

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ
Institut mezioborových studií Brno

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Brno 2010

Milan Hudec

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ
Institut mezioborových studií Brno

**System výchovy a vzdělávání
budoucích řidičů v autoškolách**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí bakalářské práce:
doc. PhDr. František Vízdal, CSc.

Vypracoval:
Milan Hudec

Brno 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Systém výchovy a vzdělávání budoucích řidičů v autoškolách“ zpracoval samostatně a použil jsem literaturu uvedenou v seznamu použitých pramenů a literatury, který je součástí této bakalářské práce.

Elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné.

Hlinsko 25. 3. 2010

.....
Milan Hudec

Poděkování

Děkuji panu doc. PhDr. Františku Vízdalovi, CSc. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce.

Také bych chtěl poděkovat své rodině a přátelům za morální podporu a pomoc, kterou mi poskytli při zpracování mé bakalářské práce a které si nesmírně vážím.

Milan Hudec

Obsah

Úvod	2
1. Výuka a výcvik v autoškole	4
1.1 Učební osnova výuky a výcviku	5
1.2 Způsob výuky a výcviku a jejich ukončení	6
1.3 Obsah a rozsah výuky	8
1.4 Obsah a rozsah praktického výcviku	12
2. Zkoušky odborné způsobilosti	17
2.1 Základní ustanovení o zkouškách z odborné způsobilosti	18
2.2 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích	19
2.3 Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla	22
2.4 Zkouška z praktické jízdy	22
3. Podmínky k získání řidičského oprávnění	26
4. Použité metody a výběr zkoumaných osob	27
5. Výsledky žáků autoškol u závěrečných zkoušek	30
5.1 Rozbor úspěšnosti žáků autoškol u závěrečných zkoušek	30
5.2 Rozbor úspěšnosti žáků autoškol u opravných zkoušek	33
5.3 Rozdíly v nabídce autoškol před závěrečnými zkouškami	35
6. Analýza příčin neúspěšnosti žáků u závěrečných zkoušek	37
6.1 Příčiny neúspěšnosti u zkoušek podle žáků	37
6.2 Příčiny neúspěšnosti u zkoušek podle učitelů	42
6.3 Srovnání názorů žáků s názory jejich učitelů	44
7. Diskuze	46
8. Závěr	47
Resumé	49
Anotace	50
Seznam použité literatury	51

Úvod

V úvodu práce bych chtěl uvést důvody, které mě vedly ke zpracování bakalářské práce na toto téma. Vybral jsem si ho především z profesního hlediska a na základě svého zájmu o tuto problematiku. Pracuji jako zkušební komisař a přezkušuji žáky autoškol u závěrečných zkoušek.

Domnívám se, že výchova a vzdělávání jsou dva základní atributy správného fungování každé lidské společnosti. Toto pravidlo platí stejně i při tak specifické lidské činnosti, kterou výchova a vzdělávání budoucích řidičů v autoškolách bezesporu je. V České republice je v současné době více než šest milionů držitelů řidičského průkazu a každoročně přibývá značné množství řidičů nových. Proto se domnívám, že výchova a vzdělávání budoucích řidičů je bezesporu činnost celospolečensky velice významná a důležitá a je třeba jí věnovat náležitou pozornost.

Vztah mezi studovaným oborem, tedy sociální pedagogikou, a výchovou a vzděláváním budoucích řidičů v autoškolách bych viděl především v tom, že obě oblasti jsou zaměřené na sladování zájmů jednotlivců se zájmy společnosti. Výchova a vzdělávání budoucích řidičů je jednou z dílčích částí socializace jednotlivce, to znamená částí jeho přípravy na život ve společnosti.

Na úroveň a kvalitu výchovy a vzdělávání budoucích řidičů existují různé názory. Od kladných, které tvrdí, že stávající systém přípravy budoucích řidičů je dokonalý a není třeba nic měnit, až po záporné, které tvrdí, že celý systém je nevyhovující a že je nutné jej přepracovat a přizpůsobit potřebám dnešní moderní doby. Hlavním smyslem práce autoškol by měla být zodpovědná příprava budoucích řidičů spočívající v kvalitní výuce teoretických znalostí a vědomostí a v následném neméně kvalitním výcviku praktických řidičských schopností a dovedností.

Tento nelehký úkol spočívající v uvedení obou těchto složek v soulad se různým autoškolám daří zvládat s rozdílnými úspěchy. Hlavním cílem snahy autoškol musí být řidič teoreticky i prakticky připravený na všechny situace, se kterými se v dnešním náročném silničním provozu může setkat. Je nutné připomenout, že kvalitní příprava budoucích řidičů v autoškolách se promítá i do celkové bezpečnostní situace na našich silnicích. Správnou výchovou a vzděláváním budoucích řidičů lze primárně ovlivnit

jejich chování v silničním provozu, které má velký vliv na jeho bezpečnost a v důsledku na bezpečnost nás všech, jako jeho účastníků.

Kvalita přípravy žáků v autoškolách se promítá v první řadě u závěrečných zkoušek k získání řidičského průkazu, konkrétně v hledisku úspěšnosti a neúspěšnosti žáků jednotlivých autoškol u těchto zkoušek. Závěrečné zkoušky jsou odrazem práce autoškol a podle výsledků lze usuzovat na celkovou úroveň připravenosti jejich žáků. Proto mě také při mé práci zkušebního komisaře zaujaly značné rozdíly mezi úspěšností žáků různých autoškol u těchto zkoušek a rozhodl jsem se pokusit se najít a vysvětlit příčiny těchto rozdílů.

Cílem mé práce je nejen zjistit příčiny rozdílů v úspěšnosti žáků u zkoušek, ale v návaznosti na tyto příčiny bych se chtěl pokusit pro ty autoškoly, jejichž žáci mají největší problémy při závěrečných zkouškách, navrhnout opatření, která by pomohla zlepšit připravenost jejich žáků a zvýšit jejich úspěšnost u závěrečných zkoušek.

Bakalářskou práci jsem rozdělil na dvě části. V první části budu popisovat a vysvětlovat teoretická východiska uvedená v odborné literatuře vztahující se ke zpracovávané problematice. Ve druhé části aplikací těchto teoretických východisek do praxe a metodami pozorování a rozhovorů budu hledat odpovědi na základní otázku týkající se příčin rozdílů ve výsledcích žáků u zkoušek. Po analýze zjištěných příčin se budu snažit návrhy opatření poradit a pomoci méně úspěšným autoškolám i jejich žákům zlepšit jejich výsledky.

Absolvování autoškoly a především závěrečných zkoušek by nemělo být pro žáky „strašákem“, ale příležitostí něco nového a potřebného se naučit, dokázat si, že jsou vlastníky nemalé zásoby vědomostí, schopností a dovedností, které upotřebí ve svém budoucím životě řidiče. Autoškoly samotné si musí uvědomovat svoji velkou zodpovědnost při přípravě budoucích řidičů a přizpůsobit tomu také svoji práci. Nemohou se zříkat své odpovědnosti za kvalitní a dostatečnou přípravu budoucích řidičů, neboť my všichni se s nimi budeme na našich silnicích setkávat a přejeme si, aby tato naše setkání byla bezproblémová, bezpečná a bez negativních následků.

1. Výuka a výcvik v autoškole

Na provozovatele a učitele autoškol v naší zemi jsou kladeny nemalé nároky. Jejich povinností je nejen odborně připravit své žáky na úspěšné složení závěrečné zkoušky k získání řidičského průkazu, ale rovněž na jejich úspěšnou a bezproblémovou řidičskou praxi. Naše současná právní úprava tyto povinnosti klade pouze na provozovatele autoškol. Můžeme si položit otázku, zda se jedná o cestu správnou a jedinečnou, jak připravovat žáky na jejich budoucí řidičský život.

Jsou země, kde s úspěchem používají cestu opačnou. Základní dovednosti řidičů ponechali na nich samotných, na jejich známých a kamarádech. Velmi důsledně se ale zabývají nácvikem a řešením nebezpečných situací, jízdou za nestandardních podmínek a zvládnutím vozidla při vysokých rychlostech. Využívají k tomu nejen všechny formy sdělovacích prostředků, ale také na bezpečnost v silničním provozu vydávají nemalé částky ze státních rozpočtů. Lidé tak takřka na každém kroku cítí pomoc státu k bezpečnosti na silnicích a chápou, že se peníze vynaložené státem určitě vrátí v jiné formě.

U nás se o systému získávání řidičského průkazu dlouhodobě vedou odborné i laické diskuze. Jiná legální cesta, jak se stát řidičem, než ta, která je upravena příslušnými zákony a předpisy, u nás neexistuje. Proto všichni musíme tento způsob výuky a výcviku budoucích řidičů akceptovat a každý, kdo je článkem tohoto systému, (provozovatel autoškoly, učitel autoškoly, žák, zkušební komisař) si musí ze své pozice uvědomit svoji nemalou odpovědnost. Jedině potom bude tento systém výchovy a vzdělávání budoucích řidičů plnohodnotně fungovat, přispěje velkým dílem ke zlepšení neutěšené bezpečnostní situace na našich silnicích a absolventi autoškol budou úspěšní nejen u závěrečných zkoušek k získání řidičského průkazu, ale i ve svém každodenním nelehkém řidičském životě.

Podmínky přijetí k výuce a výcviku:

Výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly. Provozovatel autoškoly může přijmout k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění osobu, která:

- podá písemnou žádost; pokud je žadatel mladší 15 let musí být žádost doložena

písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, který byl ověřen příslušným orgánem,

- ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny,
- není nezpůsobilá k právním úkonům,
- je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla,
- má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt,
- splní další podmínky, pokud jsou pro získání řidičského oprávnění vyžadovány,
- není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.

Provozovatel autoškoly dbá, aby žadatel o řidičské oprávnění získal výukou a výcvikem teoretické znalosti a praktické dovednosti tak, aby byl schopen:

- řídit vozidlo v souladu s pravidly provozu na pozemních komunikacích,
- ovládat vozidlo tak, aby nevytvářel nebezpečné situace a přiměřeně reagovat na jejich vznik,
- rozpoznat provozní nebezpečí a jeho závažnost a dokázat na tyto situace včas a správně reagovat,
- rozpoznávat u vozidel technické závady, které představují ohrožení bezpečnosti,
- reagovat na faktory ovlivňující jednání při řízení vozidla a uchovat si schopnosti potřebné pro bezpečné řízení vozidla,
- poskytovat účinnou první pomoc zraněným při dopravní nehodě.

1.1 Učební osnova výuky a výcviku

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

Výuka obsahuje:

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

Výcvik obsahuje:

- praktický výcvik v řízení vozidla,
- výcvik praktické údržby vozidla,
- praktický výcvik zdravotnické přípravy.

Rozsah výuky a výcviku je rozdělen podle druhu výuky a výcviku a podle jednotlivých skupin nebo podskupin řídičských oprávnění, k jejichž získání se výuka a výcvik provádí.

1.2 Způsob výuky a výcviku a jejich ukončení

Zahájení výuky a výcviku:

Provozovatel autoškoly je povinen před zahájením výuky nebo výcviku zaslat obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa provozovny provozovatele autoškoly seznam žadatelů o řídičská oprávnění zařazených do výuky a výcviku. V seznamu uvede jméno a příjmení žadatele, jeho datum narození, adresu, číslo řídičského průkazu, pokud jej vlastní, druh výuky a výcviku a skupinu, respektive podskupinu nebo skupiny, respektive podskupiny, pro které budou výuka a výcvik žadatelů prováděny, adresu učeben, kde bude prováděna výuka, seznam cvičných vozidel, na kterých bude prováděn výcvik, a den zahájení výcviku. Výuka a výcvik jsou zahájeny absolvováním první vyučovací hodiny. Výcvik musí navazovat na teoretickou výuku.

Část výcviku v řízení vozidla může provozovatel autoškoly nahradit výcvikem na řídičském trenážeru.

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

Provozovatel autoškoly je dále povinen zajistit, aby:

- vyučovací hodina trvala 45 minut,
- výcvik v řízení vozidla netrval déle než dvě vyučovací hodiny denně u jednoho žadatele,

- při výcviku v řízení vozidla nebyla ve vozidle přítomna jiná osoba než učitelé výcviku a případně tlumočník, žadatelé o řidičské oprávnění, kteří se podrobují výcviku pro získání příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, nebo osoba, která provádí kontrolu výcviku.

Při zahájení výuky a výcviku je provozovatel autoškoly povinen vydat žadateli o řidičské oprávnění průkaz žadatele a průběžně v něm provádět záznamy o jeho účasti na praktickém výcviku. Žadatel o získání řidičského oprávnění musí mít při praktickém výcviku průkaz žadatele vždy u sebe.

