

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Inovace školního vzdělávacího programu střední odborné školy v oblasti
konceptního a organizačního zabezpečení odborné přípravy

Innovations school educational program of secondary vocational schools
and organization of training

STUDIJNÍ PROGRAM

Specializace v pedagogice

STUDIJNÍ OBOR

Učitelství praktického vyučování a odborného výcviku

VEDOUCÍ PRÁCE

PaedDr. Milan Škrabal

KAMERER

MAREK

2018

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Kamerer Jméno: Marek Osobní číslo: 441508
Fakulta/ústav: Masarykův ústav vyšších studií (MÚVS)
Zadávající katedra/ústav: Masarykův ústav vyšších studií (MÚVS), oddělení pedagogických a psychologických studií
Studijní program: Specializace v pedagogice
Studijní obor: Učitelství praktického vyučování a odborného výcviku

II. ÚDAJE K BAKALÁŘSKÉ PRÁCI

Název bakalářské práce:
Inovace školního vzdělávacího programu střední odborné školy v oblasti koncepčního a organizačního zabezpečení odborné přípravy

Název bakalářské práce anglicky:
Innovations school educational program of secondary vocational schools in the conception and organization of training

Pokyny pro vypracování:
Cílem práce je s oporou o odborné zdroje popsat obecně platné požadavky na kompetence v oblasti řízení vozidel a analyzovat pojetí kurikula ve středním odborném vzdělávání v oborovém zaměření na automobilní obory, se zřetelem na oblast profesní přípravy na řízení motorových vozidel jako součásti studijního oboru středního odborného vzdělávání.
K optimalizaci profesní přípravy žáků střední odborné školy sledovaného oborového zaměření připravit zásady postupu inovace obsahové, organizační a realizační složky ŠVP střední odborné školy v konkrétním tematickém celku, s oporou o analýzu výsledků evaluace profesní přípravy. Pro zpracování práce bude využito metod obecně logických a smíšeného designu.

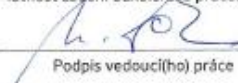


Seznam doporučené literatury:
SKALKOVÁ, J. Obec. didaktika: vyuč. proces, učivo, metody, org. formy vyučování. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1821-7.
VAŠUTOVÁ, J. a kol. Příprava koordinátorů ŠVP na odborných školách. Praha: NÚOV, 2010. ISBN 978-80-87063-29-3. Evaluace a hodnocení v procesu tvorby a realizace ŠVP. Praha: NÚOV, 2008. Koncepční a legisl.východiska kurik. reformy: tvorba a koordin. ŠVP. Praha: NÚOV, 2008. Soubor publik.: Požadavky a postupy pro získávání odb. způsobilosti k říz. motor. vozidel. Praha: Sagit: 2016 ad.

Jméno a pracoviště vedoucí(ho) bakalářské práce:
PaedDr. Milan Škrabal, MÚVS ČVUT, oddělení pedagogických a psychologických studií


Jméno a pracoviště konzultanta(ky) bakalářské práce:

Datum zadání bakalářské práce: 20.1.2017 Termín odevzdání bakalářské práce: 5.5.2017

Platnost zadání bakalářské práce: 30.9.2018

 Podpis vedoucí(ho) práce
 Podpis vedoucí(ho) ústavu/katedry
 Podpis děkana(ky)

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

25.1.2017 Datum převzetí zadání
 Podpis studenta(ky)

Kamerer, Marek. *Inovace školního vzdělávacího programu střední odborné školy v oblasti koncepčního a organizačního zabezpečení odborné přípravy*. Praha: ČVUT 2018. Bakalářská práce. České vysoké učení technické v Praze, Masarykův ústav vyšších studií.



**MASARYKŮV ÚSTAV
VYŠŠÍCH STUDIÍ
ČVUT V PRAZE**

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci vypracoval samostatně. Dále prohlašuji, že jsem všechny použité zdroje správně a úplně citoval a uvádím je v přiloženém seznamu použité literatury.

Nemám závažný důvod proti zpřístupnění této závěrečné práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) v platném znění.

V Praze dne: 18. 05. 2018

Podpis:

Poděkování

Děkuji panu PaedDr. Milanu Škrabalovi, vedoucímu práce, a vedení Střední školy automobilní a informatiky Weilova 4 Praha 10, za podporu.

Abstrakt

Základní seznámení s výukou předmětu Řízení motorových vozidel na střední škole. Prověření kvality vzdělávání ve střední odborné škole v předmětu Řízení motorových vozidel. Kontrola výsledků žáků a jejich možnosti výsledků v tomto předmětu. Zhodnocení stávajícího stavu, hledání cest ke zlepšení výsledků žáků včetně možné inovace programu vzdělávání.

Klíčová slova

Inovace vzdělávání, analýza výsledků, výuka a výcvik, kompetence žáků, program reformy.

Abstract

Education at secondary vocational school in the subject of Motor Vehicle Management, results of pupils and their competences in this subject, as well as evaluation of the current state, finding possible ways to improve and innovate the education program to improve pupils' results.

Key words

Innovation of education, analysis of results, teaching and training, competence, reform program.

