dopravně-psychologické kvízy, videa, na kterých je znázorněn správný způsob jízdy, včetně podmínek přispívajících k bezpečnosti silničního provozu. Penzisté jsou poučeni nejen o tom, jak při cestách odpočívat, ale také o záludnostech vnímání ve stáří.

9 Vzdělávání

Pojem vzdělávání je jedním ze základních pojmů pedagogické teorie a praxe. Rozlišujeme několik významů tohoto užívaného slova. V osobním pojetí se vzdělávání chápe jako součást socializace jedince. Charakterizovat jej můžeme jako proces získávání a rozvoje vědomostí, intelektových schopností a praktických dovedností. Lze jej chápat jako proces všestranné humanizace a kultivace člověka jak se dozvídáme z skript autorek Grecmanová, Holoušová, Urbanovská. S pojmem vzdělávání se setkáváme nejen v pedagogické teorii a praxi, ale také i v jiných oborech. Průcha (2000) uvádí, že termín vzdělávání se nekryje s obecným pojem edukace, nýbrž označuje, že jde o edukaci specifickou, která je dlouhodobá a institucionalizovaná, to znamená, že probíhá v nějakém vzdělávacím zařízení, realizují ji profesionální edukátoři (učitelé, instruktoři, lektori aj.) a je obvykle legislativně vymezena co do svého průběhu a produktu (např. délka jednotlivých úrovní vzdělávání, požadované zkoušky apod.)

Každý z nás se připravuje na povolání, které je spojené s určitou kvalifikací. V průběhu života se tato určitá kvalifikace u jedince může měnit. Rychle probíhající sociální změny v naší společnosti, mobilita profesí, rozvoj informačních technologií a mnohá další mění nároky na vzdělanost lidí. Aktuální zaměstnání pak nemusí využívat kvalifikační předpoklady, a proto hodnota stále se rozšiřujícího vzdělávání neklesá. Jedinci pak poskytuje více možností dalšího rozhodování. Jak říká Buriánek (2003, s. 91) „*Vzdělání představuje významnou a samostatnou instituci, která rovněž plní funkci kulturního přenosu a sociální integrace tím, že zapojuje jednotlivce do sociálního systému.*“

Za vzdělávání dospělých se pokládají například nejrůznější druhy vzdělávání, přípravy, rekvalifikace, pracovního školení aj. Řadíme sem různé typy vzdělávání v podnicích a organizacích. Ve vzdělávání dospělých může jít nejen o studium při zaměstnání, ale také o profesní vzdělávání v podnicích nebo mimo ně. V neposlední řadě je nutno také zmínit vzdělávání zájmové. Rozlišují se různé formy vzdělávání. Celoživotní vzdělávání se realizuje prostřednictvím formálního, neformálního a informálního vzdělávání. Ve vzdělávacích institucích se realizuje formální vzdělávání. Toto vzdělávání vede k získání diplomu, výučního listu nebo maturitního vysvědčení. Poskytuje tedy určitý stupeň vzdělání. Neformální vzdělávání se realizuje mimo vzdělávací systém, tedy nevede k získání vyššího stupně vzdělání. Je poskytováno například v zařízeních zaměstnavatelů, soukromých vzdělávacích institucích a dalších organizacích. Patří sem různé přednášky, kurzy, školení. Přirozenou součástí každodenního života je pak informální vzdělávání, které můžeme charakterizovat

jako vzdělání neorganizované, nesystematické. Člověk získává vědomosti, osvojuje si dovednosti z každodenních zkušeností a činností v práci, ve volném čase. Tento vzdělávací proces zahrnuje také sebevzdělávání, poznatky, zkušenosti z každodenního života. Celoživotní vzdělávání pak můžeme charakterizovat jako vzdělávání, které již není omezeno na určitou fázi života, neprobíhá jen ve vzdělávacích institucích a jedná se o příležitost pro všechny bez ohledu na věk, postavení. Jak uvádí Rabušicová (2008, s.27): „*Jde tedy o zásadní změnu orientace vzdělávacího systému tak, aby co nejvíce vycházel vstříc odlišným potřebám, zájmům a schopnostem vzdělávaných, o co největší možnou diferenciaci a individualizaci vzdělávání, o zaměření na maximální rozvoj každého jedince a na maximální využití jeho potenciálu*“.

Není pochyb o tom, že vzdělávání, jenž je procesem celoživotním, je také významným činitelem v rozvoji lidských zdrojů. Vzdělávací potřeby člověka jsou diferencované a jsou podmíněny tím, jakou roli člověk zastává v jednotlivé fázi svého života. V současné době, jelikož se zdůrazňuje význam a potřebnost celoživotního učení, je nabídka možností vzdělávání dospělých široká a různorodá. Jaké konkrétní možnosti nabídek lze očekávat v rámci vzdělávání řidičů budeme charakterizovat v následující části.

9.1 Vzdělávání řidičů

Málokterý řidič si vystačí se znalostmi, které získal v autoškole. Je třeba, aby se řidič vzdělával po celý život. Předpisy usměrňující provoz na pozemních komunikacích se neustále mění tak, aby se co nejvíce zvýšila bezpečnost v rámci dopravy. Neznamená to pouze potřebu zlepšit bezpečnost silniční infrastruktury, ale především jde o zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. V souvislosti s tímto jsou zřizovány nové dopravní značky, mění se předepsaná povinná výbava ve vozidle, mění se pokuty za dopravní přestupky, mění se bodové hodnocení za jednotlivé dopravní přestupky a podobně. Proto je nutné, aby se každý řidič v rámci své vlastní bezpečnosti s novinkami co nejlépe a nejpodrobněji seznámil. Vzdělává se ve svém volném čase. Volný čas je naplněn činnostmi jedince, kterou si zvolí na základě svých individuálních potřeb, hodnot a zájmů. Vzdělávání ve volném čase zahrnuje jednak organizované aktivity a individuální sebevzdělávání. Významný podíl na přenosu informací mají média ať už se jedná o rozhlas, televizi, dále tisk a především v současné době internet, jenž disponuje značným množstvím informací. Mohli bychom uvést přímo některé zdroje, jenž se dopravní problematikou zabývají. Jedná se například o internetové stránky Ministerstva dopravy - BESIP, Asociace autoškol, Český

automotoklubu. Prostřednictvím informačních technologií jsou zpřístupněny informace a data, se kterými může jedinec pracovat. Valná většina informací je tak v současné době přístupná v elektronické podobě. Své současné znalosti a dovednosti potřebné k ovládnutí motorového vozidla si pak může vyzkoušet prostřednictvím online testů, které slouží k procvičování a ověřování znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích a jsou zpřístupněny každému. Jedinec, který chce být dobrým řidičem je k vzdělávání motivován svými individuálními potřebami.

Za povšimnutí stojí, že řidiči profesionálové jsou v souladu s příslušnými předpisy povinni zvyšovat si svou odbornou způsobilost, u řidičů amatérů však taková povinnost není, jejich vzdělávání je založeno na dobrovolnosti. Mezi dobrovolné kurzy pro řidiče amatéry patří např. kondiční jízdy nabízené autoškoly, školení bezpečné jízdy, škola smyku.

9.1.1 Kondiční jízdy

O tento typ školení mají zájem především ti, kteří již delší dobu neřídili motorové vozidlo, to je sice nejčastější, nikoliv však jediný důvod. Mezi další důvody patří například snaha o zdokonalení se v řízení, nebo možnost vyzkoušet si řízení ve specifické dopravní situaci ať už se jedná o dopravní špičku nebo jízdu na dálnici. Kondiční jízda je jízdou vozidlem autoškoly za účasti profesionálního učitele autoškoly. Cílem výcviku je odstranění nedostatků v ovládnutí motorového vozidla. Učitel pomáhá řidiči v řešení dopravních situací a podle požadavků řidiče přizpůsobuje výcvik. Kondiční jízda trvá buď jednu vyučovací hodinu, tj. 45 minut nebo hodinu a půl. Řidič si za kondiční jízdu platí, cena je stanovena podle délky trvání kondiční jízdy tak mohou být od 290,-Kč a výše.

9.1.2 Školení bezpečné jízdy

Rozsah a obsah školení je dán vyhláškou Ministerstva dopravy. Školení provádějí střediska bezpečné jízdy, kterým příslušný krajský úřad udělil akreditaci k provozování této činnosti. Předmětem školení v rámci výuky je například prohloubení znalostí z oblasti teorie řízení, nejčastější příčiny dopravních nehod a její předcházení, důsledky protiprávního jednání řidiče motorových vozidel. Výcvik je především zaměřen na praktickou jízdu pod dohledem lektora, která je zaměřená na předcházení situací, při kterých je ztížena možnost ovládnutí motorového vozidla. Délka školení je stanovena na 7 hodin, přičemž výuka trvá 3 hodiny a doba výcviku trvá 3,5 hodiny. Po ukončení školení bezpečné jízdy provozovatel střediska vydá řidiči potvrzení o ukončení školení. Jedná se sice o dobrovolné školení, avšak hlavním

motivem účasti školení je ta skutečnost, že potvrzení o ukončení školení slouží řidiči jako podklad k podání žádosti o odečtení bodů (tří bodů) zaevidovaných v systému bodového hodnocení řidičů. Žádost je nutno podat nejpozději do jednoho měsíce na příslušný úřad. Školení bezpečné jízdy s odpočtem 3 bodů je možné absolvovat pouze jednou za kalendářní rok. V současné době jsou u nás akreditovaná střediska ve městech Most, Jihlava, Sosnová a Ostrava.