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

Před ukončením výcviku v řízení vozidla musí být nejméně jedna vyučovací hodina věnována nácviku správného jednání v jednotlivých rizikových situacích (například intenzivní brzdění, objíždění překážky nebo náhlá změna směru jízdy spojená s ovládním ostatních ovládacích prvků vozidla). Tato část výcviku musí být prováděna tak, aby nemohlo dojít k narušení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Ukončení výuky a výcviku:

Výuku a výcvik žadatele o řidičské oprávnění ukončí provozovatel autoškoly za předpokladu, že žadatel o řidičské oprávnění absolvoval minimální počet hodin výuky a výcviku stanovený učební osnovou pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění, popřípadě vyšší počet hodin dohodnutých mezi žadatelem o řidičské oprávnění a provozovatelem autoškoly.

V případě předčasného ukončení výuky a výcviku žadatele u provozovatele autoškoly může žadatel pokračovat ve výuce a výcviku u jiného provozovatele autoškoly. V takovém případě je provozovatel autoškoly povinen žadateli vystavit potvrzení pro doložení údajů nezbytných pro pokračování výcviku.¹

¹ Zákon č. 247/2000 Sb.

1.3 Obsah a rozsah výuky

Smyslem a cílem výuky je poskytnout žákům autoškol teoretické znalosti potřebné ke správné orientaci v silničním provozu, znalosti nejdůležitějších předpisů týkajících se této problematiky a schopnosti využívat je v praxi při řízení vozidla.

Výuka předpisů o provozu na pozemních komunikacích obsahuje tyto tematické celky:

- předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- řešení dopravních situací,
- předpisy související s provozem na pozemních komunikacích v rozsahu nezbytném pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění,
- předpisy o řidičských oprávněních a řidičských průkazech,
- doklady potřebné při řízení a provozu vozidla,
- občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost řidiče,
- rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla.

Výuka o ovládání a údržbě vozidla obsahuje tyto tematické celky:

- všeobecný popis a konstrukci vozidla příslušné kategorie,
- popis základních soustav vozidla, jejich charakteristiku, účel, činnost a základní údržbu, zásady jejich správného používání,
- ovládací ústrojí vozidla, účel, umístění a označení ovladačů a sdělovačů ve vozidle,
- zásady preventivní údržby vozidla a její význam pro bezpečnost a hospodárnost provozu a ochranu životního prostředí,
- postup při provádění základní údržby a jednoduchých oprav vozidla,
- nejrozšířenější závady a poruchy vyskytující se na vozidle a základní postupy při jejich zjišťování,
- v případě, že se jedná o výuku u osoby tělesně postižené, která bude řídit vozidlo konstrukčně přizpůsobené jejímu zdravotnímu stavu, provádí se výuka o ovládání a údržbě vozidla o vozidlu konstrukčně přizpůsobeném zdravotnímu stavu tělesně postižené osoby.

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

- činitele ovlivňující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
- vliv alkoholu, drog, léčiv, stavu mysli a únavy na chování řidiče,
- problematika vzájemných vztahů jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích (dopravní etika),
- specifická rizika plynoucí z nedostatku zkušeností ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích a nejzranitelnějších kategorií uživatelů pozemních komunikací, jako jsou děti, chodci, cyklisté a osoby těžce zdravotně postižené, a specifická rizika plynoucí z reakcí tělesně postižených řidičů, kteří řídí vozidla konstrukčně přizpůsobená jejich postižení,
- vliv technického stavu vozidla na bezpečnost jízdy,
- pravidla týkající se používání vozidel s ohledem na životní prostředí,
- základní fyzikální podmínky jízdy vozidla,
- základní postupy řidičských dovedností při rozjetí vozidla, řazení rychlostních stupňů, používání brzd, zastavování a couvání,
- nejdůležitější zásady týkající se sledování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, přilnavosti pneumatik a brzdné dráhy v závislosti na adhezních podmínkách,
- jízda s přívěsem, vlečení vozidel,
- uložení a přeprava nákladu,
- rizikové faktory jízdy automobilu v různých situacích, za různých povětrnostních a klimatických podmínek, vliv změny počasí, denní a noční doby,
- charakteristiky různých typů komunikací a řešení krizových situací,
- doby vnímání, posuzování, rozhodování a reakce, zásady předvídavosti, rozpoznání a řešení kritických situací,
- rozbor příčin dopravních nehod,
- zařízení pro bezpečnost vozidel, zejména používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, faktory aktivní a pasivní bezpečnosti vztahující se k vozidlu a přepravovaným osobám,
- jízda s vozidlem vybaveným elektronickými řídicími systémy k ovládní vozidla,
- seznámení s integrovaným záchranným systémem,
- seznámení se zásadami potřebnými pro čtení v silniční mapě.

Výuka zdravotnické přípravy obsahuje tyto tematické celky:

- prevenci dopravních nehod ze zdravotních příčin,
- obecné zásady jednání při dopravních nehodách,
- zásady první pomoci a poskytování první pomoci při jednotlivých poraněních,
- možnosti první pomoci při stavech bezprostředně ohrožující život,
- možnosti a způsoby použití jednotlivých zdravotních pomůcek, které jsou ve výbavě lékárníčky vozidla.¹

Základní výuka obsahuje:

- 18 hodin výuky předpisů o provozu vozidel,
- 2 hodiny výuky o ovládání a údržbě vozidla,
- 10 hodin výuky teorie a zásad bezpečné jízdy,
- 2 hodiny výuky zdravotnické přípravy,
- 4 hodiny opakování a přezkoušení.²

Výsledek výuky může do značné míry ovlivnit osobnost učitele, jeho pedagogické mistrovství, dále potom kvalita výukových a učebních pomůcek a neposlední řadě osobnost samotného žáka, jeho schopnosti a vlohy.

Žák pod vedením učitele získává nové poznatky o jemu neznámé problematice, o pojmech a vztazích mezi nimi, vytváří si postoje k učivu, přičemž leckdy dochází ke střetu žákových představ o učivu s tím, co mu prezentují učitelé a co o tom říkají jeho spolužáci. Ne vždy vítězí ono správné pojetí učiva. Pedagogická psychologie zjišťuje, že žákovské představy o obsahu probíraného učiva, o vztazích mezi pojmy atd. neodpovídají tomu, co si má odnášet žák, který absolvoval určité téma.

Na příčinách tohoto nežádoucího stavu se podílí více faktorů najednou:

- **autoři učebnic** – text učebnic je příliš obtížný málo srozumitelný, nepočítají s rozdílnými typy žáků,
- **učitel** – jeho výklad není úplný, přehledný, nepočítá s žákovými představami o učivu, vyjadřuje se nesrozumitelně, nedokáže žáky nadchnout, neprocvičuje učivo v různých souvislostech, klade důraz na nepodstatné informace,

¹ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

² Zákon č. 247/2000 Sb.

- **žák** – nemá zájem o dané učivo, nedává při výkladu pozor, vyhýbá se činností spojeným s probíraným učivem, neusiluje o změnu svého pojetí učiva.

Ve skutečnosti nejde jen o jednotlivé příčiny, ale o jejich složitou interakci. Například vztah: složitě učivo – možnosti žáka – výklad učitele. Z něho mohou vyplynout dva úplně rozdílné výsledky. První výsledek je ten, že složitě učivo žáka leká svou nesrozumitelností a odstrašuje ho neznámostí. Druhý výsledek je úplně opačný, složitě učivo má pro žáka podobu něčeho neznámého, ale současně tajemného, lákavého a přitahujícího zároveň.¹

Nyní záleží pouze na osobě učitele, na jeho pedagogickém mistrovství, jak dokáže žákovi probíranou problematiku vysvětlit, jak jej dokáže pro probíranou látku nadchnout a vysvětlit mu důvod jejího žádoucího řádného zvládnutí.

Pokud má žák s probíraným učivem problémy, může navodit obrat k lepšímu buď sám větší pílí a snahou, nebo může být aktérem změny někdo jiný, např. učitel. Učitel musí nejen dobře znát učivo po odborné stránce, ale měl by být i dobrý psycholog, který dokáže identifikovat potíže žáka s učením, podstatu nepochopeného mu srozumitelně vysvětlit a povzbudit ho a motivovat k další práci. Z pohledu žáka se probrané učivo stává učivem „starým“, o němž už není tak přesvědčen, že se jím má zabývat, neboť se na něj hrnou jiná témata, přibývá další a další učivo „nové“. Do hry opět vstupuje učitel a je na něm, aby žákům ukazoval vztahy mezi novými poznatky a vším, co až dosud probírali, aby žákům usnadnil rekonstruování dosavadních znalostí. Je na něm, aby se cíleně vracel ke „starému“ učivu, obohacoval je o nové souvislosti a praktické aplikace, aby je spolu se žáky nahlížel z nových, nečekaných pohledů.²

Správný učitel by měl dodržovat následující zásady a postupy ovlivňování pojetí učiva:

- učivo musí být žákovi podáváno tak, aby mu bylo srozumitelné, aby je dokázal pochopit a začal se nad ním zamýšlet,
- prezentace učiva musí být pro žáka přesvědčivá, hodnověrná, přijatelná,
- učivo musí být pro žáka použitelné, z jeho pohledu užitečné,
- k dosažení úspěchu je třeba dostatek času, neboť přílišný spěch a netrpělivost

¹ ČÁP, J., MAREŠ, J. *Psychologie pro učitele*. 2. vyd. Praha: Portál, 2007.

² Tamtéž.

výsledek ohrožují,

- je třeba vytvořit emocionálně příjemné klima, bez ohrožování žákových individuálních potřeb (např. bezpečí, poznávání), sociálních potřeb (např. sociální opory), bez ohrožování žákova „já“ (sebepojetí, sebejistoty, sebeúcty).¹

Tyto obecné zásady správné a kvalitní práce pedagoga platí stejně i pro práci učitele autoškoly. Každý učitel autoškoly by měl nejen dobře znát tyto základní pedagogické zásady, schopnosti a dovednosti, ale především by je měl umět aplikovat v praxi při hodinách výuky teorie v autošcole. V jejich správné aplikaci se projevuje pedagogické mistrovství učitele autoškoly a mohou se dostavit výsledky vyžadované od žáků.

Vzhledem tomu, jak rozsáhlou problematiku musí zájemce o získání řidičského průkazu zvládnout, je nadmíru jasné, že pouze počty hodin výuky v autošcole stanovené zákonnými předpisy k jejímu důkladnému zvládnutí nestačí. Nezbytné k naučení se a pochopení dané problematiky je mimo již popsané kvalitní výuky v autošcole samostudium spočívající v domácí přípravě žáků, která by měla zabírat větší časový úsek přípravy směřující k úspěšnému zvládnutí závěrečné zkoušky. Osobně se domnívám, že žádný žák autoškoly bez této nadstavbové části výuky spočívající v samostudiu nemůže úspěšně závěrečnou zkoušku zvládnout.

1.4 Obsah a rozsah praktického výcviku

Výcvikový proces se týká nabytí určité dovednosti. Z tohoto hlediska zahrnuje řízení vozidla zejména řadu pohybových celků a jejich dílčích částí, postupně si budoucím řidičem osvojovaných. Výcvik je nástrojem pro vytváření navyklých reakcí odpovídajících vznikajícím situacím a podmínkám při jízdě. Běžné metody přípravy řidičů zahrnují výcvik specifických reakcí při jízdě a dílčích schopností, dovedností a úkonů. Hlavním smyslem výcvikové části přípravy budoucích řidičů by mělo a musí být odstraňování nežádoucích návyků s důrazem na upevňování a trvalost žádoucích návyků. Výcvik v řízení vozidla ale nekončí pouze schopností budoucího řidiče vozidlo „umět“ řídit a ovládat, ale především jeho uměním správně vyřešit a zvládnout nebezpečné situace v silničním provozu, se kterými se ve své řidičské praxi bude

¹ ČÁP, J., MAREŠ, J. *Psychologie pro učitele*. 2. vyd. Praha: Portál, 2007.

setkávat. Cílem praktického výcviku je schopnost řidiče účastnit se plně silničního provozu.