Obsah

Úvod	5
1 Autoškola v České republice	7
2 Vzdělávání v autoškole.....	8
2.1 Učitel autoškoly	8
2.1.1 Kompetence učitele autoškoly.....	8
2.1.2 Podmínky pro získání licence učitele autoškoly	9
2.2 Zkušební komisaři	9
2.3 Průběh praktických vyučovacích hodin	10
3 Úvodní část vzdělávání v předmětu Řízení motorových vozidel	11
3.1 Stanovení vzdělávacího cíle při vzdělávání nových řidičů	11
3.2 Kompetence k úspěšnému absolvování závěrečných zkoušek.....	11
3.3 Základní údaje k výuce Řízení motorových vozidel na střední škole	12
3.4 Možnost sdružení výuky a výcviku na skupiny B + C	13
3.5 Řízení motorových vozidel – jízdy.....	14
4 Výuka předmětu Řízení motorových vozidel	15
4.1 Zákon č. 247/2000 Sb.	15
4.2 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy ...	16
4.3 Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla.....	16
4.4 Zkouška z praktické jízdy	16
4.5 Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel při sdružené výuce a výcviku.....	18
5 Výuka a výcvik v praxi školy	19
5.1 Základní charakteristika testu:.....	19
5.2 Struktura otázek:	19
5.3 Zákonem stanovené normy	19
6 Shrnutí o výuce a výcviku	22
6.1 Vrácení řidičského průkazu.....	22
6.2 Zkouška z praktické jízdy	23
7 Základní rozdělení hodin výuky oboru Autotronik.....	23
7.1 Školní vzdělávací program	23

7.2	Osnova a rozdělení výukových hodin	26
7.3	Rozpis učiva – předmětu ŘMV	27
8	Základní rozdělení hodin výuky oboru Mechanik a opravář motorových vozidel	29
8.1	Školní vzdělávací program	30
8.2	Osnova a rozdělení výukových hodin	32
8.3	Rozpis učiva – řízení motorových vozidel	33
9	Klíčové odborné kompetence absolventa	34
10	Zhodnocení stavu vzdělávání týkajícího se předmětu ŘMV.....	37
11	Neúspěšnost při závěrečných zkouškách.....	Chyba! Záložka není definována.
12	Úvaha ke zhodnocení žáků	39
13	Nehodovost začínajících řidičů	40
14	Tabulky	43
15	Grafy	45
	Závěrečné zhodnocení výsledku práce	50
	Seznam použité literatury	52
	Seznam grafů.....	54
	Seznam tabulek	54

Úvod

Ve své práci se zabývám vzděláváním na střední škole v předmětu Řízení motorových vozidel. Jedná se o školu, kde se vyučují kromě jiných oborů také obory věnující se automobilní technice. Dva z nich jsou: Mechanik a opravář motorových vozidel a Autotronik. V jejich učebních předmětech je právě předmět Řízení motorových vozidel zařazen. K absolvování uvedeného předmětu patří i možnost přípravy na získání řidičského průkazu skupin B – osobní vozidla a C – nákladní vozidla. Výuce v tomto předmětu se věnuji i v této práci, protože zde shledávám nedostatečné výsledky žáků.

Cílem práce je pokusit se najít nedostatky ve výuce či výcviku, najít možnost zlepšení a tím zvýšit znalosti žáků v oblasti řízení motorových vozidel. Tedy analyzovat výuku a výcvik v tomto oboru jak hodinově, tak obsahově, porovnat cílové kompetence žáků s jejich znalostmi a výsledky a najít vhodné řešení zlepšení výsledků žáků při závěrečných zkouškách předmětu ŘMV.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Autoškola v České republice

. Jak se rozvíjel motorismus, objevila se potřeba vzdělávání řidičů, bylo třeba zavést jednotný systém v dopravě. Proto vznikly autoškoly. Ta úplně první vznikla v roce 1907, a to při továrně Laurin & Klement. V této autoškolě byli ale vzdělávání zejména řidiči z povolání. První autoškolou pro „běžné“ a nejen „tovární“ řidiče se v naší republice stala autoškola Vincenta Chromáka v Pardubicích a založena byla v roce 1910.

Je to právě Česká republika, kde byl vynalezen první motocykl s dvojitým řízením, který umožňoval výuku žáka spolu s instruktorem. Tento motocykl byl patentován v roce 1938 a v 60. letech se rozšířil více a byla zahájena i jeho sériová výroba. Je používán i v dnešních autoškolách.

Příprava nových řidičů byla před rokem 1945 výhradně v rukou menších soukromých vzdělávacích firem (Budský, 2011). Teprve v roce 1948 byla zahájena jakási koncentrace autoškol. V roce 1952 vznikl Svazarm, který všechny autoškoly převzal pod svou správu. Počínaje stejným rokem byla také sjednocena pravidla vzdělávání a vznikají závazné osnovy pro provádění výuky a výcviku. Od roku 1969 došlo na středních školách k zavedení nepovinného předmětu „Řízení motorových vozidel“, přičemž jeho absolventi získávali spolu s maturitním vysvědčením také řidičský průkaz.

Dalším světově unikátním bodem ve vzdělávání řidičů bylo zavedení pravidelných školení stanovených kategoriemi řidičů, a to v roce 1970 (Budský, 2011).