9.1.3 Škola smyku

V rámci vzdělávání řidičů se můžeme dále setkat i s kurzem nazvaný „Škola smyku“. V autoškole se žák naučí vozidlo ovládat za optimálních podmínek, během tohoto kurzu je řidičům nabízena jízda motorovým vozidlem v kritických nebo až v extrémních situacích, do kterých se může na silnicích dostat. Někteří řidiči právě z důvodu špatného počasí a zhoršených klimatických podmínek vůbec nevyjíždějí. Obsahem kurzu je například rychle reagovat na nebezpečí na silnici, brzdit s co nejkratší brzdnou drahou, vyzkoušet si riskantní situace, jízda na mokrém, kluzkém povrchu, manévr vyhýbání chodcům nebo nenadálé překážce na silnici a jiné. Kurz zahrnuje nejen praktickou část, to znamená výcvik s vozidlem, ale také teoretickou část. V teoretické části se připomínají základní znalosti z fyziky, jak působí odstředivé síly na vozidlo, vliv nákladu na vlastnosti vozidla a jiné. Praktická část je pak již zaměřena na jízdu a nácvik, řešení jednotlivých krizových situacích ve ztížených klimatických podmínkách a ve smyku. Řidič má možnost prokonzultovat jednotlivé úkony s instruktorem, který mu pak může poradit a upozornit na některé špatné řidičské vlastnosti za volantem. Kurz řidič absolvuje svým autem, aby se naučil své auto v krizových situacích ovládat. Délka tohoto kuru, jenž se koná za každého počasí, je v rozmezí od 4 – 7 hodin a od toho se samozřejmě odvíjí cena kurzu, která se pohybuje od 4.000,-Kč.

V rámci celoživotního vzdělávání v oblasti dopravní výchovy se setkáváme s těmito vzdělávacími kurzy s dopravní tematikou. Řidič se sám z vlastní vůle rozhodne, zda bude některé z nabízených školení absolvovat nebo ne. V současné době si řidiči z nabízených školení vybírají a absolvují především školení bezpečné jízdy, neboť lze uvést, že zcela jasným důvodem účasti tohoto školení je po jeho absolvování, možnost podání žádosti řidičem o odečtení tří bodů zaevidovaných v systému bodového hodnocení řidičů.

10. HODNOCENÍ ŠKOL

Hodnocení škol je jednak externí, které je prováděné zvnějšku a na druhé straně existuje i interní, při níž škola na základě vlastních kritérií kvality hodnotí sebe sama. Česká školní inspekce jako správní úřad s celostátní působností provádí externí evaluaci na základě školského zákona. Získává a analyzuje informace o vzdělávání žáků a studentů, sleduje, hodnotí efektivnost vzdělávací soustavy, zjišťuje a hodnotí podmínky, průběh a výsledky vzdělávání, a to podle příslušných školních vzdělávacích programů.

Interní evaluace škol je v legislativě označována jako vlastní hodnocení školy. Požadavek na vlastní hodnocení školy vychází ze školského zákona a je zpřesněn vyhláškou č. 15/2005 Sb., kterou se stanoví náležitosti dlouhodobých záměrů, výročních zpráv a vlastního hodnocení školy Prášilová (2009). V této zmiňované vyhlášce je pak v příslušných ustanoveních uvedena rámcová struktura vlastního hodnocení školy, stejně jako pravidla a termíny vlastního hodnocení školy. Můžeme zde pro zajímavost uvést, že podle předmětné vyhlášky vlastní hodnocení školy se zpracovává průběžně za období 3 školních roků. Je tedy zřejmé, že v hodnocení škol došlo k úpravě stávajícího stavu, neboť dříve, a to v dřívějších desetiletích spočíval jediný způsob hodnocení škol v tom, že školy byly kontrolovány orgány školní inspekce. Kromě již několik roků zažitého hodnocení škol ze strany České školní inspekce, tak byl zaveden nový systém vlastního hodnocení.

Nelze opomenout, že k hodnocení školy může přistoupit také jejich zřizovatel. Zde je nutné uvést, že se požaduje, aby kritéria, podle nichž budou školu hodnotit, byla veřejně známa. Jak je to s hodnocením autoškol a zda také autoškoly provádějí vlastní hodnocení si přiblížíme v následující části.

10. 1 Hodnocení autoškol

Spíše než hodnocení autoškol je nutno v této specifické oblasti vzdělávání uvádět státní dozor. V příslušných ustanoveních jsou pak stanovena jeho pravidla a kdo jej vykonává. Státní dozor můžeme blíže vysvětlit, jako druh správní činnosti, při které orgán veřejné správy, jemuž je tato působnost svěřena, dohlíží nad činností daných subjektů. Státní dozor ve věcech získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel vykonávají obecní úřady obcí s rozšířenou působností a krajské úřady, vrchní dozor vykonává ministerstvo. Můžeme zde uvést, že kontrola je zaměřena např. , zda autoškola Pokud bychom chtěli vyjmenovat na jaké činnosti je státní dozor zaměřen, může uvést, že Při výkonu státního

dozoru postupují příslušné orgány podle zákona o kontrole. (Zákon č. 552/1991/Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů). Zjistí-li osoba, jenž vykonává státní nebo vrchní dozor nějaká porušení povinností, vyplývajících z platných právních předpisů pro autoškoly nebo nějaké nedostatky v jejich činnosti, podle potřeby a povahy zjištění, stanoví způsob a lhůtu k odstranění. O kontrolním zjištění se pořizuje protokol. To znamená, že tato činnost prováděná v rámci státního dozoru má spíše charakter kontroly. Nejedná se o hodnocení autoškol ve smyslu hodnocení škol, o kterém bylo zmiňováno v předcházející podkapitole.

Jelikož se v současné době stále hovoří o připravovaných změnách, které výrazně autoškolství ovlivní, krátce se o nich zmíníme.

11 Přípravované změny

Bezpečnost provozu ovlivňují především řidič, vozidlo a pozemní komunikace. Podíl řidiče na míře zavinění dopravních nehod oproti zbývajícím dvěma faktorům je nejvyšší. Zájmem každé společnosti je minimalizovat dopravní nehodovost a její následky. Řízení motorového vozidla je činnost, ke které je potřeba splňovat určité předpoklady. Dominantním prvkem je zkouška řidiče, kterou absolvuje v autoškola. Na úroveň zkoušky má samozřejmě vliv i její předcházející příprava. V současné době jsme prostřednictvím sdělovacích prostředků stále častěji informováni o nutnosti zvyšovat připravenost absolventů autoškol pro běžný provoz, dozvídáme se o problematice korupce u závěrečných zkoušek, o poklesu úrovně autoškol, je nám známa přemíra autoškol na trhu. Autoškolství u nás bohužel vykazuje v celém kontextu určité nedostatky. V současné době se připravuje nový zákon o autoškolách. Zákon ještě není hotový, cílem je, aby byl přijat v roce 2013 nebo 2014. Jelikož se o něm často mluví, zmíním alespoň některé změny, které se dotknou nejen žáka, ale všech zúčastněných tohoto procesu.

Důležitou změnou je pro žáka informace, že závěrečná zkouška by podle nového zákona měla mít čtyři části, a to testy z teorie a jízdu na cvičné ploše, kde se ukáže, jestli žák umí auto ovládat. Pak budou následovat cvičné jízdy a praktická zkouška v provozu. Ta by měla také zahrnout jízdu po dálnici nebo v tunelu. Další změnou, která se dotkne žáka je pravidlo nazvané třikrát a dost. To znamená, že po třech neúspěšných pokusech v jakékoli části zkoušky bude muset žák na psychologické vyšetření.

Zkušební komisaři již nebudou spadat pod obce s rozšířenou působností, nýbrž pod zcela novou samostatnou „zkušební“ organizaci, která bude mít pobočky v krajských a okresních městech. V nich budou probíhat teoretické zkoušky. Počítá se s tím, že by během zkoušky byly ve vozidle umístěny dvě kamery, mikrofon. Absolvovat zkoušku bude možné i o víkendech nebo o svátcích.

Nelze opomenout jednu navrhovanou změnu, která by se dotkla přímo učitelů. Předpokládá se, že organizace zkušebních komisařů by jednou za pět let kontrolovala učitele zda učí správně

12 PRAKTICKÁ ČÁST

12.1 Výzkumné problémy

Teoretická část se zabývala teoretickými koncepty vztahujícími se k dané problematice, přičemž ty nejdůležitější byly blíže popsány a vysvětleny. Praktická část se pak již konkrétněji zaměřuje na skupinu žadatelů o řidičské oprávnění – na to, zda a jak se stali řidiči. Mým cílem bylo zjistit, jak probíhala výuka a výcvik, zda byli žadatelé o řidičské oprávnění s probíhající výukou a výcvikem spokojeni, dále pak to, podle jakého kritéria si autoškolu vybírali, zda uspěli napoprvé u závěrečné zkoušky či nikoliv a zda by nějakým způsobem výuku v autoškole změnili.

12.2 Cíl výzkumu a formulace výzkumných problémů

Dotazník obsahoval několik otázek vztahujících k tématice. Vzhledem k charakteru otázek jsem stanovila následující výzkumné problémy, jejichž zodpovězení je cílem mého výzkumu.

1. Existuje významný rozdíl mezi uvedenými kritérii pro výběr autoškoly? Které kritérium bylo pro žadatele rozhodující?
2. Byli žadatelé o řidičské oprávnění se způsobem výuky a výcviku v autoškole spokojeni či nikoliv?
3. Liší se počet učitelů, kteří byli ochotni žákům pomáhat i mimo své vyučovací povinnosti a počet učitelů, kteří takto ochotní nebyli?
4. Liší se počet žadatelů o řidičské oprávnění, jejichž výuka probíhala i na PC a počet žadatelů o řidičské oprávnění, jejichž výuka na PC neprobíhala?
5. Je vyšší počet žadatelů o řidičské oprávnění, kteří uspěli u závěrečné zkoušky hned napoprvé anebo počet žadatelů, kteří napoprvé neuspěli?