Praktický výcvik v řízení vozidla se provádí ve třech po sobě jdoucích etapách a je zaměřen:

- v první etapě na provedení kontroly vozidla před jízdou a základní úkony řidiče před zahájením jízdy, nácvik a zvládnutí základních řidičských dovedností nutných pro ovládnutí vozidla volantem, pedálem akcelérátoru, spojkou, řazením, provozní parkovací brzdou,
- v druhé etapě na procvičování získaných základních řidičských dovedností v městském a mimoměstském provozu s nízkou hustotou provozu vozidel s důrazem na dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zásad bezpečné jízdy, jízdu vyšší rychlostí, nácvik a zvládnutí dalších řidičských dovedností v různých situacích v provozu, ovládnutí výstroje a výbavy vozidla, například stěračů a ostřikovačů skel, odmlžování, klimatizace nebo osvětlení vozidla, pro jeho bezpečný provoz a na jízdu za snížené viditelnosti,
- ve třetí etapě na dosažení plné samostatnosti při řízení vozidla v hustém městském a mimoměstském provozu, na různých kategoriích pozemních komunikací, řízení vozidla za ztížených podmínek, řešení složitých dopravních podmínek a dopravních situací a na jízdu za snížené viditelnosti.¹

Základní výcvik v řízení vozidla obsahuje:

- 2 hodiny řízení na autocvičišti,
- 5 hodin řízení v minimálním provozu,
- 12 hodin řízení ve středním provozu,
- 9 hodin řízení v silném, hustém a složitém provozu.²

Výcvik v praktické údržbě vozidla je zaměřen na:

- nácvik jednotlivých úkonů základní údržby vozidla, kontrolu a ošetření základních soustav vozidla a doplnění pohonných hmot,
- dodržování zásad bezpečnosti práce a používání technických zařízení při

¹ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

² Zákon č. 247/2000 Sb.

provádění jednotlivých úkonů údržby, ošetřování a oprav vozidla,

- nácvik zjišťování a odstraňování jednoduchých závad a poruch na vozidle,
- výměnu kola,
- základní úkony nutné k zajištění osvětlení vozidla, například výměnu žárovek, pojistek apod.,
- připojení tažného lana nebo tažné tyče.

Výcvik u osob tělesně postižených se přizpůsobí možnostem vyplývajícím z jejich zdravotního postižení.

Praktický výcvik zdravotnické přípravy je zaměřen na:

- nácvik poskytování první pomoci při různých poraněních a stavech,
- nácvik zástavy krvácení,
- nácvik použití jednotlivých prostředků z výbavy lékárničky,
- nácvik a zvládnutí vyprošťovacího manévru zraněné osoby z vozidla,
- nácvik a zvládnutí úkonů neodkladné resuscitace.¹

Základní výcvik obsahuje:

2 hodiny praktického výcviku údržby vozidla,

4 hodiny praktického výcviku zdravotnické přípravy.²

Při praktickém výcviku v řízení motorového vozidla je základním požadavkem kladeným na žáka autoškoly, tedy na řidiče, jet bezpečně a dávat pozor na překážky a nesmí si nechat odvést pozornost. Musí vyřadit z pozornosti nežádoucí impulsy, potlačit je. Tato schopnost je výsledkem vědomého tréninku, bez něhož by se nevyvinula, není od narození dána, musí se cvičit, i když s různou obtížností s ohledem na vrozené dispozice.

Při utváření dovedností řidiče dochází vždy k výskytu určitých chyb. Některé chyby se vyskytují ojediněle, jiné se naopak stále opakují a mohou se i upevňovat. Úkony řidičů se v průběhu výcviku automatizují. Zautomatizované úkony jsou pak soustavy pohybů, které se cvikem navzájem spojily, jsou prováděny správně, přesně, rychle, bez velké námahy, a to i při soustředění pozornosti jiným směrem, bez

¹ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

² Zákon č. 247/2000 Sb.

vědomého řízení každého dílčího pohybu. Objevující se chybné úkony je třeba důsledně odstraňovat a často je třeba vynaložit k přepracování takového chybného úkonu mnoho úsilí.

Dobře osvojené, zautomatizované úkony a dovednosti, získané řidičem v průběhu výcviku, jsou předpokladem toho, aby složitou činnost, jakou řízení motorového vozidla bezesporu je, konal plynule a bezpečně. Zautomatizované pohyby jsou prováděny stereotypně. V tom je jejich přednost. Jejich nedostatkem je to, že chybně naučené se obtížně mění a přepracovávají.

Jednotlivé dovednosti a zautomatizované úkony na sebe navzájem působí. Při výcviku žáků v autoškole v řízení motorového vozidla je vhodnější osvojit si dokonale nejprve jednu dovednost a potom nacvičovat druhou. Střídání dovedností nacvičujeme je nutné nacvičovat až po jejich důkladném zvládnutí. Při výcviku uvědomělého vytváření zautomatizovaných úkonů je vhodné rozložit složité činnosti na jednotlivé složky, což usnadní pochopení vztahu jednotlivých složek v celkové činnosti.¹

Základním požadavkem kladeným na učitele vyučujícího v autoškole praktickou jízdu je nejen naučit žáka aplikaci pravidel silničního provozu do praxe a správnému ovládnutí vozidla ve všech uvažovaných dopravních situacích, ale musí také v žákovi autoškoly vychovávat disciplinovaného a duchapřítomného účastníka silničního provozu.

Dalšími nezbytnými prostředky k tomu, aby se žák autoškoly mohl stát řádným řidičem, je sebevýchova a sebekázeň. Čím dříve si žák autoškoly uvědomí, jaké vlastnosti jsou na něm vyžadovány, a čím aktivněji začne tyto vlastnosti rozvíjet, tím úspěšnější bude jeho výcvik a tím lepším řidičem se stane.²

Základní počty hodin zaměřených na výcvik dovednosti zvládat motorové vozidlo musí absolvovat každý žák autoškoly. Po jejich absolvování by měl vždy učitel autoškoly sdělit každému žákovi, zda mu k úspěšnému absolvování závěrečné zkoušky tyto hodiny výcviku v řízení vozidla stačí, nebo ne. Každý má individuální schopnosti zvládat dobře či špatně různé činnosti a dovednosti, nejinak je tomu i u řízení motorového vozidla. Někteří žáci po absolvování základního výcviku v řízení jezdí

¹ BENA, E. a kol. *Psychologie a fyziologie řidiče*. 2. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968.

² Tamtéž.

téměř jako profesionální řidiči, jiní mají s řízením menší či větší problémy. Autoškoly jsou ochotné žákům, kteří si ještě z důvodu úplného nezvládnutí vozidla netroufnou závěrečnou zkoušku absolvovat, poskytnout po vzájemné domluvě další potřebný počet hodin cvičných jízd. Ty slouží k odstranění případných chyb v řízení a získání potřebných řidičských návyků. Někdy se ovšem stane, že se k závěrečné zkoušce dostaví žák nedostatečně prakticky připraven. I přes upozornění autoškoly, že u závěrečné zkoušky pravděpodobně neuspěje, chce k této zkoušce autoškolou přihlásit. Autoškola jej přihlásit musí. Potom má ovšem pouze malou naději u závěrečné zkoušky z praktické jízdy uspět.

2. Zkoušky odborné způsobilosti

Zkoušky odborné způsobilosti k získání řidičského průkazu jsou vyvrcholením práce autoškol a také samostatné práce žáků. Úspěšnost či neúspěšnost žáků u závěrečných zkoušek vždy ukazuje na úroveň přípravy v konkrétní autošcole. Rozdíly v úspěšnosti jsou značné a do značné míry pochopitelné. Některé autoškoly chápou svoji činnost jako poslání a svým žákům se věnují s veškerým úsilím, neboť jim jde o dobrou věc – nejen o úspěšně složené zkoušky, ale i o bezpečnost na našich silnicích. Jiné autoškoly však svoji činnost chápou pouze jako podnikání v určitém oboru a po zaplacení nemalé částky za kurz je výsledky jejich žáků u zkoušek a dále jejich úspěšnost v řidičském životě nezajímají. Problematikou neúspěšnosti žáků autoškol u závěrečných zkoušek se budu zabývat v praktické části své práce. Je bez jakýchkoliv pochybností nutné, aby autoškoly opouštěli řidiči úspěšní nejen u závěrečných zkoušek, ale i v celém jejich budoucím řidičském životě.

Žadatel o řidičské oprávnění se po ukončení výuky a výcviku v autošcole podrobí zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla.

Provozovatel autoškoly je povinen nejpozději do 15 dnů ode dne ukončení výuky a výcviku, popřípadě doručení žádosti žadatele o přihlášení k opakované zkoušce, písemně přihlásit žadatele o řidičské oprávnění u obecního úřadu obce s rozšířenou působností ke zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla pro získání řidičského oprávnění, pro které žadatel absolvoval u provozovatele autoškoly výuku a výcvik, popřípadě k opakované zkoušce. Příslušným je obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa provozovny provozovatele autoškoly.

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností neprodleně písemně sdělí žadateli prostřednictvím autoškoly místo, datum a čas konání zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla, popřípadě opakované zkoušky. Obecní úřad obce s rozšířenou působností zařadí žadatele ke zkoušce z odborné způsobilosti, popřípadě opakované zkoušce tak, aby byla zahájena nejpozději do 15 dnů po obdržení žádosti provozovatele autoškoly o přihlášení ke zkoušce, a bude dbát, aby požadavek autoškoly byl uspokojen v jednom termínu.

Zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Pro provádění zkoušek určí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zkušební komisaře, kterým může být pouze zaměstnanec obce zařazený do obecního úřadu, který je současně držitelem platného průkazu zkušební komisaře.

2.1 Základní ustanovení o zkouškách z odborné způsobilosti

Zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění a opakované zkoušky se provádí zpravidla v jeden den, a to v autoškole, která zajišťovala výuku a výcvik žadatele, nedohodnou-li se autoškola a zkušební komisař na jiném vhodném místě konání zkoušek.

Neprovede-li obecní úřad obce s rozšířenou působností zkoušky v jeden den, zařadí žadatele k dalším zkouškám tak, aby byly provedeny nejpozději do 7 dnů od jejich zahájení.

Provozovatel autoškoly, který zajišťoval výuku a výcvik žadatele, poskytne příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností pro účely zkoušky na náklady žadatele výcvikové vozidlo.

Ke zkoušce doprovází žadatele o řidičské oprávnění držitel příslušného profesního osvědčení.

Žadatel o řidičské oprávnění se musí podrobit zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která se skládá ze zkoušky:

- z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,
- ze znalostí ovládání a údržby vozidla,
- z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem.

Výsledek každé zkoušky se hodnotí stupněm "**prospěl**" nebo "**neprospěl**". Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky.

Zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel jsou zahájeny testem z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy.

Výsledek zkoušek zapíše zkušební komisař do žádosti o řidičské oprávnění a do protokolu o zkouškách. Každý zápis musí být potvrzen podpisem zkušební komisaře a jeho razítkem. Po absolvování zkoušek opatří obecní úřad obce s rozšířenou působností žádost o řidičské oprávnění razítkem obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

Neuspěl-li žadatel o řidičské oprávnění při zkouškách do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu.

Pokud žadatel neovládá dostatečně nebo vůbec jazyk, ve kterém je konána zkouška, může zkoušku složit za přítomnosti tlumočníka. Tlumočníka si zajistí žadatel na vlastní náklady. Žadatel může využít možnosti přítomnosti tlumočníka pouze v případě, pokud jej měl k dispozici při všech hodinách výuky k řidičskému oprávnění. Účast tlumočníka při výuce musí být doložena společně s účastí žadatele při výuce.

2.2 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích

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

Na vykonání zkoušky je stanovena doba 30 minut. Žadatel o řidičské oprávnění, který doloží lékařským vyšetřením, že trpí poruchou dyslexie nebo dysgrafie, prodlouží zkušební komisař předepsanou dobu na dvojnásobek.¹

¹ Zákon č. 247/2000 Sb.