Velká změna se stala po pádu komunismu v roce 1989, kdy došlo ke zrušení Svazarmu a oblast vzdělávání řidičů se znovu otevřela soukromým firmám. Neslo to s sebou výhody i nevýhody. Mezi výhody můžeme zařadit například větší pružnost, možnost výběru autoškoly žákem apod., naopak k nevýhodám řadíme ukončení povinné dopravní výchovy mládeže i dětí. Problematickou je také nedostatečná kontrola kvality služeb autoškol.

2 Vzdělávání v autoškole

2.1 Učitel autoškoly

Jako pedagogickou činnost můžeme označit každou činnost, jejímž obsahem je výchova, vyučování a vzdělávání bez ohledu na tematické zařazení dané činnosti. Zájemce o získání řidičského oprávnění prochází v průběhu výuky a výcviku v autoškole vzděláváním a výchovou k tomu, aby mohl získat znalosti a dovednosti nutné k řízení motorového vozu. Lektor autoškoly tak při výuce a výcviku zájemců o řidičská oprávnění jednoznačně koná pedagogickou činnost (Kněžínek, 2006). Z tohoto vyplývá, že výuka a výcvik žadatelů o řidičské oprávnění je pedagogickou činností, tedy učitel autoškoly je pedagogem. Výstupem jeho práce by měla být schopnost jeho žáka řídit dopravní prostředek, která je definována takto: Řízení prostředku dopravy je úloha skládající se z mnoha aspektů, mezi které patří např. senzomotorická koordinace, doba reakce, usuzování, pozornost, emoce, dále motivace a schopnost tvořit dovednosti učením se (Štikar, 2003).

Samotnou činností učitele autoškoly je vyučování, při kterém iniciuje, motivuje a usměrňuje vzdělávání svého žáka tak, aby dosáhl vzdělávacího cíle, který si stanovil. Má na starosti výuku, která je komplexním procesem tvořeným spojením vyučování a učení. *Výuka v sobě zahrnuje osvojování si vědomostí díky integraci jednotlivých informací, to znamená i používání těchto vědomostí pro vytváření pozitivních postojů a myšlenkové, potažmo představové přípravy chování, jež by bylo vhodné k bezpečnému výkonu. Osvojování dovedností a znalostí by mělo ovlivnit chování účastníků dopravního provozu tak, aby byl řízen pravidly, jež se uplatňují v konkrétním okamžiku, v konkrétní situaci a za konkrétních podmínek (Štikar, 2003).*

2.1.1 Kompetence učitele autoškoly

K naplnění vzdělávacích cílů potřebuje učitel určité kompetence, mezi které patří nikoliv pouze odborné vědomosti o silniční dopravě a zásadách bezpečné jízdy, rovněž také základní znalost andragogiky. Učitel by měl mít vysoké organizační, pedagogické a komunikační dovednosti, které nejde, na rozdíl od ovládnutí určitého oboru nebo určité oblasti znalostí, přisvojit a rozvíjet studiem a učením se, ale zejména praxí (Hartl, 1999).

Vysoké nároky jsou na učitele autoškoly kladeny zvláště také proto, že jeho žáci jsou velmi různorodí – výuka dospělých je specifická a od učitele vyžaduje jednání s velice odlišnými osobami. *Účastníci výuky v dospělém věku se od sebe odlišují svými zážitky v oblasti partnerských vztahů, oblasti rodičovství nebo pracovních vztahů. Všichni mají odlišné zájmy nebo také jiné životní hodnotové žebříčky. Tyto odlišnosti se projektují do postojů člověka k sobě samému, k ostatním, ke vzdělávání se i k vyučování (Hartl, 1999).*

Lze rozlišit tři základní požadavky, které musí učitel autoškoly splňovat:

- odbornost – to zahrnuje ovládnutí teoretických znalostí, jejich obsáhlost a kvalita úroveň...,
- předpoklady osobnostní – to znamená optimismus, mravní vybavenost, široký rozhled, rozhodnost, rozvážnost, smysl pro spravedlnost a umění motivovat,
- andragogická způsobilost – utřídění vědomostí do určitého systému, roztřídění učiva s přihlédnutím k cílům i vědomostním úrovním účastníků na základní a doplňující, aplikování vědomostí do praktické sféry, řízení a organizování účastníků tak, aby jim co nejpřístupnější cestou učivo předal, v přijatelném čase a obecně tvořivé atmosféře, i za použití didaktických prostředků, při postavení v partnerských vztazích (Kalnický, 2009).

Považuji za zajímavé, že více než 95 % učitelů se domnívá, že při výuce nepotřebuje komunikační dovednosti, psychologii, pedagogiku ani didaktické metody, což nemůže být dále od pravdy (Strnadová, 2009). Na základě toho by jednoznačně měla být oblast pedagogiky a psychologie zařazena v rozšířené hodinové dotaci do školícího plánu učitelů autoškol, ale také do vzdělávacího plánu zkušebních komisařů, a to jak do základního vzdělávání, tak do pravidelného opakujícího se školení, jehož stanovení zákonem ovšem zatím chybí.