12.3 Použitá metoda

K získání potřebných dat jsem zvolila metodu dotazníku. Tato metoda, určená pro hromadné získávání údajů, patří k metodám nejfrekventovanějším. Při tvorbě dotazníku jsem kladla důraz na to, aby byl srozumitelný, přehledný, snažila jsem se, aby jednotlivé otázky na sebe logicky navazovaly. Při formulování otázek jsem volila výstižné a jednoduché věty, aby byla dodržena jednoznačnost, srozumitelnost a stručnost dotazníku. Dotazník obsahoval celkem 12 otázek. Preferovala jsem otázky uzavřené, neboť jsou jednodušší k zodpovězení, kdy respondent vybírá jednu z nabízených variant. Pouze jedna otázka byla otevřená. V úvodu

dotazníku jsem respondentům stručně objasnila to, z jakého důvodu se na ně obracím, včetně sdělení, že zjištěné údaje nebudou využity pro jiný, než deklarovaný účel. Ujistila jsem je, že dotazník je zcela anonymní. Na závěr dotazníku nechybělo poděkování všem respondentům za jejich trpělivost, ochotu a čas při vyplňování dotazníku. Sběr dat se uskutečnil na konci ledna a začátkem měsíce února 2012. Dotazník je přílohou této práce.

12.4 Charakteristika respondentů

Cílovou skupinou pro tento výzkum byli mladí řidiči, kteří úspěšně (ať už hned napoprvé anebo až později) absolvovali výuku a výcvik v autoškole. Celkový počet respondentů byl 66, přičemž autoškolu tito respondenti navštěvovali v letech 2007 – 2011. Vzhledem k tomu si mohli lépe a přesněji vybavit fakta vztahující se k otázkám kladeným v dotazníku.

12.5 Zpracování dat

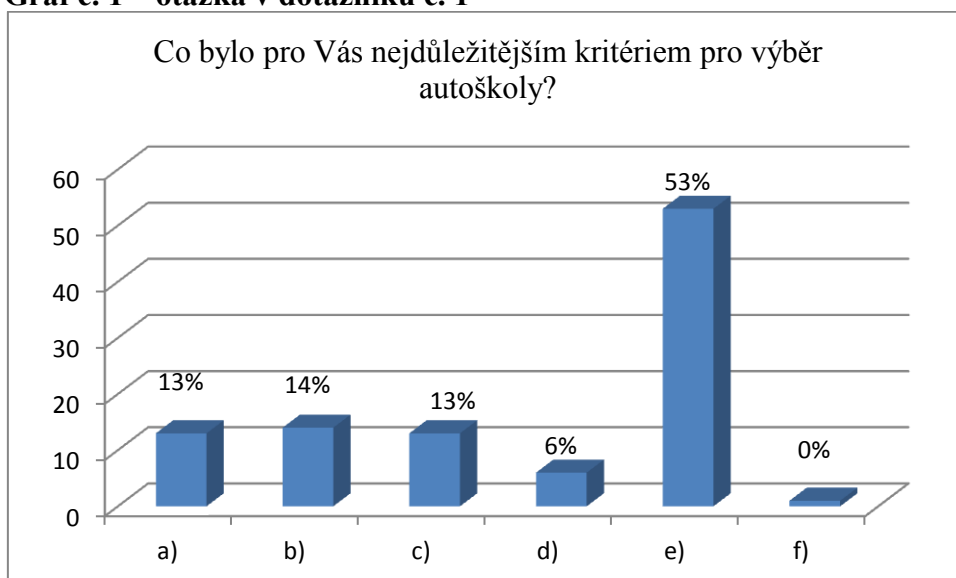
Po obdržení dotazníků jsem jednotlivé položky zpracovala. Nejprve jsem v aplikaci MS Excel vytvořila tabulky, do kterých jsem zapsala odpovědi z dotazníku, abych mohla data vyhodnotit a výsledky graficky znázornit pro ilustraci a porovnání dat.

13 Vyhodnocení dat dotazníku a jejich prezentace

Otázka č. 1: Co bylo pro Vás nejdůležitějším kritériem pro výběr autoškoly?

- a) Cena
- b) Blízká dostupnost mému bydlišti
- c) Technická úroveň výcvikových vozidel, vybavení a prostředí autoškoly
- d) Učitelé, kteří výuku a výcvik v autoškole vyučují
- e) Doporučení kladných referencí od svých kamarádů či známých, kteří autoškolu absolvovali
- f) Jiný důvod - uveďte jaký.....

Graf č. 1 – otázka v dotazníku č. 1

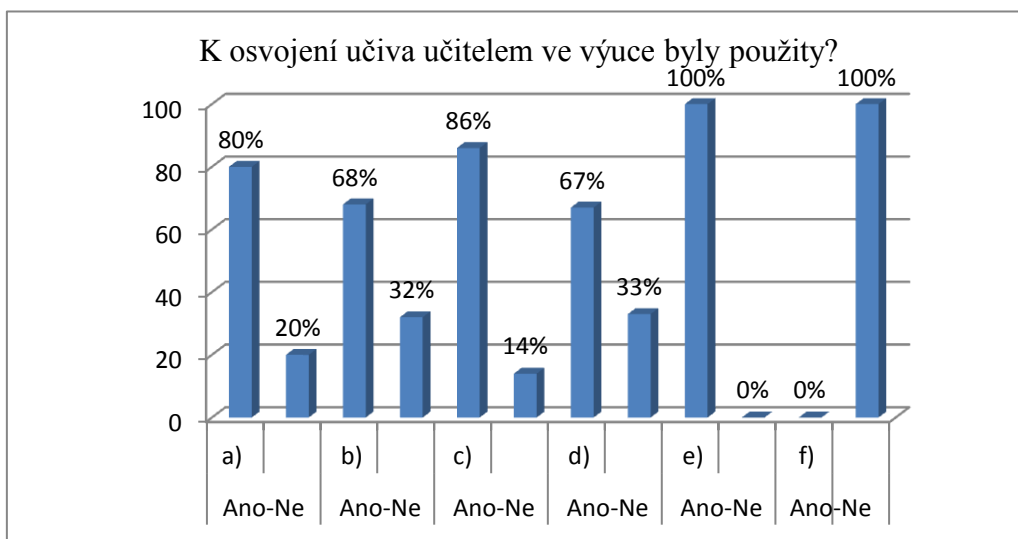


U této otázky většina respondentů volila kritérium doporučení kladných referencí od kamarádů či známých, kteří autoškolu absolvovali. Tuto nabízenou variantu zvolilo z celkového počtu 66 respondentů, kteří dotazník vyplnili, celkem 36 osob, tedy 53%. To znamená více než polovina. 14% respondentů volilo variantu b) blízká dostupnost mému bydlišti a 13 % respondentů volilo kritérium cena a technickou úroveň výcvikových vozidel. Pouze 6% respondentů zvolilo variantu c) učitelé, kteří výuku a výcvik v autoškole vyučují. Z výsledků šetření této otázky můžeme tedy odvodit závěr, že rozhodnutí uchazečů při výběru autoškoly je nejvíce ovlivněno doporučením kladných referencí od kamarádů či známých, kteří danou autoškolu již absolvovali.

Otázka č. 3: K osvojení učiva učitelem ve výuce byly použity?

a) Tabule	Ano	Ne
b) Filmy	Ano	Ne
c) Video	Ano	Ne
d) Projektor	Ano	Ne
e) Výklad	Ano	Ne
f) Pouze výklad	Ano	Ne

Graf č. 3 – Otázka v dotazníku č. 3

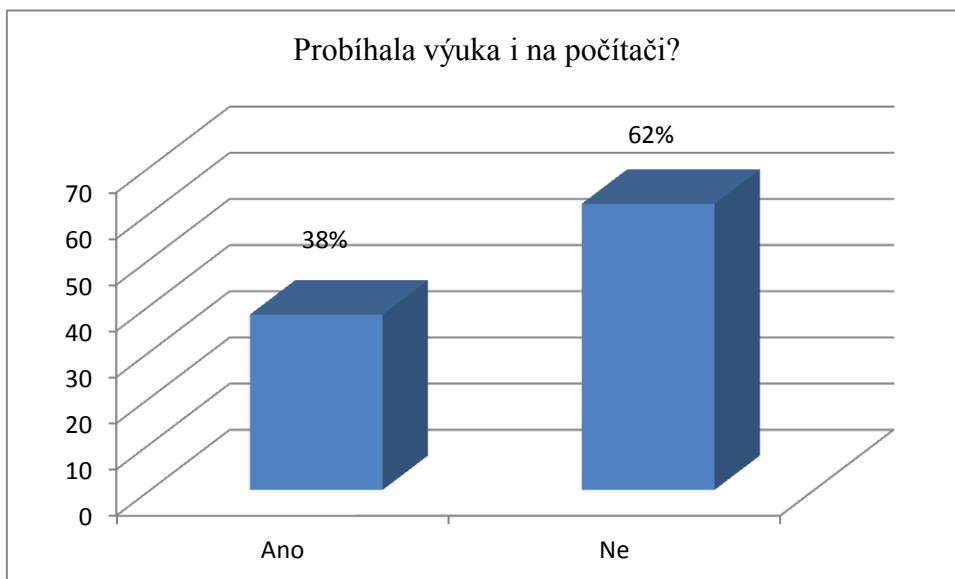


Z grafu lze jednoznačně vyčíst, které prostředky učitel v průběhu výuky využíval. Je evidentní, že učitel během výuky současně se slovním výkladem nejčastěji používal video a tabuli, neboť možnost video volilo 86% respondentů a tabuli 80% respondentů. Dále byly učitelem k osvojení učiva použity filmy a projektor. Film zvolilo 68% respondentů a projektor 67%. Z grafu je také patrné, že pouze výklad není učitelem v průběhu výuky používán, neboť tuto možnost neuvedl nikdo z dotazovaných. Můžeme uvést, že učitel tak nebyl jediným zprostředkovatelem učiva žákům, neboť učivo bylo předáno i filmem, videozáznamem.

Otázka č 4: Probíhala výuka i na počítači?

V souvislosti se skutečností, že informační a komunikační technologie jsou výrazným prvkem, velká část informací je dostupná výhradně v elektronické podobě nebo přístupná prostřednictvím elektronických sítí, a v neposlední řadě vzhledem k faktu, že závěrečný test žáci absolvovali na počítači, byla tato otázka zaměřena na zjištění, zda probíhala výuka na počítači.