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

Otázky v testu jsou sestaveny takto:

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

V testu jsou použity následující typy otázek:

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

Otázky v testu jsou zaměřeny na prokázání znalostí žadatele o řidičské oprávnění v následujících oblastech:

- význam sledování situace v provozu na pozemních komunikacích, ohleduplného a ukázněného chování k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích,
- vliv únavy, alkoholu, návykových látek a léčiv na reakční a rozpoznávací schopnosti řidiče, na reakční dobu a změnu v chování řidiče obecně,
- nejdůležitější zásady týkající se dodržování bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly a řízení vozidla v souvislosti s různými povětrnostními podmínkami,

- vliv povětrnostních podmínek na stav pozemní komunikace a rizik vyplývajících z těchto změn pro řízení vozidla, včetně vlivu změn denní a noční doby,
- způsob řízení vozidla na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací a rizik spojených s řízením vozidla na různých kategoriích pozemních komunikací při různé hustotě provozu, vlastností různých stavebních provedení pozemních komunikací a jejich vliv na bezpečnost řízení vozidla,
- zvláštní rizikové faktory, týkající se nedostatku zkušeností ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, jako jsou zejména děti, chodci, cyklisté a lidé se sníženou pohyblivostí,
- rizika spočívající v odlišnostech způsobu řízení různých druhů motorových vozidel, problematika zorného pole a zrakového vnímání řidiče při řízení různých druhů vozidel,
- doklady požadované při provozu vozidla,
- zásady chování a jednání v případě vzniku dopravní nehody nebo podobné události a opatření, která mají být v těchto případech provedena (označení místa dopravní nehody, oznámení dopravní nehody, poskytnutí první pomoci),
- pravidla zajištění bezpečné přepravy osob a věcí,
- bezpečnostní opatření při vystupování z vozidla,
- konstrukční součásti vozidla, které mají vliv na bezpečnost jízdy, zejména systém řízení, systém zavěšení kol, brzdový systém, pneumatiky, světlomety, světla, ukazatele směru, odrazová skla, zpětná zrcátka, ostřikovače čelního skla a stěrače, výfukový systém, bezpečnostní pásy a zvukové výstražné zařízení, včetně rozpoznání jejich běžných poruch a závad,
- bezpečnostní vybavení vozidla, zejména bezpečnostní pásy, opěrky hlav a dětské zádržné systémy,
- pravidla týkající se užívání vozidla ve vztahu k životnímu prostředí, zejména přiměřené používání zvukových výstražných zařízení, spotřeba pohonných hmot, omezení znečišťujících emisí.

Jednotlivé správné odpovědi jsou hodnoceny jedním, dvěma nebo čtyřmi body. Pro hodnocení testu stupněm "**prospěl**" je potřebné získání nejméně 43 bodů.¹

¹ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

2.3 Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla

Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla, ne u obrazů.

Jestliže žadatel o řídičské oprávnění je osobou sluchově postiženou, provede se zkouška za přítomnosti tlumočníka v žadatelem zvoleném komunikačním systému neslyšících a hluchoslepých osob. Tlumočníka si zajistí žadatel o řídičské oprávnění na své náklady.¹

Při zkoušce z ovládání a údržby vozidla prokazuje žadatel o řídičské oprávnění:

- znalosti základních soustav vozidla a činitelů, které mají vliv na bezpečnost jízdy a na životní prostředí, jejich běžnou údržbu a odstraňování běžných poruch a závad,
- jedná-li se o žadatele o řídičské oprávnění tělesně postiženého, prokazuje tento žadatel znalosti o vozidle konstrukčně přizpůsobeném svému postižení.²

2.4 Zkouška z praktické jízdy

Žadatel o řídičské oprávnění musí při zkoušce z praktické jízdy prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny a podskupiny řídičských oprávnění. Zkouška z praktické jízdy je rozdělena do dvou částí. Žadatel o řídičské oprávnění, který při zkoušce neprokáže základní znalosti u každé ze dvou částí, je hodnocen stupněm "neprospěl".

V první části zkoušky žadatel o řídičské oprávnění prokazuje zejména základní znalosti a dovednosti úkonů při:

- přípravě vozidla před jeho použitím,
- rozjíždění s různým stupněm obtížnosti,
- zastavení vozidla,
- couvání a otáčení při couvání,
- zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj,

¹ Zákon č. 247/2000 Sb.

² Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

- podélném, šikmém a kolmém zaparkování vozidla,
- zastavení a rozjíždění ve stoupání,
- řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km.h⁻¹.

Ve druhé části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména dovednosti při:

- řízení vozidla na pozemních komunikacích s různou intenzitou provozu,
- řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací,
- řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací,
- řízení vozidla v úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce,
- řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je dovolena rychlost vyšší než 50 km.h⁻¹,
- ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích,
- rychlém a bezpečném rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla,
- správném reagování na vzniklé dopravní situace.

Od podmínky řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací, lze upustit v případě, že žadatel absolvoval výcvik v provozovně provozovatele autoškoly v místě, kde žádná křižovatka řízená světelnou signalizací není.

Zkouška z praktické jízdy musí trvat v první části nejméně 10 minut a v druhé části nejméně 20 minut.

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

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

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

U zkoušky k získání řidičského oprávnění prováděné s výcvikovým vozidlem, které je pouze dvoumístné, se učitel výcviku přímého výkonu zkoušky neúčastní. V tomto případě zkušební komisař přebírá povinnosti učitele autoškoly, ale i odpovědnost za žadatele o řidičské oprávnění a výcvikové vozidlo.

Pokud je zkouška prováděna na vozidle, které je konstrukčně přizpůsobené osobě tělesně postižené nebo na vozidle, které je vybavené automatickou převodovkou, zapíše zkušební komisař tuto skutečnost do žádosti o řidičské oprávnění.¹

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

- před zahájením jízdy prověřit stav pneumatik, funkčnost osvětlení vozidla a směrových světel, zvukového výstražného zařízení, řízení a brzd, stav čelního skla, stěračů, provozních kapalin, přístrojové desky, funkčnost sdělovačů, je povinen přizpůsobit si sedadlo do správné polohy, seřadit zpětná zrcátka, zapnout si bezpečnostní pás a ověřit, že jsou zavřeny všechny dveře,
- následně nastartovat motor a provést plynulé rozjetí vozidla, v průběhu zkoušky provést rozjezd do kopce a z kopce, couvat se zatáčením vlevo i vpravo, zabrzdit vozidlo na přesnost zastavení, zaparkovat vozidlo a opustit parkovací prostor, zajet k obrubníku a vyjet od něho, objet stojící vozidla a překážky.

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

- schopnost ovládnutí motorového vozidla v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména zachování správného směru jízdy, zrychlení vozidla až na vhodnou rychlost a udržování této rychlosti i během řazení jednotlivých rychlostních stupňů, vjetí do křižovatky a její bezpečné projetí, přizpůsobení rychlosti vozidla při odbočování vlevo a vpravo, přizpůsobení rychlosti vozidla

¹ Zákon č. 247/2000 Sb.

podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zařazení se do jiného jízdního pruhu, míjení jedoucího vozidla, zejména v zúžených prostorech, dodržování správné vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdních pruzích, předjíždění v různých situacích, odbočení na křižovatce vlevo i vpravo, odbočení mimo pozemní komunikaci,

- znalost jízdy na kruhovém objezdu, přejíždění železničního úrovněvého přejezdu, jízdy podél zastávek tramvají, autobusů a trolejbusů, přejíždění přechodů pro chodce, jízdy s kopce a do kopce při velkém podélném sklonu, vyjíždění na dálnici nebo vyjíždění z dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, zařazení do pruhu s rychleji jedoucími vozidly, přejetí do pruhu s pomaleji jedoucími vozidly, pokud jsou takové dopravní situace v místě konání zkoušky dostupné.

Po celou dobu druhé části zkoušky z praktické jízdy musí žadatel o řidičské oprávnění prokazovat ohleduplné, ukázněné, předvídaté a přizpůsobivé řidičské chování.

Hodnocení zkoušky z praktické jízdy zahrnuje hodnocení přizpůsobivého a rozhodného způsobu jízdy, dodržování povinností řidiče v provozu na pozemních komunikacích, přizpůsobení jízdy aktuálním povětrnostním a jiným podmínkám provozu na pozemních komunikacích, respektování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, a správné a včasné reakce na jejich chování se zvýšenou opatrností vůči dětem, chodcům, cyklistům a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, schopnosti předvídání situací v provozu na pozemních komunikacích, schopnosti ovládat vozidlo a řádně používat jeho součásti a výbavu, provedení nezbytných opatření při opouštění vozidla.¹

¹ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

3. Podmínky k získání řidičského oprávnění

Je několik důležitých a nezbytných podmínek, které musí zájemce o řidičský průkaz, tedy žadatel o řidičské oprávnění, splnit, aby mohl řidičské oprávnění a následně řidičský průkaz získat.

Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která:

- dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,
- je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt,
- splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,
- není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.¹

Získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, tedy příprava v autoškole úspěšné absolvování závěrečných zkoušek, je tedy pouze jednou z několika podmínek, které musí zájemce o získání řidičského průkazu splnit, aby jej mohl získat.

Souběh těchto podmínek je důležitý v tom, že nesplnění byť jen jedné z nich má za následek nemožnost řidičské oprávnění a řidičský průkaz získat. Musí být splněné všechny bez výjimky, přičemž u většiny z nich vede jejich nesplnění a řízení motorového vozidla k přestupkovému či trestnímu jednání v případě, že takováto osoba řídí motorové vozidlo.

¹ Zákon č. 361/2000 Sb.

4. Použité metody a výběr zkoumaných osob

Základní použitou metodou při zpracování bakalářské práce, kterou jsem použil, bylo **studium dokumentů** – zákonů a vyhlášek týkajících se tématu práce a další literatury vztahující se k dané problematice, dále pak srovnání autoškol podle úspěšnosti žáků u závěrečných zkoušek a kritickou analýzu příčin neúspěchu žáků u těchto zkoušek podle žáků a jejich učitelů a příčin rozdílů mezi výsledky jednotlivých autoškol.

K získání potřebných výsledků jsem použil metodu **rozhovoru** s neúspěšnými žáky a jejich učiteli. *Jedná se o metodu, při které tazatel ústně pokládá vybraným respondentům předem připravené otázky a písemně zaznamenává jejich odpovědi. Tazatel však musí přísně dodržovat instrukce a podmínky pro úspěšnou realizaci rozhovorů. Nesmí dopustit, aby do komunikace zasahovaly vnější vlivy, měl by si získat důvěru respondenta, měl dávat otázky za stejných podmínek a ve stejném pořadí, měl by přesvědčit každého dotazovaného o anonymitě rozhovoru.*¹

Velice se mi líbilo vysvětlení metody rozhovoru a jeho podstaty týkající se zejména vztahu tazatele k dotazovaným, se kterým jsem se při studiu literatury setkal. I když se jedná o metaforu, toto vysvětlení mě zaujalo. *Kvale (1996) ve své knize o rozhovorech vysvětluje metaforu horníka, který doluje vzácný kov ze země. Výzkumník je právě takový horník, který buď hledá fakta, která by kvantifikoval, nebo pátrá po zrnku nějaké podstaty. Metafora tedy ukazuje respondenta jako pasivní subjekt, v němž dřímá určitý vzácný statek a pouze výsadou badatele je tuto vzácnost objevit. Metafora cestovatele popisuje výzkumníka jako poutníka, který svoje zážitky z cest bude vyprávět po příjezdu domů. Cestovatel prochází neznámou krajinou a setkává její obyvatele, občas se zastavuje u zajímavých míst a rozpráví o různých tématech. Svoje zážitky po návratu domů převypráví ve formě příběhu krajanům.*²

Z důvodu časové náročnosti každého rozhovoru a dosti velkého počtu respondentů jsem použil metodu standardizovaného rozhovoru. *Tento typ rozhovoru se blíží dotazníku, neboť jsou závažně určené otázky, jejich formulace, pořadí a varianty*

¹ ZAPLETAL, L., JILČÍK, T., *Sociologie I: Vybrané kapitoly ze základů sociologie a demografie*. Brno: Institut mezioborových studií, 2003, s. 45.

² ŠVARÍČEK, R., ŠEDOVÁ, K., a kol. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. 1. vyd. Praha: Portál, 2007, s. 161.

možných odpovědí. Může se použít tam, kde potřebujeme zkoumat větší počet lidí a neklade velké nároky na zpracování.¹

Otázky jsem volil tak, aby byly svým obsahem co nejjednodušší a nejsrozumitelnější a neevokovaly u dotazovaných varianty více možných odpovědí. Také jejich počet byl omezen s ohledem na dobu jejich zodpovězení. Jedním z důležitých bodů kladení otázek respondentům je jejich srozumitelnost. Účastníkovi nemá smysl klást otázky plné odborných termínů, kterým buď nerozumí, nebo jim přikládá jiný význam.² Tento typ rozhovoru jsem použil také proto, abych s co největší pravděpodobností vyloučil možnost nepravdivých odpovědí při osobním kontaktu se mnou jako s tazatelem, abych eliminoval případné obavy především žáků z možných důsledků svých pravdivých odpovědí a abych vyloučil ovlivnění výsledků rozhovorů mojí osobou. Předem připravené otázky a okamžité písemné zaznamenávání odpovědí na ně mi moji práci zjednodušily a zefektivnily.