2.1.2 Podmínky pro získání licence učitele autoškoly

Podmínkou provozování pedagogické činnosti v autoškole je získání licence k tomu určené, tedy profesní osvědčení, které je vydáváno pověřeným úřadem kraje. K tomu, aby toto osvědčení člověk získal, musí splňovat určité podmínky:

- věk minimálně 24 let,
- minimálně středoškolské vzdělání zakončené maturitou,
- držení řidičského oprávnění po dobu alespoň 3 let (a to té skupiny, kterou chce vyučovat),
- úspěšné absolvování dopravně-psychologického vyšetření,
- čistý trestní rejstřík.

Poslední podmínkou pro získání profesního osvědčení je *základní školení a zkouška, což prokazuje znalosti žáka ohledně předpisů týkajících se silničního provozu, podmínkách ohledně provozu vozidel na silnicích, stejně jako osvojování si odborných dovedností v oblasti řízení motorových vozidel a znalostí jejich ovládnutí a údržby, dále samotné řízení vozidla a znalostí zásad bezpečné jízdy vozidla* (Zákon 247/2000, §21). Součástí tohoto školení jsou pouze 3 hodiny výuky základů dopravní psychologie a 1 hodina, která se týká základů pedagogiky a rétoriky.

Jakmile žadatel o profesní osvědčení splní všechny výše uvedené podmínky, obdrží licenci a může se stát učitelem autoškoly.

2.2 Zkušební komisaři

Zkušební komisař je ten, kdo je účasten závěrečných zkoušek autoškoly a hodnotí, zda bylo dosaženo vzdělávacího cíle. Jde o jinou osobu, než je učitel autoškoly daného žáka a jsou na něj kladeny určité požadavky či podmínky, které stanovuje zákon 247/2000 Sb.

Zákonné požadavky na zkušební komisaře jsou:

- minimálně středoškolské vzdělání,
- věk alespoň 25 let,
- držení řidičského oprávnění po dobu alespoň 5 let,
- absence trestu zákazu řízení,

- absolvování školení pro zkušební komisaře.

Agendou zkušebních komisařů se zabývá Ministerstvo dopravy. Jejich základní školení, jehož cílem je získání průkazu zkušebního komisaře, a také jejich přezkoušení provádí k tomu Ministerstvem dopravy pověřené Centrum služeb pro silniční dopravu. Tento průkaz má platnost 5 let, tato doba může být prodloužena o další 3 roky, nicméně k tomu je třeba absolvovat zdokonalovací školení, které je zase zakončené zkouškou. Jestliže se zkušební komisař tohoto školení a následně zkoušky nezúčastní v průběhu jednoho roku od skončení platnosti jeho průkazu, musí zase absolvovat původní základní školení. Ministerstvo vnitra by mělo dostatečným způsobem kontrolovat kvalitu a práci zkušebních komisařů a na základě toho vyhodnotit, zda je nutné, aby byli doškoleni.

2.3 Průběh praktických vyučovacích hodin

Praktický výcvik v autoškole probíhá individuálně, tedy za účasti zpravidla pouze jednoho žáka a učitele, přičemž učitel se vždy věnuje pouze jednomu žákovi. Jedna vyučovací hodina trvá stejně jako ve škole, tj. 45 minut. Během této doby je učitel sice na místě spolujezdce, ale má možnost jízdu svého žáka ovlivňovat díky přidaným pedálům umístěným na místě spolujezdce.

Výcvik praktických jízd probíhá v automobilu označeném viditelně jako „Autoškola“, aby ostatní účastníci silničního provozu brali na vědomí, že za volantem sedí žák, který se řízení teprve učí a jízda tedy může být pomalejší, strnulejší apod. Při jízdách má ovšem za případné dopravní nehody či jiné nepředvídané události zodpovědnost vždy pouze učitel autoškoly, pouze on je v daný moment držitelem řidičského oprávnění, proto za jízdu svého žáka plně odpovídá.

V prvních hodinách praktických jízd je vhodné vyjíždět do míst s méně hustou dopravou, aby se předešlo přílišnému stresu a tlaku na žáka, který se řízení v běžném provozu teprve učí a zároveň aby se snížila pravděpodobnost případných nehod a vliv na jiné účastníky silničního provozu. Naopak v dalších hodinách, kdy již žák lépe zvládá ovládání automobilu, je vhodné se vypravit i do míst, kde je doprava na silnici hustější, např. do většího města, nevyhýbat se dopravní špičce apod., aby si žák tyto situace vyzkoušel a připravil se na ně.

Každý žák je jedinečná osobnost a vyžaduje individuální přístup. Učitelé autoškol se nesetkávají jen s mladými lidmi, kteří právě dosáhli plnoletosti. Přijdou do styku i se staršími lidmi, kteří v rámci např. nové pracovní příležitosti musí získat řidičské oprávnění, které do té doby nepotřebovali nebo řidičský průkaz již mají, ale snaží se o jeho rozšíření o další skupinu či podskupinu. Takoví lidé potřebují také jiný přístup a metody, které je budou motivovat a budou pro ně vyhovující.