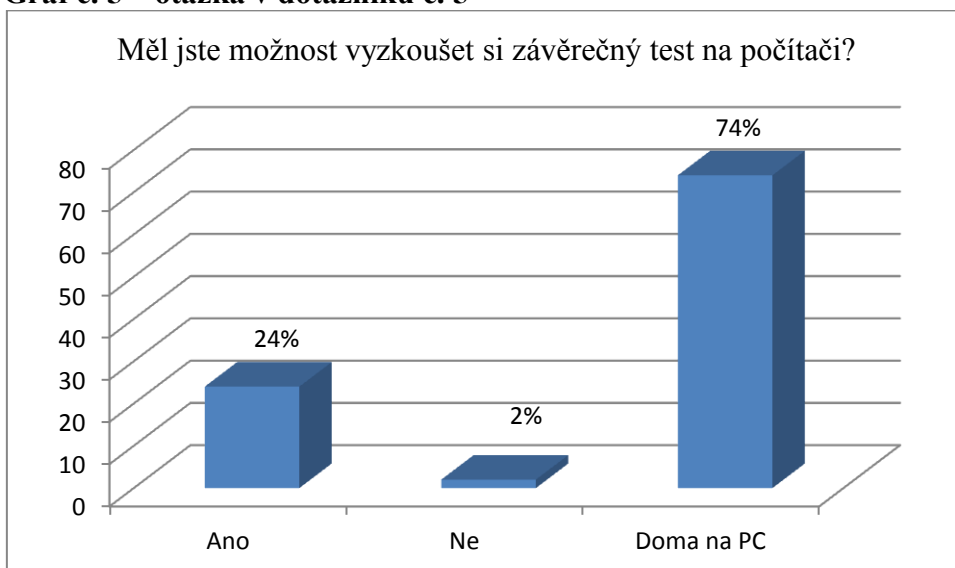
Graf č. 4 – otázka v dotazníku č. 4



Z grafu můžeme vyčíst, že více než 62% respondentů na danou otázku odpovědělo, že jejich výuka v autoškole na počítači neprobíhala. 38% respondentů odpovědělo, že jejich výuka na počítači probíhala.

Otázka č. 5: Měl jste možnost vyzkoušet si závěrečný test na počítači?

Graf č. 5 – otázka v dotazníku č. 5



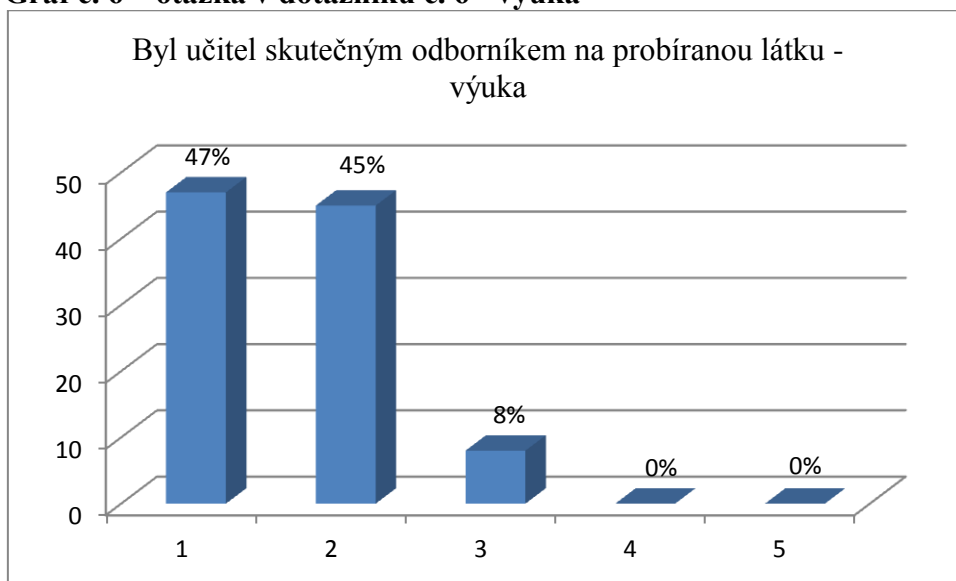
Zajímalo nás zda bylo žákům umožněno vyzkoušet si závěrečný test na počítači během výuky. Z výsledků šetření zcela jasně vyplynulo, že si závěrečný test na počítači během výuky nemohla většina žáků vyzkoušet. Celkem to bylo 74%. Jedinou možností, jak si závěrečný test na počítači před zkouškou vyzkoušet, bylo procvičit si jej na počítači doma.

Z celkového počtu dotazovaných 66 osob mělo možnost vyzkoušet si závěrečný test na počítači během výuky jen 24%.

Otázka č. 6: Byl učitel skutečným odborníkem na probíranou látku?

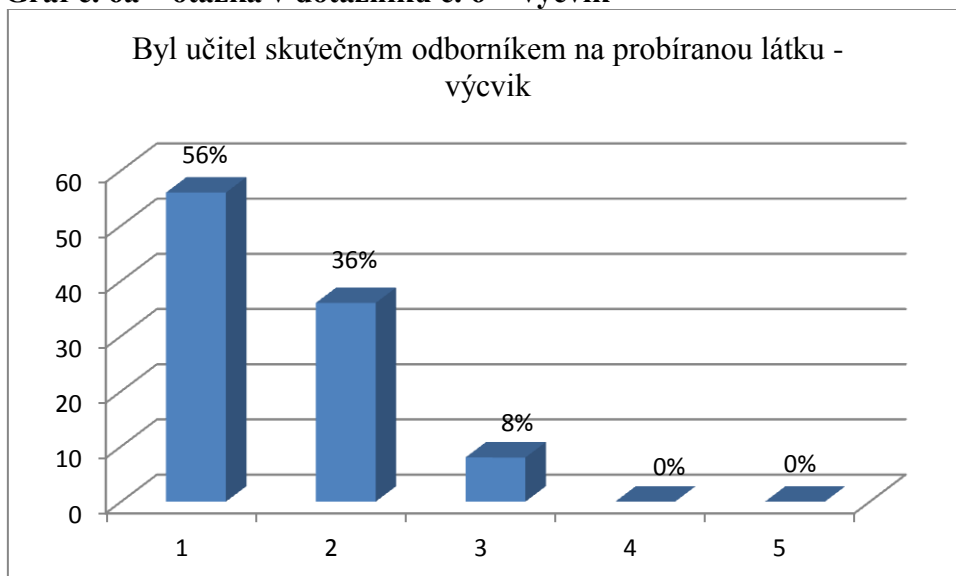
Tato otázka byla zaměřena na učitele v autoškolách. Žáci měli zvolit, zda byl učitel výuky i výcviku skutečným odborníkem na probíranou látku. Učitelovu odbornost měli respondenti ohodnotit známkou jako ve škole.

Graf č. 6 – otázka v dotazníku č. 6 - výuka



Známku výborně ohodnotilo učitele výuky celkem 31 respondentů z 66, což je 47%. Známku chvalitebně by ohodnotilo výkon učitele 30 respondentů, což je 45 %. Známku dobrý ohodnotilo učitele výuky pouze 5 z 66 respondentů. Známkami dostatečně a nedostatečně by výkon učitele, který vedl výuku, neohodnotil nikdo z dotazovaných.

Graf č. 6a – otázka v dotazníku č. 6 - výcvik



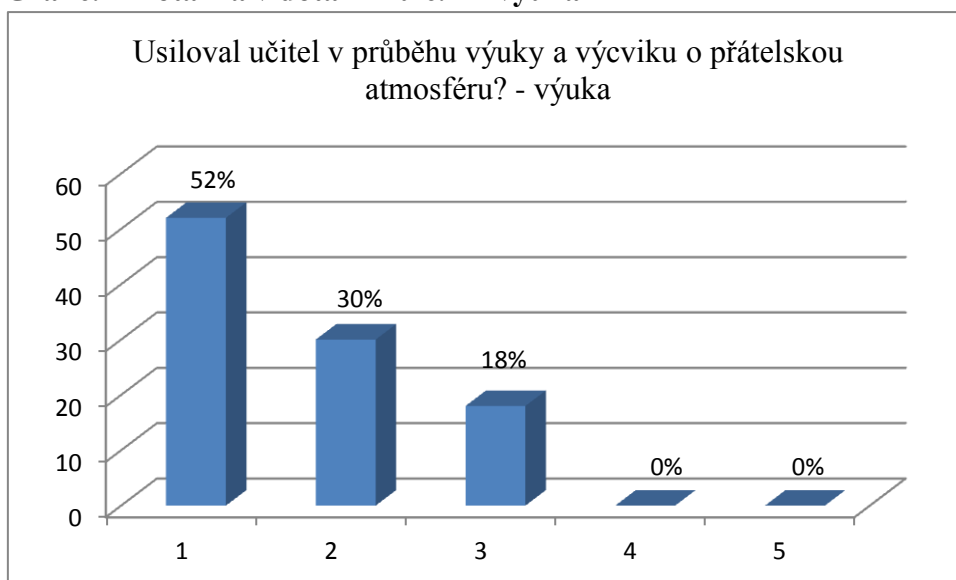
Známkou výborně by ohodnotilo učitele výcviku 37 dotazovaných – 56%, tedy více než polovina. Známkou chvalitebně by ohodnotilo výkon učitele 24 dotazovaných, tedy 36%. Známkou dobrý by ohodnotilo výkon učitele výcviku 5 žáků z celkového počtu 66 dotazovaných (tj. stejný počet, který touto známkou hodnotil učitel výuky).

Závěrem lze říci, že u žáků převládá názor, že jejich učitel byl opravdu odborníkem na probíranou látku a to jak ve výuce, tak i ve výcviku.

Otázka č. 7: Usiloval učitel v průběhu výuky a výcviku o přátelskou atmosféru?