Další metodou, kterou jsem z důvodu objektivizace zjištěných výsledků použil, byla metoda **pozorování**. Při své přítomnosti ve sledovaných autoškolách jsem v hodinách výuky pozoroval jednotlivé učitele a jejich styly výuky a porovnával je mezi sebou z hlediska efektivity výsledků u závěrečných zkoušek a také z hlediska toho, co jsem se dověděl od žáků jednotlivých autoškol při našich rozhovorech. Metoda pozorování byla výhodná proto, že mně pomohla zachytit děj a danou situaci, umožnila zachytit situace, o kterých dotazovaní zřídka vyprávějí v rozhovorech, protože si je neuvědomují a mohl jsem zjistit to, co by mi dotazovaní nesdělili.³

Obě metody jsem se rozhodl využít proto, že v kombinaci pozorování s rozhovory jsem si mohl udělat komplexní obrázek o dané situaci. Obě metody nemohou následovat po sobě, ale musí se prolínat jedna s druhou. Z rozhovorů jsem získal témata pro pozorování a pozorování mi dalo hloubku a oporu pro otázky rozhovoru. Porozumění vycházející z prolínání těchto dvou metod mi pomohlo k pochopení komplexnosti situace.⁴

¹ ZAPLETAL, L., JILČÍK, T., *Sociologie I: Vybrané kapitoly ze základů sociologie a demografie*. Brno: Institut mezioborových studií, 2003, s. 45.

² ŠVARÍČEK, R., ŠEĐOVÁ, K., a kol. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. 1. vyd. Praha: Portál, 2007.

³ Tamtéž.

⁴ Tamtéž.

Vzorek osob, tedy neúspěšných žáků autoškol, které jsem podrobil zkoumání, byl výběrem náhodným. Jednalo se o žáky neúspěšné u zkoušek, což bylo základní a společnou podmínkou jejich výběru. Poměrné zastoupení neúspěšných žáků podle jejich pohlaví, věku a vzdělání ve zkoumaném vzorku v jednotlivých autoškolách bylo přibližně stejné a nemělo podstatný vliv na získané údaje.

5. Výsledky žáků autoškol u závěrečných zkoušek

Základním tématem mé práce byla otázka : „Proč jsou mezi úspěšností žáků různých autoškol u závěrečných zkoušek tak značné rozdíly?“ Objektivní zjištění, analýza a vysvětlení příčin těchto rozdílů by mělo pomoci autoškolám s horšími výsledky v tom, aby se úspěšnost jejich žáků u závěrečných zkoušek zvýšila. V konečném důsledku by potom žáci těchto autoškol vstupovali do života řidiče lehčeji a jednodušeji a nemuseli by ještě před začátkem své řidičské kariéry prožívat zbytečné stresové situace, kterými bezesporu neúspěchy u závěrečných zkoušek k získání řidičského průkazu jsou. Nejednalo se pouze o zjištění příčin těchto neúspěchů a snahu pomoci autoškolám, ale také o snahu pomoci i budoucím žákům méně úspěšných autoškol v tom, aby se nestali jakousi „obětí“ chyb, případně nedostatků, kterých se při jejich přípravě v těchto méně úspěšných autoškolách zřejmě dopouštějí.

Pro snahu o objektivní zodpovězení této otázky bylo nutné provést sběr co možná největšího množství dat týkajících se dané problematiky. Proto jsem se zaměřil na žáky neúspěšné u závěrečných zkoušek a na jejich učitele, kteří je v autoškole po teoretické i praktické stránce připravovali. Zaměřil jsem se na žáky a učitele z nejvíce a nejméně úspěšných autoškol, tedy na autoškoly s největšími rozdíly v úspěšnosti a neúspěšnosti jejich žáků u závěrečných zkoušek. Zjišťoval jsem, jaké jsou pravděpodobné příčiny podstatně vyšší neúspěšnosti žáků některých autoškol u závěrečných zkoušek. Důležitá byla také zjištění, v čem neúspěšní žáci a jejich učitelé vidí příčiny těchto neúspěchů a také to, jestli jsou jejich názory na tyto neúspěchy stejné, nebo se liší.

5.1 Rozbor úspěšnosti žáků autoškol u závěrečných zkoušek

První cílovou skupinou, kterou jsem použil při sběru dat, byli neúspěšní žáci čtyř autoškol, které se nejvíce lišily v úspěšnosti svých žáků u závěrečných zkoušek. Druhou skupinou pak byli jejich učitelé, kteří tyto žáky v průběhu kurzu v autoškole připravovali na závěrečné zkoušky. Žáci prvních dvou autoškol (autoškoly č. 1 a 2) dosahovali při zkouškách nejlepší výsledky, naopak žáci druhých dvou autoškol (autoškoly č. 3 a 4) výsledky nejhorší. Z důvodu získání co možná nejobjektivnějších údajů jsem si pro sběr dat vybral skupinu žáků, kteří nikdy žádný řidičský průkaz nevlastnili, autoškolu spolu se závěrečnými zkouškami absolvovali poprvé

a připravovali se k získání řidičského oprávnění skupiny B (laicky řečeno k řízení osobního automobilu). Sběr dat jsem prováděl v období druhé poloviny roku 2009.

V této podkapitole jsem shrnul výsledky žáků jednotlivých autoškol u závěrečných zkoušek, kteří absolvovali první zkoušku.

Tabulka 1 Srovnání výsledků žáků u závěrečných zkoušek

	Vyzkoušených žáků celkem	Z toho prospělo	Z toho neprospělo
autoškola č. 1	58	46	12
autoškola č. 2	33	26	7
autoškola č. 3	62	33	29
autoškola č. 4	40	12	28

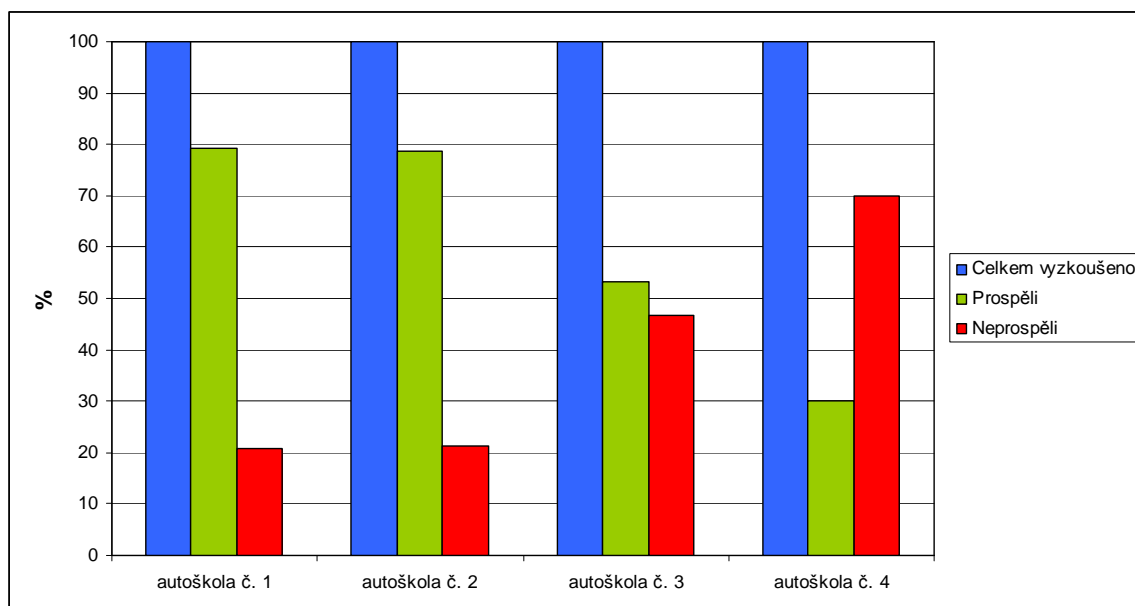
Tabulka 1 zobrazuje v prvním sloupci údaje o celkovém počtu vyzkoušených žáků. Ve druhém sloupci jsou uvedeny údaje, kolik z nich u zkoušky prospělo a ve třetím sloupci údaje, kolik z nich u zkoušky neprospělo. Z údajů v ní uvedených jsou vidět velké rozdíly v úspěšnosti žáků u závěrečných zkoušek. U autoškol č. 1 a 2 šlo o vcelku ojedinělé neúspěchy, u autoškoly č. 3 a především u autoškoly č. 4 se jednalo o značný počet neúspěšných žáků. Příčinami těchto velkých rozdílů v úspěšnosti žáků jednotlivých autoškol u závěrečných zkoušek se budu zabývat v dalších částech své práce.

Tabulka 2 Srovnání výsledků žáků u závěrečných zkoušek v procentech

	Vyzkoušených žáků celkem	Z toho prospělo	Z toho neprospělo
autoškola č. 1	100	79,3	20,7
autoškola č. 2	100	78,8	21,2
autoškola č. 3	100	53,2	46,8
autoškola č. 4	100	30,0	70,0

Do **tabulky 2** jsem pro lepší přehlednost a srovnatelnost výsledků žáků u závěrečných zkoušek přenesl jednotlivé číselné hodnoty z tabulky 1 a uvedl je zde v procentech, neboť jsou tak zřetelněji vidět rozdíly v úspěšnosti žáků jednotlivých autoškol a nejsou zkresleny nestejným počtem vyzkoušených žáků.

Graf k tabulce 2



Tabulka 3 Srovnání výsledků žáků neúspěšných u jednotlivých zkoušek

	Neprospělo celkem	Z toho neprospělo z teoretické části zkoušky	Z toho neprospělo z praktické části zkoušky	Z toho neprospělo z teoretické i praktické části zkoušky
autoškola č. 1	12	8	3	1
autoškola č. 2	7	6	1	0
autoškola č. 3	29	15	8	6
autoškola č. 4	28	13	6	9

Tabulka 3 zobrazuje v prvním sloupci údaje o celkovém počtu žáků, kteří u závěrečné zkoušky neprospěli. Jsou to údaje přenesené z posledního sloupce tabulky 1. V dalších dvou sloupcích jsou uvedeny údaje o počtu žáků, kteří neprospěli z jednotlivých dílčích zkoušek, ve druhém sloupci z teoretické části zkoušky, ve třetím sloupci z praktické části zkoušky. V posledním sloupci jsou uvedeny údaje o počtu žáků, kteří neprospěli z obou zkoušek současně, tj. z teoretické i praktické části zkoušky. Z této tabulky je zřejmé, že vztah mezi teoretickou a praktickou částí zkoušky a jim předcházející teoretickou výukou a praktickým výcvikem v autoškole je velice úzký. Obě části přípravy v autoškole a následně i obě části zkoušky spolu navzájem souvisí, prolínají se a neúspěch z teoretické části zkoušky předznamenává do značné míry i neúspěch z praktické části zkoušky.

5.2 Rozbor úspěšnosti žáků autoškol u opravných zkoušek

Žáci, kteří neuspěli u závěrečných zkoušek napoprvé, využili své možnosti ze zákona a absolvovali opravné zkoušky. Výsledky těchto opravných zkoušek jsem shrnul v této podkapitole.

Tabulka 4 Srovnání výsledků žáků u opravných zkoušek

	Vyzkoušených žáků celkem	Z toho prospělo	Z toho neprospělo
autoškola č. 1	12	8	4
autoškola č. 2	7	4	3
autoškola č. 3	29	17	12
autoškola č. 4	28	16	12

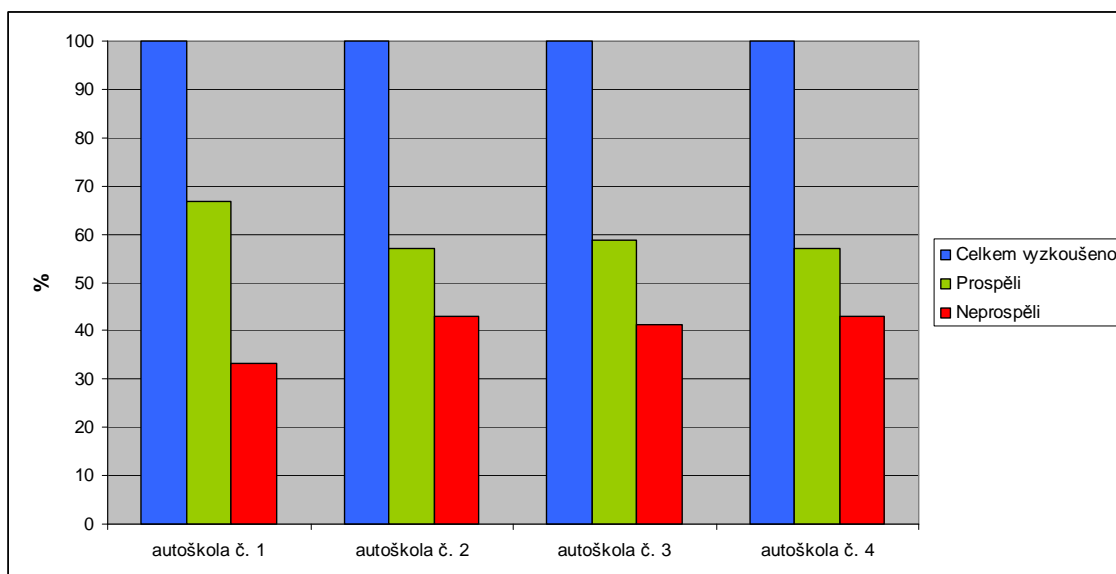
Tabulka 4 zobrazuje v prvním sloupci údaje o celkovém počtu žáků vyzkoušených u opravných zkoušek, což jsou údaje přenesené z prvního sloupce tabulky 3. Ve druhém sloupci jsou uvedeny údaje, kolik z nich u opravné zkoušky prospělo a ve třetím sloupci údaje, kolik z nich u opravné zkoušky neprospělo. Z této tabulky je zřejmé, že při opravných zkouškách již nejsou rozdíly v úspěšnosti žáků jednotlivých autoškol tak velké jako při první zkoušce.