3 Úvodní část vzdělávání v předmětu Řízení motorových vozidel

3.1 Stanovení vzdělávacího cíle při vzdělávání nových řidičů

Je jednoznačné, že při vzdělávání nových řidičů musí být stanoven jasný vzdělávací cíl, kterého má být samotným procesem vzdělávání za pomoci učitelů dosaženo. Tento cíl musí být stanoven už na začátku. Závěrečná zkouška pro-
ověří, zda daný cíl (nebo více cílů) byl splněn a následně výsledky zkoušek pak dávají zpětnou vazbu učiteli, který na jejím základě může cíl vzdělávání upravit.

Jako klíčové jsou uváděny následující vlivy na kvalitu přípravy nových řidičů:

- smysluplně a jednoduše určené cíle pro vzdělávací proces zájemců o řidičský průkaz,
- samotný vzdělávací proces (tedy v podstatě metodika provádění přípravy),
- průvodce (nejedná se jen o vzdělávání skrze učitele autoškoly, ale také samostudium, kdy hraje roli kvalita učebnic, materiálů, multimediálních pomůcek apod.),
- kvalita závěrečné zkoušky (Budský, 2011).

Dalším vymezením vzdělávacího cíle může být přesné formulování toho, co po skončení vzdělávání budou jeho účastníci umět, znát a provádět (Bednaříková, 2006). K těm základním dovednostem pak patří předat žákům takové znalosti a dovednosti, které zamezí jejich účasti v dopravní nehodě, ať už jimi zaviněné nebo nezaviněné. K dosažení tohoto cíle slouží závěrečná řidičská zkouška. Přesnému vymezení vzdělávacího cíle a kompetencím žáků k úspěšnému složení závěrečných řidičských zkoušek se věnuji v následující kapitole.

3.2 Kompetence k úspěšnému absolvování závěrečných zkoušek

V první řadě jsem zjišťoval podmínky zkoušek, tedy co všechno mají žáci umět a vědět, tj. jaké mají mít kompetence, aby zkoušku na řidičský průkaz mohli absolvovat úspěšně.

Jako první je to znalost zákonných předpisů Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a také částečně Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. V dalším kroku jsem zjišťoval, co se žáci v kterém předmětu výuky učí a na kolik je to přínosné pro zvládnutí zkoušek na řidičský průkaz skupin B a C. Zjišťoval jsem i přínos předmětů z praktické výuky, a to krátkými polo-
strukturovanými rozhovory i skrze názory několika zkušebních komisařů.

V Rámcově vzdělávacím programu (dále RVP), ve kterém se stanoví základní výukové cíle oborů Autotronik 39-41-
L/01 a Mechanik opravář motorových vozidel 23-68-H/01, jsem vyhledal podmínky vzdělávání, které souvisí s předmětem Řízení motorových vozidel, tedy přípravou na získání řidičského průkazu pro oba obory.

Podle RVP by žáci měli být připraveni v jejich odborné kompetenci, aby samostatně:

- prováděli funkční zkoušení motorových vozidel,
- prováděli běžné a mírně složitější opravy motorových vozidel,
- a aby byli odborně připraveni k řízení motorových vozidel skupiny C.

To jsou stanovené podmínky vzdělávání, které se týkají předmětu Řízení motorových vozidel. Ty jsou rozpracovány do ŠVP a potom do osnov vlastního předmětu Řízení motorových vozidel.

Pro výuku předmětu Řízení motorových vozidel je hlavním vodítkem zákon 247/2000 Sb. o provádění zkoušek. Náplní tohoto předmětu je příprava na tyto zkoušky, a to výkladem a výukou Zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu a také výukou a výcvikem bezpečného ovládání vozidla a údržby vozidel.

3.3 Základní údaje k výuce Řízení motorových vozidel na střední škole

V roce 2002 bylo uděleno naší škole živnostenské oprávnění k provozování autoškoly jako součásti střední školy. Na jeho základě a po splnění požadovaných kritérií legislativních i technických bylo obecním úřadem s rozšířenou působností vydáno rozhodnutí o udělení registrace pro provozování autoškoly. V průběhu uplynulých let jsme vybavení školní autoškoly postupně vylepšovali. V současné době máme pro výuku i výcvik vše, co na střední škole potřebujeme. Plně vybavenou učebnu pro výuku teorie pomocí různých médií. Máme nový autotrenažér poslední generace, a to 3. skupiny typu Škoda Fabia, tři osobní vozidla na výuku jízdy. Jedno vozidlo je střední třídy typu Škoda Octavia a dva menší vozy typu Škoda Fabia. Pro výcvik skupiny C máme nasmlouvané dva nákladní automobily typu Iveco Eurocargo 120E18 a E24.

Také používáme k výuce nepojízdný vůz Škoda Fabia s různými průřezy a průhledy, kde je možné prohlédnout si konstrukční prvky vozidla, které jinak není možné vidět. Vozidla, která používáme k výcviku, jsou pro výcvik schválena, vybavena dvojitým ovládním a při výcviku musí být vždy označena jako autoškola. Mimo výcvik je označení autoškoly sejmuto.

Učitelé, kteří vyučují tento předmět jak v teorii, tak v praxi, splňují požadavky stanovené zákonem a zúčastňují se každý rok řady školení a kurzů pro prohlubování svých kompetencí k výuce i výcviku žáků.