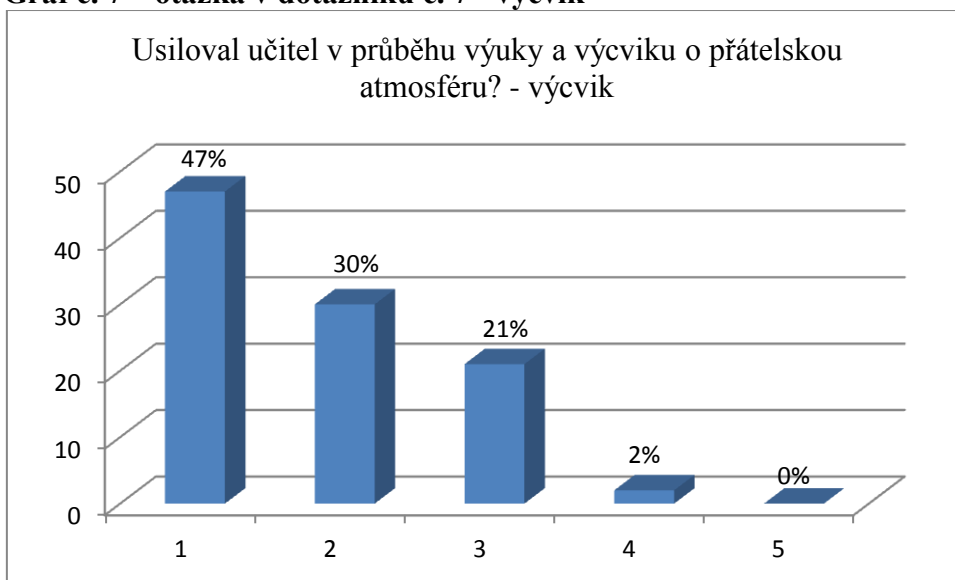
I v této otázce měli respondenti ohodnotit učitele známkou jako ve škole.

Graf č. 7 – otázka v dotazníku č. 7 - výuka



Vidíme, že 52% respondentů vnímalo atmosféru v autošколе při hodinách výuky jako přátelskou, neboť by učitele ohodnotilo známkou výborně. Celkem 30% respondentů by dalo svému učiteli známku chvalitebně, 18% by ohodnotilo snahu učitele o přátelskou atmosféru známkou dobře. Známkami dostatečně a nedostatečně by učitele v tomto případě neohodnotil žádný z respondentů.

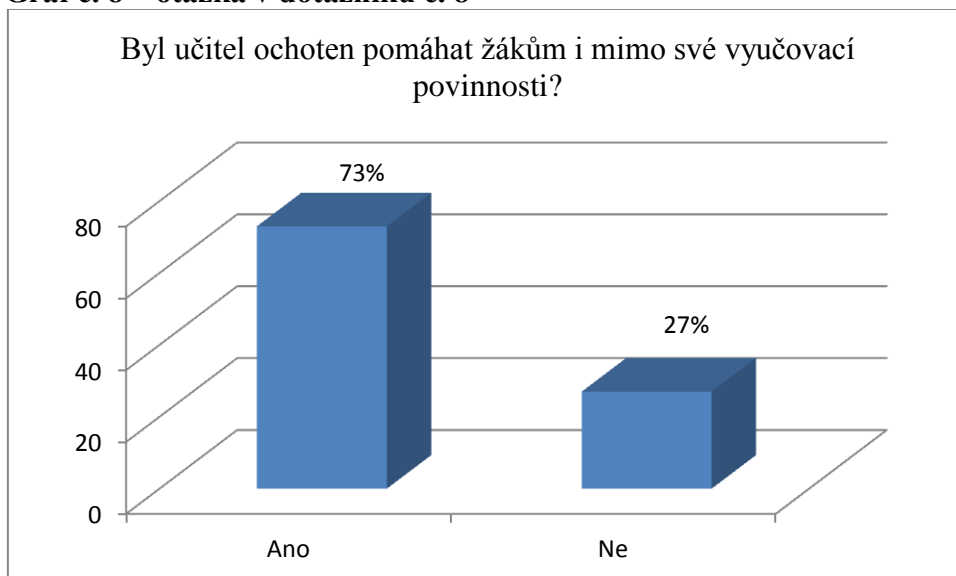
Graf č. 7 – otázka v dotazníku č. 7 - výcvik



Hodnocení přátelské atmosféry během výcviku je s předchozím hodnocením, tj. hodnocením atmosféry během výuky, podobné. 47% respondentů by učiteli výcviku a jeho snaze o přátelskou atmosféru dalo známkou výbornou, 30% by jej hodnotilo chvalitebně, 21% by mu dalo známku dobře. V tomto případě byla použita i známka dostatečně, nicméně takto hodnotil svého učitele pouze 2% z celkového počtu dotazovaných. Nejhorší možnou známku nepoužil nikdo z respondentů.

Otázka č. 8: Byl učitel ochoten pomáhat žákům i mimo své vyučovací povinnosti?

Graf č. 8 – otázka v dotazníku č. 8

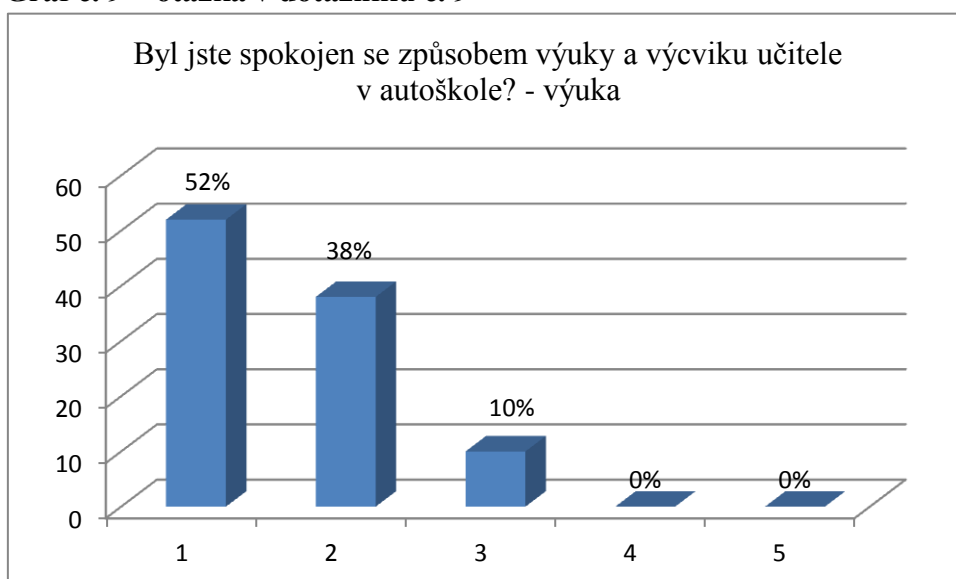


Z výsledků k této otázce jasně vyplynulo, že učitel autoškoly byl ochoten pomáhat žákům i mimo své vyučovací povinnosti. Odpověď ano zvolilo celkem 48 z 66 dotazovaných, tedy 73%. Odpověď ne zvolilo jen 18 dotazovaných, tedy 27%.

Otázka č. 9: Byl jste spokojen se způsobem výuky a výcviku učitele v autoškole?

Respondenti měli ohodnotit jako známkou ve škole zda byli se způsobem výuky a výcviku spokojeni.

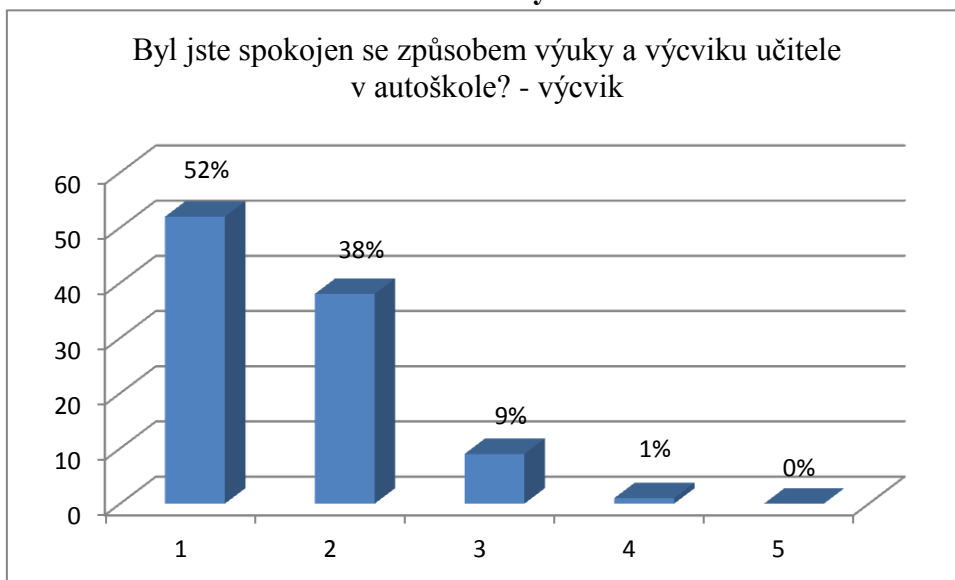
Graf č. 9 – otázka v dotazníku č. 9



Se způsobem výuky v autoškole během hodin teoretické výuky byla, dalo by se říci, většina respondentů spokojena. 52% by ohodnotilo průběh výuky známkou výborně, 38% známkou

chvalitebně. 10% respondentů by hodnotilo známkou dobře. Ani jeden z dotazovaných nepoužil při hodnocení známku dostatečně či nedostatečně, které by značily zcela jasnou jasnou nespokojenost.