Tabulka 5 Srovnání výsledků žáků autoškol u opravných zkoušek v procentech

	Vyzkoušených žáků celkem	Z toho prospělo	Z toho neprospělo
autoškola č. 1	100	66,7	33,3
autoškola č. 2	100	57,1	42,9
autoškola č. 3	100	58,6	41,4
autoškola č. 4	100	57,1	42,9

Do **tabulky 5** jsem pro lepší přehlednost a srovnatelnost výsledků opravných zkoušek přenesl jednotlivé číselné hodnoty z tabulky 4 a uvedl je zde v procentech, neboť jsou tak zřetelněji vidět rozdíly mezi úspěšností žáků jednotlivých autoškol a nejsou zkresleny nestejným počtem vyzkoušených žáků.

Graf k tabulce 5



Tabulka 6 Srovnání výsledků žáků neúspěšných u opravných zkoušek

	Neprospělo celkem	Z toho neprospělo z teoretické části zkoušky	Z toho neprospělo z praktické části zkoušky	Z toho neprospělo z teoretické i praktické části zkoušky
autoškola č. 1	4	3	1	0
autoškola č. 2	3	2	1	0
autoškola č. 3	12	6	2	4
autoškola č. 4	12	6	3	3

Tabulka 6 zobrazuje v prvním sloupci údaje o celkovém počtu žáků, kteří u opravné zkoušky neprospěli. Jsou to údaje přenesené z posledního sloupce tabulky 4. V dalších dvou sloupcích jsou uvedeny údaje o počtu žáků, kteří neprospěli z jednotlivých dílčích zkoušek, ve druhém sloupci z teoretické části zkoušky, ve třetím sloupci z praktické části zkoušky. V posledním sloupci jsou uvedeny údaje o počtu žáků, kteří neprospěli z obou zkoušek současně, tj. z teoretické i praktické části zkoušky. Z tabulky 6 je zřejmé, že při opravných zkouškách již nejsou rozdíly v úspěšnosti žáků jednotlivých autoškol tak velké. Opět je zde vidět vztah mezi teoretickou a praktickou částí zkoušky, potažmo vztah mezi zkoušce předcházející výukou a výcvikem v autoškole. I u opravných zkoušek se potvrdilo, že neúspěšná teoretická část zkoušky zakládá předpoklad toho, že ani praktická část zkoušky nebude úspěšná.

Statistické údaje uvedené v předcházejících tabulkách jsem si opatřil jejich vypsáním z „Protokolu o zkouškách“, což je kniha využívaná mnou jako zkušebním komisařem, ve které jsou evidováni všichni žáci, kteří se zúčastnili závěrečných, případně opravných zkoušek. Žáky kteří se dostaví k závěrečné zkoušce, případně k opravné zkoušce, si do této knihy zaeviduji a spolu s jejich nejdůležitějšími osobními údaji zde zaznamenávám jejich úspěšnost či neúspěšnost u těchto zkoušek.

5.3 Rozdíly v nabídce autoškol před závěrečnými zkouškami

K možnému vysvětlení rozdílu ve výsledcích zkoušek jsem na závěr této kapitoly ještě doplnil tabulku zobrazující rozdíly v přístupu autoškol k žákům před těmito zkouškami s nabídkou vedoucí k možnému zvýšení jejich úspěšnosti.

Tabulka 7 Rozdíly v přístupu autoškol k žákům před závěrečnými zkouškami

	Autoškola č. 1	Autoškola č. 2	Autoškola č. 3	Autoškola č. 4
Nabídka dalších hodin výuky nad rámec daný osnovami	ANO	ANO	ANO	ANO
Nabídka dalších hodin výcviku nad rámec daný osnovami	ANO	ANO	ANO	ANO
Přezkušování z testů ke konci kurzu	ANO	ANO	NE	NE
Sdělení informace žákům o jejich připravenosti na závěrečné zkoušky	ANO	ANO	NE	NE

Tabulka 7 zobrazuje nabídku jednotlivých autoškol nad rámec učebních osnov, které by mohly vést ke zvýšení úrovně připravenosti žáků a tím i ke zvýšení jejich úspěšnosti u závěrečných zkoušek.

První řádek tabulky 7 ukazuje nabídku dalších hodin výuky nad rámec daný osnovami v jednotlivých autoškolách. Tuto možnost vedoucí ke zvýšení teoretické připravenosti svých žáků nabízely všechny dotazované autoškoly. Zjistil jsem, že ze

strany žáků nebyl o tuto nabídku autoškol zájem, nevyužili ji ani v případě neúspěchu u zkoušek před opravnou zkouškou.

Druhý řádek tabulky 7 ukazuje nabídku dalších hodin výcviku nad rámec daný osnovami v jednotlivých autoškolách. Tuto možnost vedoucí ke zvýšení praktické připravenosti svých žáků nabízely také všechny dotazované autoškoly. Zjistil jsem, že před první zkouškou ji využilo mizivé množství žáků, řádově jednotlivců, po neúspěchu u první zkoušky ji před opravnou zkouškou využila většina neúspěšných žáků a se toto se promítlo i do výsledku opravných zkoušek, u kterých byli žáci podstatně úspěšnější.

Třetí řádek tabulky 7 ukazuje nabídku autoškol spočívající v přezkušování žáků před závěrečnou zkouškou cvičnými testy ke zjištění jejich připravenosti na zkoušku. Toto přezkušování, které učební osnovy nenařizují, ale ani nezakazují, prováděly autoškoly č. 1 a 2, zatímco autoškoly č. 3 a 4 ne. To se promítlo také u výsledku závěrečných zkoušek z teoretické části, kdy žáci autoškol č. 1 a 2 byli podstatně úspěšnější než žáci autoškol č. 3 a 4.

Čtvrtý řádek tabulky 7 ukazuje skutečnost, zda autoškoly před závěrečnou zkouškou sdělovaly žákům informace o tom, zda jsou na tuto zkoušku dostatečně připraveni, nebo nejsou. Autoškoly č. 1 a 2 to svým žákům sdělovaly, autoškoly č. 3 a 4 nikoliv. To také částečně přispělo k rozdílům v úspěšnosti žáků jednotlivých autoškol u závěrečných zkoušek.

6. Analýza příčin neúspěšnosti žáků u závěrečných zkoušek

Tato kapitola obsahuje přehled příčin neúspěšnosti žáků u závěrečných zkoušek a jejich analýzu. Ke zjištění těchto příčin jsem použil metodu rozhovoru s neúspěšnými žáky a jejich učiteli a metodu pozorování při hodinách výuky v autoškolách, na kterých jsem se osobně přítomen. Pozorování při hodinách praktického výcviku (cvičných jízdách) nebylo možné vzhledem k tomu, že zákon výslovně zakazuje při výcviku přítomnost jiných osob ve výcvikovém vozidle vyjma těch, které jsou v něm uvedeny. Moji přítomnost ve výcvikovém vozidle autoškoly zákon mimo závěrečných zkoušek zakazuje. Sběrem dat a jejich analýzou zjistil, že hlavních příčin neúspěchů žáků u závěrečných zkoušek je několik. Vložil jsem je proto do tabulek, provedl jejich analýzu a pokusil jsem se o jejich vysvětlení.

6.1 Příčiny neúspěšnosti u zkoušek podle žáků

Tabulka 8 Příčiny neúspěšnosti u závěrečných zkoušek podle žáků

	Autoškola č. 1	Autoškola č. 2	Autoškola č. 3	Autoškola č. 4
Nedostatečný počet hodin výuky daný osnovami	1	0	6	6
Nedostatečný počet hodin výcviku daný osnovami	2	0	6	5
Nedostatečná vlastní příprava žáků	5	4	8	8
Špatné vedení výuky učitelem	0	0	6	5
Špatné vedení výcviku učitelem	0	0	5	5
Nedostatek vlastních schopností	4	3	5	5
Nervozita, stres	6	10	24	20

V **tabulce 8** jsem uvedl údaje získané při rozhovorech s neúspěšnými žáky.

V **prvním řádku tabulky 8** jsem uvedl počty žáků jednotlivých autoškol, kteří uvedli jako důvod jejich neúspěchu u závěrečných zkoušek ten, že počet hodin základní výuky daný osnovami je nedostatečný a jejich počet by měl být vyšší. Z údajů uvedených v této tabulce vyplývá, že neúspěšným žákům autoškol č. 1 a 2, které byly u zkoušek mnohem úspěšnější, až na jednu výjimku počet hodin výuky k pochopení probírané problematiky stačil. U autoškol č. 3 a 4, které byly naopak u zkoušek mnohem méně úspěšné, připadal mnohem většímu počtu jejich neúspěšných žáků počet hodin výuky jako nedostatečný.

I když někteří neúspěšní žáci uváděli počet hodin výuky pro ně jako nedostatečný, ani jeden z nich neuvedl, že by v autoškole absolvoval hodiny výuky navíc nad rámec daný osnovami. Při pátrání po příčinách toho, proč této možnosti nevyužili, jsem zjistil, že hlavní příčinou bylo ekonomické hledisko, neboť samotná autoškola je v současné době dosti drahá záležitost a na připlacení si hodin výuky navíc již mnozí ze žáků neměli peníze, i když by o to měli zájem. Také zde hrál nemalou roli nedostatek času potřebný k absolvování dalších hodin výuky navíc.

Ve **druhém řádku tabulky 8** jsem uvedl počty žáků jednotlivých autoškol, kteří uvedli jako důvod jejich neúspěchu u závěrečných zkoušek ten, že počet hodin základního výcviku daný osnovami je nedostatečný a jejich počet by měl být vyšší. Z údajů uvedených v tabulce vyplývá, že neúspěšným žákům autoškol č. 1 a 2, které byly u praktické zkoušky mnohem úspěšnější, až na dvě výjimky počet hodin výcviku k řádnému naučení se řízení a ovládání vozidla stačil. U autoškol č. 3 a 4, které byly naopak u praktické zkoušky mnohem méně úspěšné, připadal daleko většímu počtu jejich neúspěšných žáků počet hodin výcviku jako nedostatečný.

I když někteří neúspěšní žáci uváděli počet hodin výcviku pro ně jako nedostatečný, jen několik z nich uvedlo, že v autoškole absolvovali hodiny výcviku navíc nad rámec daný osnovami. Při pátrání po příčinách toho, proč jich této možnosti nevyužilo víc, jsem zjistil ty samé důvody, jaké uváděli žáci v případě možnosti absolvování hodin výuky navíc, o kterých jsem se zmínil v komentáři k řádku č. 1, tedy ekonomické hledisko a nedostatek volného času.

Ve **třetím řádku tabulky 8** jsem uvedl počty žáků jednotlivých autoškol, kteří uvedli jako důvod jejich neúspěchu u závěrečných zkoušek ten, že se na dílčí zkoušku z teorie nepřipravovali po celou dobu kurzu v autoškole, ale pouze na poslední chvíli před zkouškou. Z uvedených údajů vyplývá, že rozdíly v počtech těchto žáků mezi úspěšnými a neúspěšnými autoškolami nejsou tak markantní, i když nějaké rozdíly zde jsou. Tento přístup žáků ve všech autoškolách byl podle mého názoru podobný a nebyl hlavní příčinou velkého rozdílu v úspěšnosti žáků jednotlivých autoškol z teoretické části zkoušky. Co se týká časového horizontu jejich samostatné přípravy (samostudia), jednalo se o ve většině případů o dobu několika dnů, maximálně týdne před zkouškou, kterou věnovali žáci přípravě na její úspěšné zvládnutí. Z uvedeného je zřejmé, že žáci, kteří se na zkoušku z teorie připravovali průběžně, neměli v drtivé většině při této dílčí zkoušce problémy a zvládli ji úspěšně.