Učební osnovu výcviku a výuky zájemců o získání řidičského oprávnění musíme provádět v souladu se zákonným předpisem (Zákon 247/2000 Sb.)

Výuka teorie zahrnuje:

- výuku o předpisech týkajících se provozu vozidel sk. B – 18 h, sk. C – 10 h.

Praktický výcvik zahrnuje:

- výcvik v oblasti řízení vozidla sk. B – 28h, sk. C – 18 h,
- výcvik praktické údržby vozidla sk. B – 2h, sk. C – 4 h,
- praktický výcvik zdravotnické přípravy sk. B i C – 4 h.

Příjem žáků do naší autoškoly probíhá dle platné legislativy a průběh výuky a výcviku také musí splňovat dané předpisy pro sdruženou výuku a výcvik nebo pro rozšiřující výuku a výcvik, které můžeme ve škole poskytovat. Při vstupu do programu autoškoly žáci vyplní povinnou přihlášku, musí přiložit potvrzení od praktického lékaře, kde lékař potvrdí dobrý zdravotní stav žáka a jeho schopnost řídit motorová vozidla žádaných skupin, a podepíše se podmínky výuky v autoškolě střední školy. Po zařazení do autoškoly dostanou žáci přístup do programu testování znalostí, kam mohou nahlížet i učitelé a kontrolovat tak připravenost žáků. Také dostanou průkaz žáka autoškoly, který musí povinně nosit na praktický výcvik jízd a kam se zapisují jednotlivé jízdy žáka včetně času a doby trvání. Stejný záznam se povinně vede v knize jízd ve vozidle, ve kterém jsou jízdy uskutečňovány, a zaznamenají se zde údaje o žákovi, číslo hodiny výcviku a ujeté kilometry. Žák po jízdě potvrdí podpisem pravdivost zapsaných údajů. Tyto zápisy musí být autoškolou archivovány po povinnou dobu k nahlédnutí při případné kontrole nadřízeným úřadem.

3.4 Možnost sdružení výuky a výcviku na skupiny B + C

Podle zákona 247/2000Sb. lze na školách tohoto typu, ke kterým patří také zaměření na obory Autotronik a Mechanik opravář motorových vozidel, sdružit výuku a výcvik na skupiny B + C, což ve standardní autoškolě není možné.

Žáci školy, již bylo umožněno provozovat autoškolu, u kterých je získání řidičského průkazu základním předpokladem pro výkon povolání, na které ve škole připravují, či pro které je předmět ŘMV volitelným (nevolitelným) předmětem, smí být zařazeni do výcviku a výuky maximálně 2 roky před dosažením předepsaného věku pro udělení řidičského průkazu pro danou skupinu vozidel. Konečnou zkoušku pro získání řidičského oprávnění pak mohou složit po ukončení výuky a výcviku i před dosažením předepsaného věku, ovšem s tím, že samotné řidičské oprávnění jim bude uděleno až po jeho dosažení (Odst. 2 zák.247/2000Sb).

Při teoretické přípravě lze vyučovanou látku sloučit pro obě skupiny, až na některá specifika skupiny C. Také praktický výcvik ovládání a údržby je v některých částech shodný pro obě skupiny včetně praktické výuky zdravotní přípravy a hodin opakování i přezkoušení.

Počet hodin teoretické výuky předmětu Řízení motorových vozidel podle Školního vzdělávacího programu pro autotroniky je 64 h a probíhá během třetího ročníku ve čtyřletém oboru s maturitou, a to po dvou hodinách týdně. Během čtvrtého ročníku si žáci, kteří to nestihnou ve třetím ročníku, mohou dodělat autoškolu.

Počet hodin teoretické výuky předmětu Řízení motorových vozidel podle Školního vzdělávacího programu pro Mechanik opraváře motorových vozidel je 66 h a začíná probíhat koncem druhého a v průběhu třetího ročníku tříletého oboru s výučním listem, a to po dvou hodinách týdně.

Pokud bychom jen sečetli hodiny potřebné k teoretické výuce skupin B a C, které jsou zákonem předepsány, vyjde nám 74 hodin. K tomu musíme přičíst praktický výcvik zdravotnické přípravy 4 h, kterou také zajišťuje škola v hodinách teorie se zdravotníkem. Protože některé části, jak je uvedeno výše, se ale prolínají a není třeba je učit pro každou skupinu zvlášť, stačí dostatečně celkový počet hodin výuky v jednom 64 a 66 v druhém oboru. V příložené osnově předmětu Řízení motorových vozidel je rozepsáno, kolik hodin a čemu jsou výukové hodiny věnovány pro oba obory.

Při praktické výuce jízd se jedná o určený počet hodin strávených ve vozidle 28 h osobní a 18 h nákladní. Výuka údržby vozidel se provádí u vozidla každé skupiny a to B – 2h, C – 4h.

Výuka teorie probíhá dle rozvrhu hodin ve škole v rámci tříd jednotlivých oborů. Praktický výcvik v autoškole probíhá částečně místo teoretického vyučování či praxe na dílnách a částečně ve volném čase žáků. Žákům je tedy dovoleno k výcviku využít i čas určený pro výuku, a to podle nařízení ředitele školy.