Graf č. 9a – otázka v dotazníku č. 9 – výcvik

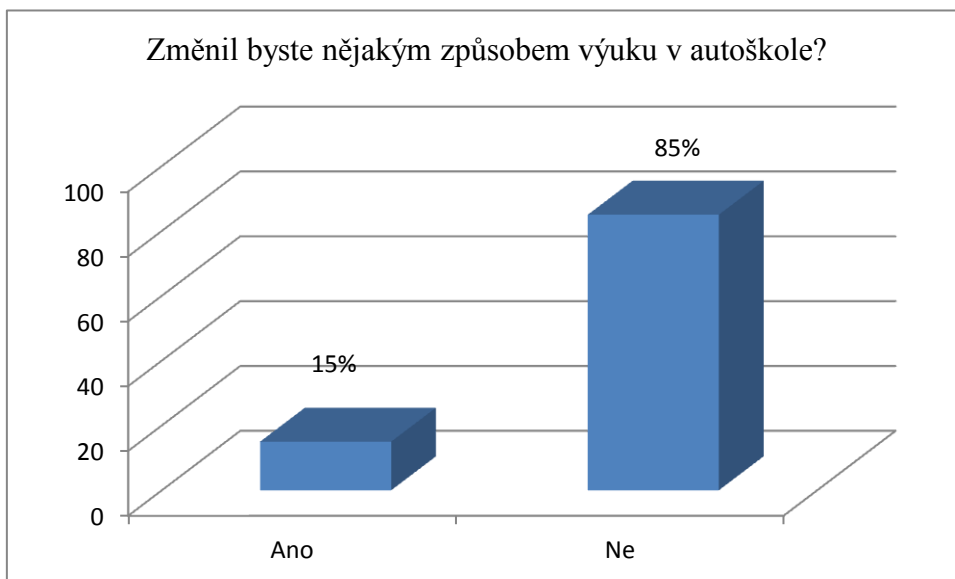


Spokojenost se způsobem výuky při praktickém výcviku je obdobná jako spokojenost se způsobem teoretické výuky. 52% by hodnotilo způsob výuky výcviku známkou výborně, 38% známkou chvalitebně. 9% respondentů během hodnocení použilo známku dobře. Jen 1 z celkového počtu 66 dotazovaných, tj. 1%, by hodnotil známkou dostatečně, tudíž by se dalo říci, že tento respondent byl se způsobem výuky praktického výcviku spíše nespokojen. Známkou nedostatečně nevyužil nikdo z respondentů.

Otázka č. 10: Změnil byste nějakým způsobem výuku v autoškole?

Tato otázka v dotazníku byla jako jediná otevřená. Cílem bylo zjistit, zda-li by žák změnil nějakým způsobem výuku v autoškole.

Graf č. 10 – otázka v dotazníku č. 10



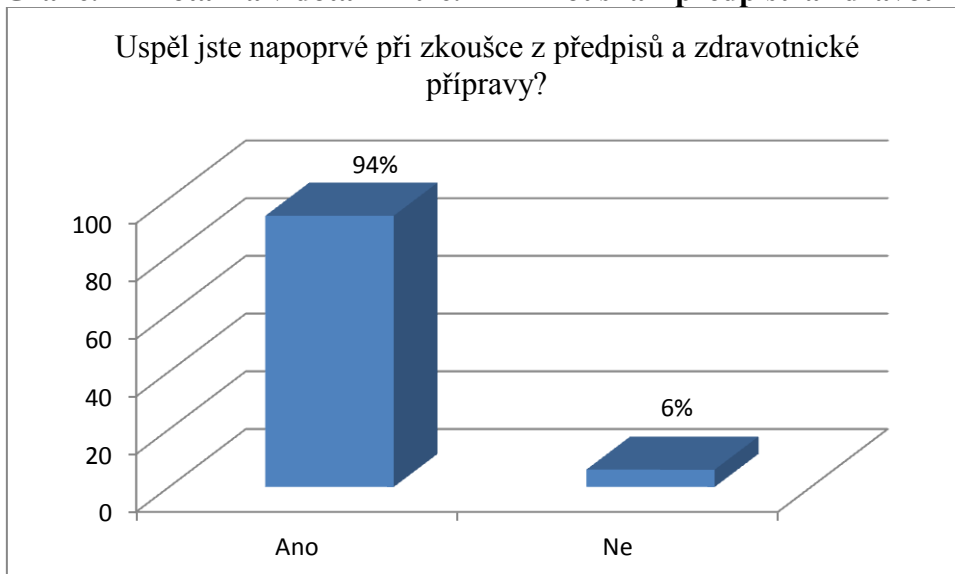
Jak je na první pohled patrné, z celkového počtu 66 dotazovaných by většina, celkem 85% respondentů, neměnila průběh a styl výuky v autoškole. Pouze 15% uvedlo, že by nějakým způsobem výuku změnilo. Mezi nejčastěji uváděné změny respondenti uváděli zejména více praktických hodin, včetně jízdy na dálnici, zkouška natankování vozidla, někteří by uvítali lépe vybavené učebny nebo příjemnější instruktory při zkouškách. Jeden z dotazovaných uvedl, že by chtěl zamezit osobním zájmům učitele při praktických jízdách.

Nelze neuvést vyjádření jednoho respondenta, který uvedl v dotazníku, že by nezměnil nic, vše proběhlo až příliš podezřele dobře a s autoškolou byl nadmíru spokojen.

Otázka č. 11: Uspěl jste napoprvé při zkoušce?

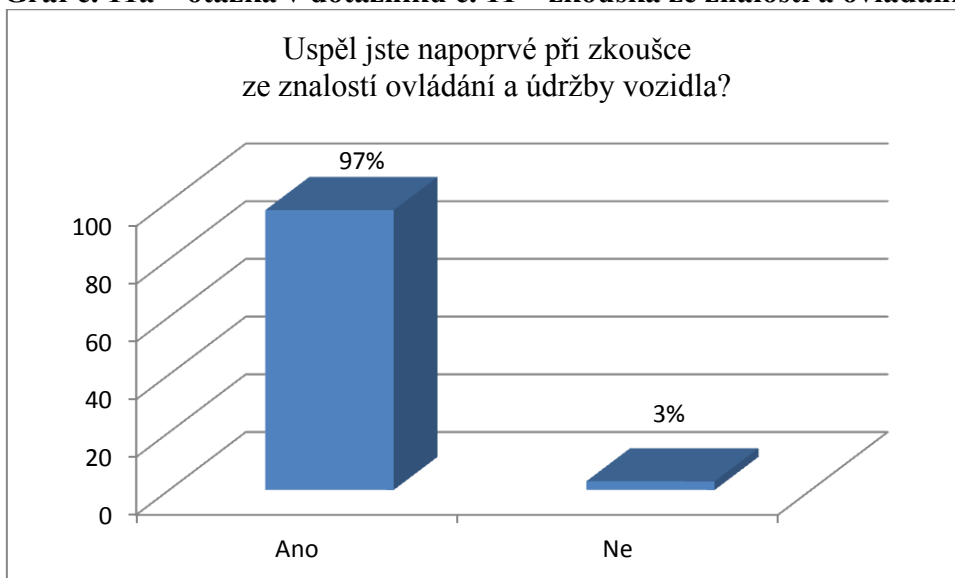
Zkouška z předpisů a zdravotnické přípravy	Ano	Ne
Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla	Ano	Ne
Zkouška z praktické jízdy	Ano	Ne

Graf č. 11 – otázka v dotazníku č. 11 – zkouška z předpisů a zdravotnické přípravy



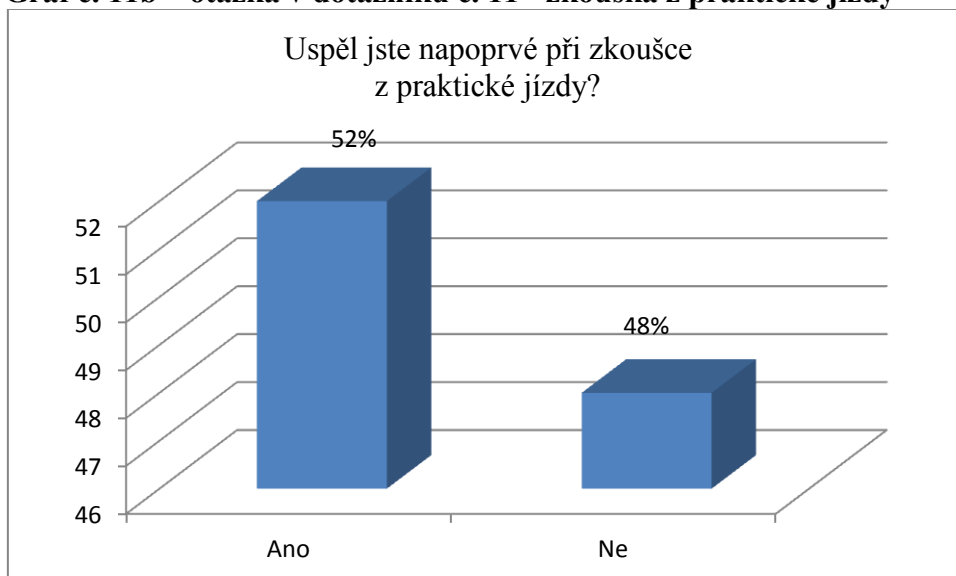
Jak je z uvedeného grafu zřejmé, 62 z 66 dotazovaných, tedy 94%, uspělo u zkoušky z předpisů a zdravotnické přípravy hned napoprvé. Pouze 4 dotazovaní odpověděli, že u zkoušky napoprvé neuspěli. Je tedy možné vyvodit závěr, že příprava teoretické části a následně její zkouška nečinila žákům, až na 6% neúspěšných, problémy.