Ve **čtvrtém řádku tabulky 8** jsem uvedl počty žáků jednotlivých autoškol, kteří uvedli jako důvod jejich neúspěchu u závěrečných zkoušek ten, že jejich výuka v autoškole byla učitelem špatně vedena. Žáci neúspěšných autoškol uváděli, že výuka byla pro ně nudná, nezábavná, probíraná témata byla pro ně mnohdy nepochopitelná, probíranou látku jim učitelé nedokázali vysvětlit, pouze jim pouštěli výukové filmy bez jejich vysvětlení a předčítali jim probíranou látku z učebnic. Často nebyli učitelé ochotni vysvětlovat žákům problematiku, která jim nebyla jasná, řekli jim, ať se ji sami doučí doma. Naopak ze žáků úspěšných autoškol tento důvod jako příčinu svého neúspěchu u teoretické zkoušky neuvedl žádný.

Výchozí podmínky ve všech autoškolách byly srovnatelné. Počty hodin výuky a učební osnova jsou dané zákonem a autoškoly se od nich nemohly odchylovat. Při mých návštěvách na výuce v jednotlivých autoškolách jsem se přesvědčil, že používali stejné nebo obdobné učební a výukové pomůcky – učebnice, výukové filmy, tabule, obrazy, apod. Také jsem se přesvědčil, že rozdíl mezi úspěšnými a neúspěšnými autoškolami je ve stylu výuky, jak mimo jiné uváděli i sami žáci neúspěšných autoškol. V úspěšných autoškolách probíhala výuka formou diskuze učitele se žáky. Učitel přednášel probíranou látku a v případě jejího nechápání kterýmkoli žákem byl učitel okamžitě tímto žákem požádán o její vysvětlení. Teprve po řádném vysvětlení a pochopení probírané látky všemi žáky pokračovala výuka dál. Na konci výukového bloku nebylo třeba se k dřívějším nejasnostem a nepochopenému vracet. Žáky těchto

autoškol viditelně výuka bavila, protože se na ní sami účastnili a nebyli pouze jejími pasivními účastníky. V neúspěšných autoškolách probíhala výuka tak, že výklad učitele žáci nepřerušovali, i když některé jeho části nechápali. Diskuze mezi učitelem a žáky v průběhu výuky neprobíhala téměř vůbec a případné nejasnosti byly vysvětlovány až po probrání celého výukového bloku. Také jsem si všiml, že tento styl výuky žáky nebavil a protože se na něm aktivně neúčastnili a byli pouze pasivně účastníky výkladu, lépe řečeno přednášky. Na vysvětlení nejasností na konci výuky nebylo většinou dostatek času, většinu přítomných žáků to již ani nebavilo. Také se někteří žáci styděli říci, že něčemu nerozumí, aby nevypadali hloupěji než ostatní. Rozdíl ve výuce v úspěšných a neúspěšných autoškolách jsou podle mých poznatků ve snaze učitele o aktivní podíl žáků na výuce, ve snaze zaujmout žáky probíraným tématem a také v celkovém způsobu výuky. Proto se také při odlišných stylech výuky vyšší počet žáků neúspěšných autoškol domníval, že i počet hodin výuky v autoškole daný osnovami je pro ně nedostatečný, protože jim učitel v těchto hodinách nedokázal probíranou problematiku řádně vysvětlit.

V **pátém řádku tabulky 8** jsem uvedl počty žáků jednotlivých autoškol, kteří uvedli jako důvod jejich neúspěchu u závěrečných zkoušek ten, že jejich výcvik v autoškole byl učitelem špatně veden. Žáci neúspěšných autoškol uváděli, že jejich učitelé při výcviku (praktických jízdách s vozidlem) byli většinou nepříjemní, neochotní poradit, často i vzteklí a nervózní. Žáci uváděli, že na hodiny výcviku chodili s obavami, že když jim něco při praktických jízdách nepůjde nebo se jim něco nepovede, učitel na ně bude nepříjemný, jízlivý, v krajním případě na ně bude křičet. V neúspěšných autoškolách také byly podle jejich žáků často problémy s domlouváním si termínu hodin jízd, učitelům se nehodily termíny navrhované žáky a žáci mnohdy museli jít na hodiny výcviku, i když se to jim samotným nehodilo. Učitelé těchto neúspěšných autoškol také neměli podle žáků snahu a trpělivost vysvětlovat jim jejich chyby při řízení vozidla a neměli snahu je pochválit, třeba jen za malé pokroky a úspěchy. Úplně absurdní informací zjištěnou od žáků bylo, že při výcviku neabsolvovali všechny hodiny dané osnovami nebo jim byla doba hodin praktických jízd zkracována. Zajímavé zjištění bylo, že ze žáků úspěšných autoškol tento důvod jako příčinu svého neúspěchu u praktické zkoušky neuvedl žádný.

V **šestém řádku tabulky 8** jsem uvedl počty žáků jednotlivých autoškol, kteří uvedli jako důvod jejich neúspěchu u závěrečných zkoušek nedostatek vlastních schopností. Tento důvod nelze objektivně zhodnotit a počet takto odpovídajících žáků je u jednotlivých autoškol téměř stejný. U neúspěšných autoškol jsou čísla uvedená v tabulce nepatrně vyšší, což přičítám také tomu, jak žáky sami učitelé motivovali k tomu, že tyto schopnosti v sobě mají. Každý z nás má určité schopnosti, které nás předurčují k tomu být v některé činnosti úspěšnější více a v jiné méně. Toto platí analogicky také pro schopnost učit se a řídit motorové vozidlo. Zde však platí vztah mezi tím, jaké mám schopnosti učit se a aplikací naučeného do praxe (řízení vozidla), protože jezdit podle dopravních předpisů nemůže umět ten, který tyto předpisy neovládá teoreticky.

V **sedmém řádku tabulky 8** jsem uvedl počty žáků, kteří uvedli jako důvod neúspěchu u závěrečných zkoušek nervozitu a stres. Tento důvod uváděl v úspěšných i neúspěšných autoškolách bezkonkurenčně nejvyšší počet žáků. Stres a nervozita je průvodním jevem každé zkoušky, ale je nezbytné, aby se s tímto nepříjemným stavem každý dokázal nějakým způsobem vypořádat. To platí analogicky i u žáka autoškoly při závěrečné, případně opravné zkoušce. U budoucího řidiče, který bude muset ve své řidičské praxi úspěšně zvládat stresové a nebezpečné situace v silničním provozu, je to dvojnásob důležité. Domnívám se, že před závěrečnou zkouškou je na učiteli a při ní na zkušební komisaři, zda dokáží žáka alespoň částečně této nervozity a stresu zbavit, nebo tento nežádoucí stav ještě zhoršit a tím snížit pravděpodobnost úspěšného zvládnutí zkoušky.

6.2 Příčiny neúspěšnosti u zkoušek podle učitelů

Tabulka 9 Příčiny neúspěšnosti u závěrečných zkoušek podle učitelů

	Autoškola č. 1	Autoškola č. 2	Autoškola č. 3	Autoškola č. 4
Nedostatečný počet hodin výuky daný osnovami	NE	NE	ANO	NE
Nedostatečný počet hodin výcviku daný osnovami	NE	NE	ANO	ANO
Nedostatečná vlastní příprava žáků	ANO	ANO	ANO	ANO
Špatné vedení výuky učitelem	NE	NE	NE	NE
Špatné vedení výcviku učitelem	NE	NE	NE	NE
Nedostatek schopností žáků	ANO	ANO	ANO	ANO
Nervozita, stres	ANO	ANO	ANO	ANO

V **tabulce 9** jsem uvedl údaje získané při rozhovorech s učiteli neúspěšných žáků.

V **prvním řádku tabulky 9** učitelé úspěšných autoškol č. 1 a 2 jako důvod neúspěchu jejich žáků u závěrečné zkoušky z teorie spočívající v nedostatečném počtu hodin výuky daný osnovami nespatovali. Naopak učitelé neúspěšných autoškol č. 3 a 4 ano, počet hodin výuky daný osnovami byl podle nich nedostatečný.

Myslím si, že počet hodin výuky daný osnovami je dostatečný a názory učitelů byly rozdílné proto, že někteří učitelé nedokázali dobře odvádět svoji práci (tj. učit žáky) jako jiní učitelé. Proto jim také počet hodin daný osnovami nestačil ke kvalitní přípravě žáků a domnívali se, že by těchto hodin výuky bylo třeba více.

Ve **druhém řádku tabulky 9** učitelé úspěšných autoškol č. 1 a 2 jako důvod neúspěchu jejich žáků u závěrečné praktické části zkoušky spočívající v nedostatečném počtu hodin výcviku daný osnovami nespatořovali. Naopak učitelé neúspěšných autoškol č. 3 a 4 se opět domnívali, že počet hodin výcviku daný osnovami je nedostatečný a uvedli jej jako jeden z důvodů neúspěchů žáků u zkoušek.

Opět si myslím, že počet hodin výcviku daný osnovami je dostatečný. Učitelé měli rozdílné názory opět proto, že v neúspěšných autoškolách nedokázali stejně kvalitně připravit své žáky na závěrečnou praktickou zkoušku při hodinách výcviku. Proto se také domnívali, že by bylo potřeba více hodin výcviku daných osnovami a jejich počet je nedostatečný.

Ve **třetím řádku tabulky 9** se učitelé všech autoškol (úspěšných i neúspěšných) shodli na tom, že žáci neúspěšní u závěrečné zkoušky podceňují vlastní přípravu a nevěnují jí náležitou pozornost, což všichni uvedli jako jeden z důvodů neúspěchů jejich žáků.

Čtvrtý a pátý řádek tabulky 9 nelze hodnotit objektivně. Všichni učitelé autoškol (úspěšných i neúspěšných) se domnívali, že své žáky ve výuce i ve výcviku připravovali kvalitně, jak nejlépe uměli. Zde by bylo možné pochybovat o pravdivosti jejich odpovědí. Je možné, že kvalitnější výuky a výcviku nebyli schopní. Při pozorování výuky v jednotlivých autoškolách jsem však zjistil, že v neúspěšných by bylo možné systém a kvalitu výuky zlepšit. Kvalitu výcviku (cvičných jízd) nemohu hodnotit, protože jsem se jich nemohl účastnit.

V **šestém řádku tabulky 9** se učitelé všech autoškol (úspěšných i neúspěšných) shodli na tom, že na výsledek závěrečné zkoušky mají vliv i schopnosti žáků. Shodně uvedli, že někteří žáci byli schopni kvalitně se připravit na zkoušky téměř bez námahy (měli k této činnosti vlohy, schopnosti), příprava jiných byla značně obtížná a složitá, vše se museli pracně naučit.

V **sedmém řádku tabulky 9** se opět učitelé všech autoškol bez rozdílu shodli na tom, že stres a nervozita žáků hrají u závěrečných zkoušek značnou roli. Odbourání nebo alespoň utlumení tohoto vlivu považovali za jednu z nejdůležitějších podmínek k úspěšnému zvládnutí zkoušky.

6.3 Srovnání názorů žáků s názory jejich učitelů

Srovnání názorů žáků jednotlivých autoškol neúspěšných u závěrečných zkoušek a jejich učitelů zaměřené na důvody těchto neúspěchů bylo velice zajímavé. Některé názory byly stejné nebo téměř stejné, jiné se diametrálně lišily. Proto je tato podkapitola věnována jejich analýze a případnému vysvětlení rozdílů.

Názory na **dostatečnost počtu hodin výuky a výcviku daných osnovami** se mezi žáky a jejich učiteli nerozházely. Žáci úspěšných autoškol i jejich učitelé byli v podstatě stejného názoru, že počty hodin výuky a výcviku dané osnovami byly dostačující k řádnému vysvětlení učiva a naučení řídit a ovládat vozidlo v rozsahu potřebném ke zvládnutí závěrečné zkoušky. Naopak někteří žáci i učitelé neúspěšných autoškol byli opačného názoru, že tyto počty hodin jsou nedostatečné. Vysvětlení spatřují v tom, že neúspěšné autoškoly neprováděly teoretickou výuku a praktický výcvik tak kvalitně a zodpovědně, jako autoškoly úspěšné. Jestli to bylo vědomě nebo nevědomě, by bylo předmětem případného dalšího a podrobnějšího zkoumání.

Také v názorech na **dostatečnou vlastní přípravu žáků**, tedy nad rámec hodin strávených v autoškole (samostudium), se žáci i učitelé shodli. Ze zjištěných údajů vyplynulo, že tato vlastní příprava žáků byla nedostatečná, že jí nevěnovali náležitou pozornost. Tento důvod neúspěchů nemohli učitelé ovlivnit. Bylo pouze v rukou žáků, jestli vlastní přípravě věnovali pozornost a dostatek času, nebo ne. Zde je však zhodnocena pouze vlastní teoretická příprava. Žáci nemohli ve svém volném čase trénovat jízdu s jakýmkoliv vozidlem a kdekoliv, neboť bez řidičského průkazu nelze řídit na pozemních komunikacích jiné vozidlo než vozidlo autoškoly.