3.5 Řízení motorových vozidel – jízdy

Uvolňování studentů z výuky pro potřeby autoškoly v rámci předmětu Řízení motorových vozidel – jízdy.

Výcviku jízd se zúčastní povinně každý žák autoškoly, a to s tímto režimem:

- 1. Z teoretického vyučování – cca 25–30 % času, tj. 3x, ve výjimečném případě 4x za školní rok, a to za podmínek, že:*
 - nebude uvolněn více než jedenkrát týdně,*
 - nebude chybět více než 1x (dvouhodinová lekce) v příslušném dni a týdnu,*
 - nebude chybět 2x na stejný vyučovací předmět v jednom týdnu.*
- 2. Z praktického vyučování – cca 30–40 %, a to za podmínek, že:*
 - nebude uvolněn více než jedenkrát týdně,*
 - nebude chybět více než 1x (dvouhodinová lekce) v příslušném dni a týdnu,*
 - nástupy budou, pokud je to možné, koordinovány podle oblastí tak, aby došlo k co nejmenším časovým ztrátám, žák při plánování upozorní na místo své praxe.*
- 3. Z doby osobního volna studenta, ale v době, kdy učitel autoškoly má řádnou pracovní dobu – cca 15–20 % (omezení práce přesčas).*
- 4. Absence z důvodu výuky v autoškole je evidována v třídní knize a v deníku výchovné skupiny. Tato absence se nezapočítává do zameškaných hodin (AŠ je součástí učebního plánu).*

Jízdy jsou plánovány při hodinách výuky teorie po dohodě se žákem, kdy je možnost jeho uvolnění, žáci mohou hodiny jízd v našem online organizačním programu autoškoly kdykoli zrušit, pokud jim naplánovaný čas z nějakého důvodu přestane vyhovovat. Samozřejmě je mohou zrušit nejpozději den dopředu bez finanční pokuty. Finanční postih je třeba v naší škole jako nástroj pro optimální využití pracovní doby učitele praktického výcviku, protože jinak nám vznikají velké prostoje náhlým odřeknutím jízd žáky.

Určené hodiny výcviku jsou dostatečné a žáci, pokud spolupracují, je zvládají. Pokud je to třeba, mohou si žáci dohodnout jízdy doplňkové, pokud si potřebují oživit návyky před závěrečnou zkouškou, tj. například po prázdninách, tedy po době, kdy školní autoškola nefunguje.

4 Výuka předmětu Řízení motorových vozidel

Výuka předmětu Řízení motorových vozidel je přizpůsobena nárokům, které stanoví zákon o zkouškách. Vybral jsem ze zákona pasáže, které jsou důležité pro vzdělávání v předmětu RMV pro žáky střední školy automobilních oborů.

4.1 Zákon č. 247/2000 Sb.

Základní ustanovení o zkouškách z odborné způsobilosti

§ 38

(1) Zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění a opakované zkoušky se provádí zpravidla v jeden den. 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.

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

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

(4) Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti pro jednotlivé skupiny vozidel a způsob jejich provádění je uveden v příloze č. 5.

§ 39

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

a) z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,

b) ze znalostí ovládání a údržby vozidla, jde-li o žadatele o řidičské oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E,

c) z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem.

(2) 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.

(3) Zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel jsou zahájeny testem z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy. Je-li žadatel o řidičské oprávnění u této zkoušky hodnocen stupněm „neprospěl“, nesmí pokračovat v dalších zkouškách do doby, kdy bude při opakované zkoušce hodnocen stupněm „prospěl“.

(4) Výsledek zkoušek zapisuje zkušební komisař do žádosti o přijetí k výuce a výcviku 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 přijetí k výuce a výcviku razítkem obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

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

(6) Pokud žadatel neovládá dostatečně nebo vůbec jazyk, ve kterém je konána zkouška, může zkoušku složit za přítomnosti tlumočnicka ustanoveného podle zvláštního zákona. 3b) Tlumočnicka si zajistí žadatel na vlastní náklady. Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se v takovémto případě koná ústně.

(7) Žadatel může využít možnosti podle odstavce 6 pouze v případě, pokud měl k dispozici tlumočnicka při všech hodinách výuky k řídičskému oprávnění. Účast tlumočnicka při výuce musí být doložena společně s účastí žadatele při výuce.

§ 39a

Žadatel o řídičské oprávnění je povinen zaplatit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, u kterého je zkušební komisař zaměstnán, za zkoušku z odborné způsobilosti 700 Kč; v případě opakovaných zkoušek žadatel zaplatí za opakovanou zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích 100 Kč, za opakovanou zkoušku ze znalosti ovládání a údržby vozidla 200 Kč a za opakovanou zkoušku z praktické jízdy 400 Kč.

4.2 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

§ 40

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

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

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

4.3 Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla

§ 41

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

(2) Jestliže žadatel o řídičské oprávnění je osobou sluchově postiženou, provede se zkouška za přítomnosti tlumočnicka v žadatelem zvoleném komunikačním systému neslyšících a hluchoslepých osob. Tlumočnicka si zajistí žadatel o řídičské oprávnění podle jiného právního předpisu 4) na své náklady.

(3) Prováděcí předpis stanoví rozsah požadovaných znalostí pro zkoušku z ovládání a údržby vozidla.