Graf č. 11a – otázka v dotazníku č. 11 – zkouška ze znalostí a ovládání a údržby vozidla



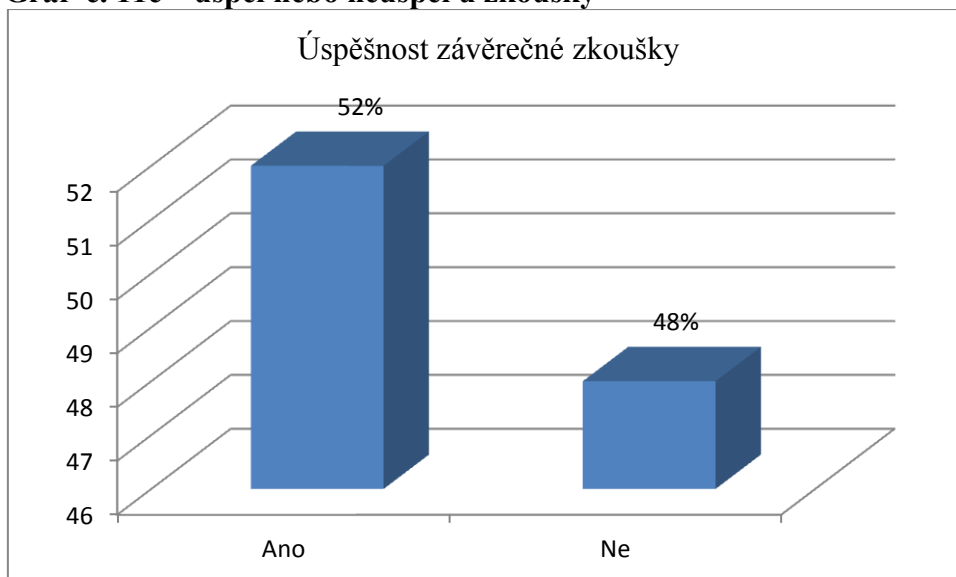
I z tohoto grafu je evidentní, že z celkového počtu 66 dotazovaných většina dotazovaných, celkem 67%, odpověděla, že uspěla u této dílčí zkoušky napoprvé. Pouze 2 respondenti odpověděli, že u této zkoušky napoprvé neuspěli.

Graf č. 11b – otázka v dotazníku č. 11 - zkouška z praktické jízdy



Výsledek u zkoušek z praktické jízdy se oproti výsledkům z předcházejících zkoušek značně liší. Z celkového počtu 66 dotazovaných uspělo napoprvé 34 žáků, což je 52%. Pro velkou část respondentů však byla tato zkouška obtížná, 32 respondentů tedy 48% u zkoušky napoprvé neuspělo, žáci museli tuto část závěrečných zkoušek opakovat.

Graf č. 11c – uspěl nebo neuspěl u zkoušky



S ohledem na výsledek u předchozí otázky, kdy u praktické závěrečné zkoušky uspělo celkem 34 z 66 dotazovaných, tj. 52% a neuspělo 32 dotazovaných, tj. 48%, můžeme uvést, že u závěrečné zkoušky v rámci autoškoly bylo úspěšných právě oněch 52% a neuspělo zbylých 48%.

14 Vyhodnocení výzkumných problémů a shrnutí

1. Existuje významný rozdíl mezi uvedenými kritérii pro výběr autoškoly? Které kritérium bylo pro žadatele rozhodující?

Na základě získaných informací můžeme říci, že rozhodujícím kritériem pro výběr autoškoly bylo pro žadatele o řidičské oprávnění doporučení kamarádů či známých, kteří danou autoškolu již absolvovali a byli s ní spokojeni. Tuto možnost totiž zvolila více než polovina respondentů z celkového počtu 66 dotazovaných. Mezi ostatními kritérii (cena, dostupnost bydliště, vybavení autoškoly, učitelé, jiný důvod) významný rozdíl není, ani jedno z těchto kritérií nebylo zbylými respondenty významně preferováno oproti jinému.

2. Byli žadatelé o řidičské oprávnění se způsobem výuky a výcviku v autoškole spokojeni či nikoliv?

Jak se způsobem výuky, tak se způsobem výcviku, byli žadatelé o řidičské oprávnění spokojeni. Více než polovina respondentů dokonce vyjádřila svou spokojenost nejvyšší možnou známkou – tj. výborně. Zbylá část respondentů (až na jedinou výjimku při hodnocení výcviku) hodnotila známkami chvalitebně nebo dobře, což značí také spíše spokojenost nebo neutrálnost, nikoliv nespokojenost.

3. Liší se počet učitelů, kteří byli ochotni žákům pomáhat i mimo své vyučovací povinnosti a počet učitelů, kteří takto ochotní nebyli?

Můžeme říci, že počet učitelů ochotných a neochotných žákům pomáhat i mimo své vyučovací povinnosti se liší a to velmi významně. V autoškolách navštěvovaných dotazovanými respondenty převládali učitelé, kteří byli ochotni svým žákům pomoci i mimo vyučování, nad rámec svých povinností.

4. Liší se počet žadatelů o řidičské oprávnění, jejichž výuka probíhala i na PC a počet žadatelů o řidičské oprávnění, jejichž výuka na PC neprobíhala?

Ano, počet žadatelů, jejichž výuka v rámci autoškoly probíhala i na PC a počet žadatelů, jejichž výuka na PC neprobíhala, se liší. Více než polovina respondentů (62%) navštěvovala autoškolu, kde probíhala výuka spíše slovní formou za pomoci různých pomůcek (např. tabule, projektor...), nikoliv na PC.

5. Je vyšší počet žadatelů o řidičské oprávnění, kteří uspěli u závěrečné zkoušky hned napoprvé anebo počet žadatelů, kteří napoprvé neuspěli?

U závěrečné zkoušky uspělo napoprvé 52% dotazovaných respondentů, 48% takové štěstí nemělo. Můžeme tedy říci, že o malinko vyšší je počet úspěšných žadatelů o řidičské oprávnění, nicméně tento rozdíl mezi úspěchem a neúspěchem u závěrečné zkoušky nemůžeme brát jako rozdíl významný. Dalo by se tedy říci, že poměr mezi úspěšností a neúspěšností u závěrečné zkoušky byl u dotazovaných respondentů poměrně vyrovnaný (34 : 32). Zde je však na místě uvést, že praktická zkouška probíhá za plného provozu na pozemních komunikacích, kdy žák, který je v pozici řidiče motorového vozidla je nucen adekvátně, v souladu s pravidly silničního provozu reagovat na vzniklé dopravní situace, které silniční provoz přináší. Situace, do kterých se ať už žák nebo jiní žáci při praktické zkoušce dostanou není a nemůže být stejná, neboť dnešní provoz na pozemních komunikacích nelze označit než jinak jako dynamický a je navíc ovlivňován řadou faktorů. Připomeňme alespoň některé z nich: hustota silničního provozu, nepředvídatelné jednání ostatních účastníků silničního provozu, klimatické podmínky, jízda v obci nebo mimo obec aj. Pro nezkušené řidiče, kterými žáci autoškol jistě jsou se jedná o situaci, která je pro ně zátěžová a stresující, navíc znásobená skutečností, že se jedná o zkoušku, které ve velké většině případů přiřkládají velkou důležitost. V této části se opírám o svá zjištění vyplývající z mé bakalářské práce na téma Řízení jakou součástí životního stylu mládeže, která potvrdila, že je zejména pro mládež důležité při této závěrečné zkoušce uspět, neboť chtějí vlastnit řidičský průkaz.

ZÁVĚR

V autoškole by měl její budoucí absolvent získat vědomosti a návyky, na jejichž základě pak bude dobrým řidičem. To znamená, že bude odborně způsobilý k řízení motorového vozidla. Tato odbornost spočívá nejen ve schopnosti ovládat vozidlo, ale také ve znalostech pravidel provozu na pozemních komunikacích a všech dalších předpisů, které s provozem souvisí. Je všeobecně známo, že úroveň znalostí uchazečů o řidičská oprávnění při vstupu do autoškoly je velmi nízká, nicméně není se potřeba nad tímto pozastavovat vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o poměrně specifický okruh lidského vědění. Mimo to je mnohem důležitější s jakými znalostmi, návyky, dovednostmi a vědomostmi žáci autoškolu opouštějí. V současné době se stále více diskutuje o tom, jaká je kvalita výuky v autoškolách. Celá společnost pak klade důraz na zkvalitnění průběhu tohoto specifického vzdělávacího procesu.

Cílem mé práce bylo se touto tematikou blíže zabývat. Podívat se na to, jaké je vůbec kvalita vzdělávání těch, kteří se přihlásí do autoškoly za účelem získání řidičského oprávnění a pak z ní vychází již jako řidiči schopni řídit motorové vozidlo v provozu na pozemních komunikacích. Dále pak na to, jaké možnosti vzdělávání mají v průběhu svého následujícího řidičského života. Hodnocení znalostí, dovedností a vědomostí, se kterými žáci autoškolu opouštějí, je obtížné stanovit, neboť příslušné ukazatele jsou nehmatatelné. I když se v oblasti školství setkáváme s projekty, která jsou zaměřena na zjišťování vzdělávacích výsledků například v oblasti čtenářské gramotnosti nebo v matematické oblasti, podobné projekty v autoškolství nenalezneme.

V případech autoškoly můžeme hodnotit to, jaká je spokojenost žáka se způsobem výuky a výcviku, jak se učitelé jeví žákovi, zda byli učitelé odborníky na látku probíranou během výuky a výcviku, zda vytvořili přátelskou atmosféru, jaké metody během výuky používali. Je nezbytné zmínit, že v rámci tohoto rozsahu převažuje subjektivní hodnocení. Tímto směrem byla má práce zaměřena v praktické části.

V souvislosti s praktickou částí mé práce je možné prezentovat následující zjištění. V autoškolách, které navštěvovali dotazovaní respondenti, převládali učitelé, kteří byli skutečnými odborníky na danou problematiku, a to jak ve výuce, tak i ve výcviku. Byli ochotni pomoci žákům i mimo své vyučovací povinnosti a během lekcí usilovali o přátelskou atmosféru. Způsob výuky a výcviku by respondenti neměnili, neboť s ním byli více či méně spokojeni.

U možností vzdělávání řidičů již vlastních řidičský průkaz je nutno zdůraznit, že v této specifické oblasti vzdělávání jsou sice nabízena patřičná školení, nicméně veškerá účast na nich je založena čistě na dobrovolnosti a ochotě každého řidiče amatéra. Řidič absolvuje autoškolu s cílem získat řidičské oprávnění a pak již během svého řidičského života nemusí (na rozdíl od řidičů profesionálů) být účastníkem žádného formálního nebo neformálního vzdělávání. Kurzů a školení, které však může řidič v případě zájmu navštívit, je hned několik. Z dostupných možností je v současné době řidiči amatéry stále více preferováno a následně absolvováno tzv. školení bezpečné jízdy. Určujícím faktorem pro jeho výběr je to, že po jeho absolvování má řidič možnost požádat o odečtení bodů z dosaženého počtu stanovených bodů v registru řidičů.