Nejzajímavější bylo srovnání výsledků názoru žáků a učitelů na **špatné vedení výuky a výcviku** učitelem. Zde se názory žáků a učitelů úspěšných autoškol č. 1 a 2 nerozházely a žáci i učitelé těchto dvou autoškol uváděli výuku a výcvik jako kvalitní. Úplně opačně dopadlo srovnání názorů žáků a učitelů neúspěšných autoškol č. 3 a 4. Dostí výrazný počet žáků těchto dvou autoškol hodnotil kvalitu výuky a výcviku jako špatnou, nedostačující k úspěšnému složení závěrečných zkoušek. Naopak učitelé těchto dvou autoškol hodnotili svoji výuku a výcvik jako kvalitní, pro žáky dostačující k úspěšnému zvládnutí závěrečných zkoušek. Možnost své nekvalitní práce si vůbec nepřipouštěli.

Názory na **nedostatek vlastních schopností a vliv nervozity a stresu** jako důvodů neúspěchu u závěrečných zkoušek byly u žáků i učitelů stejné. Žáci i učitelé shodně tyto důvody uváděli jako příčiny neúspěchů u závěrečných zkoušek, ale podle jejich názorů se jednalo o příčiny málo ovlivnitelné a nesouvisející s přípravou v autoškole.

Většina žáků i učitelů uvedla jako důvod neúspěchu u závěrečných zkoušek ne jednu z těchto vyjmenovaných příčin, ale více těchto příčin najednou. U neúspěšných žáků docházelo většinou ke kumulaci příčin a čím více se jich spojilo, tím menší byla pravděpodobnost úspěšného zvládnutí závěrečné zkoušky.

7. Diskuze

Výsledky svého šetření v autoškolách a mezi jejich neúspěšnými žáky a jejich učiteli jsem shrnul v předchozí části své práce. Jsem si vědom toho, že objektivita a hodnověrnost výsledků mého snažení je v některých ukazatelích vyšší, v jiných zase nižší. Domnívám se, že to vyplývá z každé práci s lidmi a adekvátně i s těmi, na které jsem zaměřil svoji snahu. Jsou to lidé se svými klady a zápory, z nichž každý je jiný.

Při své práci jsem nezjistil žádnou podstatnou souvislost mezi výsledky zkoušek ve vztahu k pohlaví, věku a vzdělání zkoumaného vzorku osob. Poměrné zastoupení neúspěšných žáků v nejúspěšnějších a nejméně úspěšných autoškolách podle těchto znaků bylo přibližně stejné. Proto se domnívám, že tyto znaky nebyly podstatné pro výsledky žáků u závěrečných zkoušek.

Ověřovat si pravdivost odpovědí dotazovaných a míru jejich osobní odpovědnosti při spolupráci se mnou mi nepřísluší, ale zajisté nebyla u všech stejná a lišila se. I přesto se domnívám, že mnou zjištěné údaje a jejich analýza jsou objektivní a výsledky z nich vyplývající jsou hodnověrné. Díky tomu si dovolím konstatovat, že moje návrhy opatření ke zlepšení připravenosti žáků autoškol na závěrečné zkoušky s cílem zvýšení jejich úspěšnosti jsou použitelné a pro neúspěšné autoškoly a jejich žáky užitečné a přínosné.

Věřím tomu, že pokud se neúspěšné autoškoly těmito mými návrhy a radami budou řídit, připravenost jejich žáků na závěrečné zkoušky selepší a rozdíl v úspěšnosti žáků se přinejmenším zmenší.

8. Závěr

Při hledání odpovědi na otázku: „Co je příčinou rozdílů mezi výsledky žáků jednotlivých autoškol u závěrečných zkoušek“, jsem shromáždil značné množství použitelných údajů. Tyto údaje jsem podrobil analýze a z ní vyplynulo několik návrhů opatření pro neúspěšné autoškoly ke zlepšení připravenosti jejich žáků na zkoušky.

V teoretické části přípravy by se neúspěšné autoškoly měly zaměřit především na kvalitu výuky. Jedná se o zlepšení stylu výuky a přístupu učitele k žákům, o organizaci samotné výuky a především o aktivní zapojení žáků do výuky. Učitelé by měli být schopni aplikovat do výuky více pedagogického umění a citu. Také jsem se přesvědčil, že by určitě bylo přínosné teoretické přezkušování žáků cvičnými testy před zkouškami, což neúspěšné autoškoly neprováděly. Tímto přezkušováním by získaly jakýsi obrázek o teoretické připravenosti svých žáků na zkoušky a mohly by případně ještě před zkouškami zapracovat na odstranění zjištěných nedostatků u méně připravených žáků, což by bezesporu vedlo ke zvýšení jejich úspěšnosti a také je přinutit k větší samostatné přípravě.

V praktické části přípravy by se neúspěšné autoškoly měly rovněž zaměřit především na přístup učitelů, který je dle mého názoru základem kvalitního výcviku. V této oblasti by učitelé měli být nejen pedagogy, ale přinejmenším polovičními psychology. Musí si uvědomit, že navození klidné a přátelské atmosféry ve výcvikovém vozidle při cvičných jízdách a pomoc žákům při jejich „boji“ s vozidlem a silničním provozem v době, kdy se učí jezdit, jsou základním kamenem pro úspěch v jejich přípravě. Dalším doporučením pro neúspěšné autoškoly je to, aby ve větší míře a u slabších žáků využívaly možnost dalších hodin výcviku nad rámec daný osnovami, protože z vyjádření neúspěšných žáků vyplynulo, že jim hodiny dané osnovami k dobrému zvládnutí vozidla a silničního provozu nestačí.

Ze shromážděných údajů se také ukázalo, že i samotná informace ve smyslu sdělení žákům, že jsou dostatečně připraveni na zkoušky, má velký psychologický efekt. Můj názor je, že žáka, který není na zkoušky dostatečně připraven, by autoškola neměla na tyto zkoušky přihlásit. Potom by nedocházelo k situacím, aby učitelé některých autoškol svým žákům neúspěšným u zkoušek po jejich nezvládnutí říkali, že tyto zkoušky zvládnout nemohli, protože na ně nebyli dostatečně připraveni. To jim

měli říci před zkouškami a odstranit nedostatky v jejich přípravě ještě před tím, než je na zkoušky přihlásí. Pokud žák ví, že je dostatečně připraven, pomáhá mu to v důsledku alespoň částečně překonat stres a nervozitu, které jej před zkouškou a při ní svazují a zároveň to zvětšuje jeho vyhlídky na úspěch.

Také je důležité, aby učitelé neustále zdůrazňovali žákům vztah mezi teoretickou a praktickou přípravou, tedy provázanost výuky a výcviku. Pro žáky je nutné, aby si uvědomili, že bez dobré teoretické připravenosti a při neúspěchu z teoretické části zkoušky je mnohem vyšší pravděpodobnost jejich neúspěchu také z praktické části zkoušky.

V další práci na mnou zvoleném tématu by bylo možné pokračovat například v oblasti zkoumání samotného způsobu přípravy budoucích řidičů u nás a hodnocení správnosti a objektivnosti systému závěrečných zkoušek. Zkušební komisař na základě výsledku testu vypracovaného žákem na počítači a přibližně půlhodinové zkušební jízdy musí rozhodnout o tom, komu dá do ruky řidičský průkaz a následně možnost řídit motorové vozidlo jako potencionální zbraň. Rozhoduje tak mimo jiné i životě a zdraví nás všech jako účastníků silničního provozu. I já osobně po vyslovení závěru, zda žák může nebo nemůže dostat řidičský průkaz (zda uspěl nebo neuspěl u zkoušky), nejsem leckdy o správnosti svého závěru stoprocentně přesvědčený. Je tento způsob přípravy budoucích řidičů v autoškolách a systém závěrečných zkoušek u nás nařízený a používaný správný? Téma ke zkoumání například porovnáním s jinými způsoby přípravy a přezkušování řidičů používanými v zahraničí by bylo bezesporu zajímavé. Proto by oblast zkoumání a úvah nad problematikou způsobu přípravy žáků v autoškolách a systému závěrečných zkoušek byla vhodným navázáním na mnou zpracované téma výchovy a vzdělávání budoucích řidičů v autoškolách.

Resumé

Bakalářská práce na téma „Systém výchovy a vzdělávání budoucích řidičů v autoškolách“ je zaměřena na velice aktuální oblast sledovanou širokou veřejností. Výchova a vzdělávání budoucích řidičů je oblastí dotýkající se takřka nás všech, neboť život bez řidičského průkazu v dnešní době je jen stěží představitelný a značně neutěšená je také bezpečnostní situace na našich silnicích. Po popsání a vysvětlení problematiky výuky a výcviku v autoškolách a průběhu závěrečných zkoušek k získání řidičského oprávnění a po zjištění rozdílů v připravenosti žáků jednotlivých autoškol a rozdílů v jejich úspěšnosti u závěrečných zkoušek byly hledány důvody těchto rozdílů. Cílem práce je nejen zjištění těchto rozdílů, ale také jejich příčin, a také návrhy opatření pro neúspěšné autoškoly, jakým způsobem zkvalitnit výchovu a vzdělávání svých žáků, aby byli úspěšnější u závěrečných zkoušek a následně i ve své řidičské praxi.

Práce je rozdělena na dvě části. V první části je popsán a vysvětlen způsob přípravy žáků v autoškolách a průběh závěrečných zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění, tedy žáků autoškol. Jedná se o teoretickou část práce, která slouží k přiblížení zpracovávané problematiky a jejímž základem jsou příslušná zákonná ustanovení, která tuto oblast upravují.

Ve druhé části práce jsou shromážděny poznatky získané v průběhu zpracování uvedené tematiky a po jejich analýze jsou zde uvedeny a vysvětleny návrhy, kterými by méně úspěšné autoškoly mohly dosáhnout zkvalitnění výchovy a vzdělávání svých žáků, zlepšení jejich připravenosti na závěrečné zkoušky a zvýšení jejich úspěšnosti u těchto zkoušek. Jedná se o praktickou část práce, která naplňuje její cíl.

Anotace

Milan Hudec. Systém výchovy a vzdělávání budoucích řidičů v autoškolách. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta humanitních studií, Institut mezioborových studií Brno, 2010, 51 s.

Bakalářská práce se zabývá problematikou výchovy a vzdělávání budoucích řidičů v autoškolách. Charakterizuje teoretická východiska vyplývající ze zákonných ustanovení zabývajících se touto problematikou. Po zjištění rozdílů v úspěšnosti žáků autoškol u závěrečných zkoušek hledá příčiny těchto rozdílů a předkládá návrhy, které by mohly vést ke zvýšení úspěšnosti žáků neúspěšných autoškol.

Klíčová slova

Výchova, vzdělávání, řidič, autoškola, výuka, výcvik, zkouška, učitel, žák.

Annotation

Milan Hudec. The system of upbringing and education of future drivers in driving schools. The bachelors work. University of Tomáš Baťa in Zlín. The faculty of humanities. The institute of interdisciplinary studies. Brno, 2010, 51 pages.

This bachelor work deals with the problems of education of future drivers in driving schools. It characterizes the theoretical resources coming out of the legal regulations connected with these problems. Having detection of the different success rate at final exams this work exploring the causes of these differences and offers suggestions which could lead to increasing students success of the unsuccessful driving schools.

Keywords

Upbringing, education, driver, driving school, teaching, training, exam, teacher, pupil.

Seznam použité literatury

- [1] *Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.* Ve znění pozdějších předpisů.
- [2] *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.* Ve znění pozdějších předpisů.
- [3] *Vyhláška 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 pozdějších předpisů.
- [4] BENA, E. a kol. *Psychologie a fyziologie řidiče.* 2. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, 328 s.
- [5] ČÁP, J., MAREŠ, J., *Psychologie pro učitele.* 2. vyd. Praha: Portál, 2007, 655 s. ISBN 978-80-7367-273-7.
- [6] ŠVARŤÍČEK, R., ŠEĐOVÁ, K., a kol. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách.* 1. vyd. Praha: Portál, 2007, 377 s. ISBN 978-80-7367-313-0.
- [7] ZAPLETAL, L., JILČÍK, T., *Sociologie I: Vybrané kapitoly ze základů sociologie a demografie.* Brno: Institut mezioborových studií, 2003, 67 s.