Práce přiblížila jak probíhá prvotní vzdělávání za účelem získání řidičského oprávnění, které opravňuje jeho držitele řídit motorové vozidlo a jaké vzdělávací nabídky jsou pro řidiče amatéry.

Seznam použité literatury a pramenů

BURIÁNEK, Jiří. *Sociologie*. Praha: Fortuna, 2003. ISBN 80-7168-754-5.

BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Praha: Venice Music Produktion, 2010. ISBN 978-80-904270-0-6

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*, Brno, 2000. ISBN 80-85931-79-6.

GRECMANOVÁ, H., D. HOLOUŠOVÁ a E. URBANOVSKÁ. *Obecná pedagogika I*. Olomouc: Hanex, 1996. ISBN 80-85783-207.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, s.r.o., 2005. ISBN 80-7178-542-3.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.

KYRIACOU, Chris. *Klíčové dovednosti učitele*. Praha: Portál, s.r.o., 1996. ISBN 80-7178-965-8.

LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-1157-0.

OBST, Otto. *Didaktika sekundárního vzdělávání*. Univerzita Palackého v Olomouci, 2006. ISBN 80-244-1360-4.

PLEVOVÁ, I. *Kapitoly z obecné psychologie II*. Univerzita Palackého v Olomouci, 2006. ISBN 80-244-0963-1.

PRÁŠILOVÁ, M. *Vybrané kapitoly ze školského managementu pro pedagogické pracovníky*. Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 80-244-1415-5

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

PRŮCHA, J.,E. WALTEROVÁ a J. MAREŠ. *Pedagogický slovník*. Praha: Portál, 1995. ISBN 80-7178-029-4

PRŮCHA Jan. *Přehled do pedagogiky*. Praha: Portál, 2000. ISBN 80-7178-399-4.

PRŮCHA, Jan. *Učitel*. Praha: Portál, s.r.o., 2002. ISBN 80-7178-621-7.

RABUŠICOVÁ, Milada a Ladislav RABUŠIC. *Učíme se po celý život*. Masarykova univerzita, 2008. ISBN 978-80-210-4779-2

ŠTIKAR, J., J. HOSKOVEC a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5

ŠTIKAR, J., J. HOSKOVEC a J. ŠTIKAROVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 2003, ISBN 80-246-0606-2

Zákon č. 247/200 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem a souvisejícími předpisy.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Zákon č. 563/2004 Sb., o pedagogických pracovnících a o změnách některých zákonů.

internetové stránky

<http://www.asociaceautoskol.cz/>

<http://www.ibesip.cz/>

<http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>

<http://www.autoskolavrsovice.cz/novinky/stat-zp%C5%99isni-testy-a-kontroly-v-autoskolach>

http://www.autoskoly.cz/?page_id=180

<http://www.asociace-autoskol.cz/zajimavosti-a-clanky/okno-do-historie-autoskolstvi-1-druhy-vudcich-listu.html>

<http://pardubice.idnes.cz/prvni-autoskola-u-nas-byla-pred-sto-lety-v-pardubicich-pripomina-ji-vystava-1br-/Pardubice->

zpravy.aspx?c=A101014_191733_pardubice-zpravy_meb

<http://www.unieautoskol.cz/index.php/item/4-prohlášení-úamk-ke-zkouškám-řidičů>

<http://www.essa.cz/skola-smyku>

<http://www.tipcar.cz/revoluce-v-autoskolach--podvadet-pri-zkouskach-uz-nebude-tak-snadne-5141.html>

<http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=735002>

<http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=682738>

<http://etesty.mdcz.cz/>

http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_pukazy_Autoskoly/default.htm

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Základní počet hodin pro výuku a výcvik skupiny B

Příloha č. 2 – Dotazník

Příloha č. 1. – Základní počet hodin pro výuku a výcvik skupiny B

V tabulce č. 1 je uveden výpis pro základní výuku skupiny B řídičského oprávnění

V tabulce č. 2 je uveden výpis pro základní výcvik této skupiny.

Skupina B opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče. K tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg.

Tabulka č. 1

Skupina řídičského oprávnění	Předmět výuky řídičského oprávnění					CELKEM
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP	OP	
B	18	2	10	2	4	36

Vysvětlivky:

PPV Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV Výuka o ovládání a údržbě vozidla

TZBJ Výuka teorie zásad bezpečné jízdy

ZP Výuka zdravotnické přípravy

OP Opakování a přezkoušení

Tabulka 2

Skupina řídičského oprávnění	PV-ŘV				PV-ÚV	PV-ZP	CELKEM
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	AC	MP	SP	SP			
B	2	5	12	9	2	4	34

Vysvětlivky:

PV-ŘV praktický výcvik v řízení vozidla

AC autocvičiště

MP minimální provoz

SP střední provoz PV-ÚP praktický výcvik údržby vozidla

PV-ZP praktický výcvik zdravotnické přípravy

Příloha č. 2 - **DOTAZNÍK**

Dotazník, který hodláte vyplnit je podkladem pro diplomovou práci na Pedagogické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Dotazník je anonymní. Vámi poskytnuté údaje budou přínosem pouze pro diplomovou práci s názvem Kvalita vzdělávání řidičů amatérů. V žádném případě zjištěné údaje nebudou využity pro jiný účel.

Jiřina Pospíšilová

Vámi zvolené odpovědi na jednotlivé otázky označte křížkem.

1. Co bylo pro Vás nejdůležitějším kritériem pro výběr autoškoly? Vyberte pouze jednu variantu.
 - a) Cena
 - b) Blízká dostupnost mému bydlišti
 - c) Technická úroveň výcvikových vozidel, vybavení a prostředí autoškoly
 - d) Učitelé, kteří výuku a výcvik v autoškole vyučují
 - e) Doporučení kladných referencí od svých kamarádů či známých, kteří autoškolu absolvovali
 - f) Jiný důvod - uveďte jaký.....

2. Kolik učitelů Vás během Vašeho vzdělávání v autoškole vyučovalo?
 - a) Teoretická příprava
.....
 - b) Praktický výcvik
.....

3. K osvojení učiva učitelem ve výuce byly použity?

a) Tabule	<input type="checkbox"/>	Ano	<input type="checkbox"/>	Ne
b) Filmy	<input type="checkbox"/>	Ano	<input type="checkbox"/>	Ne
c) Video	<input type="checkbox"/>	Ano	<input type="checkbox"/>	Ne
d) Projektor	<input type="checkbox"/>	Ano	<input type="checkbox"/>	Ne
e) Výklad	<input type="checkbox"/>	Ano	<input type="checkbox"/>	Ne
f) Pouze výklad	<input type="checkbox"/>	Ano	<input type="checkbox"/>	Ne

4. Probíhala výuka i na počítači?

<input type="checkbox"/>	Ano	<input type="checkbox"/>	Ne
--------------------------	-----	--------------------------	----

5. Měl jste možnost vyzkoušet si závěrečný test na počítači?
- Ano, v rámci výuky Ne, v rámci výuky
- Individuálně např. doma na PC
6. Byl učitel skutečným odborníkem na probíranou látku? Ohodnoťte jako ve škole.
(1 - nejlepší, 5 - nejhorší).
- Výuka 1 2 3 4 5
- Výcvik 1 2 3 4 5
7. Usiloval učitel v průběhu výuky a výcviku o přátelskou atmosféru? Ohodnoťte jako ve škole.
- Výuka 1 2 3 4 5
- Výcvik 1 2 3 4 5
8. Byl učitel ochoten pomáhat žákům i mimo své vyučovací povinnosti?
- Ano Ne
9. Byl jste spokojen se způsobem výuky a výcviku učitele v autoškole? Ohodnoťte jako ve škole.
- Výuka 1 2 3 4 5
- Výcvik 1 2 3 4 5
10. Změnil by jste nějakým způsobem výuku v autoškole?
-
-
11. Uspěl jste napoprvé při zkoušce?
- Zkouška z předpisů a zdravotnické přípravy Ano Ne
- Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla Ano Ne
- Zkouška z praktické jízdy Ano Ne
12. Uveďte rok, kdy jste absolvoval závěrečnou zkoušku v autoškole

Děkuji Vám za Vaši trpělivost a čas při vyplňování dotazníku.

Anotace

Jméno a příjmení:	Bc. Jiřina Pospíšilová
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	Mgr. Pavel Neumeister, Ph.D.
Rok obhajoby:	2012

Název práce:	Kvalita vzdělávání řidičů amatérů
Název v angličtině:	Quality of amateur drivers
Anotace práce:	Práce je zaměřena na proces vzdělávání řidičů amatérů. Nejprve jsou představeny základní teoretické koncepty daného tématu jako vzdělávání, dopravní výchova, příprava učitelů či požadavky, které musí splňovat učitelé vyučující v autoškolách, průběh výuky a výcviku v autoškole. Základní otázkou práce je jak, kdy a kde probíhá vzdělávání řidičů amatérů. Nejde přitom jen o prvotní vzdělávání za účelem získání řidičského průkazu, ale také o možnosti vzdělávání po skončení autoškoly. Praktická část je prostřednictvím stanovených výzkumných problémů věnována dané problematice.
Klíčová slova:	Autoškola, učitel, řidič, mladí řidiči, vzdělávání
Anotace v angličtině:	This thesis is focused on the education of amateur drivers. First, there are introduced the basic theoretical concepts of the topic as education, traffic education, teacher training and requirements which teachers have to fulfil when they want to teach in driving in driving schools, course of education and training in driving schools. The basic question is how, when and where the education of amateur drivers take place. It is not only about primary education in order to obtain a driving license, but also about learning opportunities after finishing the driving school. The practical part of this thesis is engage through research problems in given issues.
Klíčová slova v angličtině:	Driving school, teacher, driver, young drivers, education

Přílohy vázané v práci:	Základní počet hodin pro výuku a výcvik skupiny B Dotazník
Rozsah práce:	67 stran + 3 strany příloh + anotace