4.4 Zkouška z praktické jízdy

§ 42

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

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

a) základní znalosti a dovednosti úkonů přípravy vozidla před jeho použitím,

b) rozjíždění s různým stupněm obtížnosti,

c) zastavení vozidla,

d) couvání a otáčení při couvání,

e) zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj,

f) podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla,

g) zastavení a rozjíždění ve stoupání,

h) řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km/h.

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

a) v bezpečném řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích,

b) řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací,

c) řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací,

d) řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce,

e) řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je dovolena rychlost vyšší než 50 km/h.

f) ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích,

g) rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla,

h) správné reakce na vzniklou dopravní situaci.

(4) Od podmínky stanovené v odstavci 3 písm. c) lze upustit v případě, že žadatel absolvoval výcvik v provozovně provozovatele autoškoly s místem v okrese, kde není křižovatka řízená světelnou signalizací.

(5) Výčet jednotlivých znalostí, dovedností a chování a podrobnosti o požadavcích na zkoušku včetně náležitostí záznamu o zkoušce stanoví prováděcí předpis.

§ 43

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

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

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

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

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

(6) Vynecháno, nevztahuje se k našemu oboru.

(7) Pokud je zkouška prováděna na vozidle, které je konstrukčně přizpůsobené osobě tělesně postižené, nebo na vozidle, které je vybavené automatickou převodovkou, zapíše zkušební komisař tuto skutečnost do žádosti o přijetí k výuce a výcviku a do protokolu o zkouškách. Tento zápis pak slouží jako podklad pro omezení řidičského oprávnění podle zvláštního zákona 2a).

4.5 Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel při sdružené výuce a výcviku

§ 44

(1) Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se provádí jedním testem.

(2) Při zkoušce z předmětu ovládní a údržba vozidla se počítají otázky stanovené pro jednotlivé skupiny vozidel.

(3) Zkouška z praktické jízdy se provádí na vozidlech z každé skupiny vozidel, pro které byla prováděna sdružená výuka a výcvik.

§ 45

Vynecháno, nevztahuje se k našemu oboru.

5 Výuka a výcvik v praxi školy

Ve školním výukovém programu se tyto obory vyučují podle osnov, které vycházejí také ze zákona 247/2000 Sb.

Po absolvování předmětu Řízení motorových vozidel přichází zkoušky ze znalostí a dovedností žáků. Učitelé tohoto předmětu ve škole mají vlastní metodiku toho, jak přezkoušet znalosti žáků a udělit jim hodnocení. V průběhu tohoto předmětu žáci absolvují výcvik ve vozidlech skupiny B a C. Žáci tohoto druhu škol a oborů mají výjimku ze zákona a mohou dělat sdružený výcvik skupin B a C najednou. Ostatní lidé musí nejprve úspěšně dokončit skupinu B a potom teprve mohou začít nový výcvik na skupinu C. Pro žáky těchto škol a oborů je to velká výhoda časová i finanční.

Jako další výhodu mají žáci těchto oborů, že i před dokončením tohoto předmětu mohou skládat státní zkoušku pro získání řidičského průkazu, a to i před dovršením plnoletosti. Pokud mají dostatečné znalosti a zkoušku úspěšně složí, o řidičský průkaz potom mohou požádat na patřičném úřadě, ale až po dosažení plnoletosti. Zkoušku ale, už mají složenou. Tato výhoda se žákům hodí před závěrečnými zkouškami, kdy se musí věnovat studiu ostatních předmětů, zatímco autoškolu už mohou mít ukončenu.

Před přihlášením na státní zkoušku se učitel přesvědčí, že žák je připraven zkoušku úspěšně vykonat, a to uděláním kontrolních testů znalostí žáka, které jsou většinou prováděny na počítačové technice a jízdami s vozidly. Pro skupinu C, tedy nákladní automobil, se navíc skládá zkouška z ovládání a údržby vozidla. Je stanoveno 45 otázek týkající se techniky a jízdy a žák musí správně zodpovědět namátkou tři z nich.

Státní zkoušky z řízení motorových vozidel začínají nejprve testy z teoretických znalostí. Žáci se dostaví do zkušební místnosti úřadu, kde se zkoušky za dohledu státních zkušebních komisařů provádí, a na počítačích napíšou kontrolní test skládající se z 25 otázek o předpisech provozu vozidel, správného způsobu jízdy a zdravotní přípravy.

5.1 Základní charakteristika testu:

- Počet otázek: 25
- Časový limit: 30 minut
- Maximální počet bodů pro složení zkoušky: 50
- Minimální nutný počet bodů pro složení zkoušky: 43

5.2 Struktura otázek:

- 10 otázek ze skupiny Pravidla provozu na pozemních komunikacích (každá otázka za 2 body)
- 3 otázky ze skupiny Dopravní situace (každá otázka za 4 body)
- 1 otázka ze skupiny Zdravotnická příprava (otázka za 1 bod)
- 3 otázky ze skupiny Dopravní značky (každá otázka za 1 bod)
- 2 otázky ze skupiny Předpisy související s provozem (každá otázka za 2 body)
- 4 otázky ze skupiny Zásady bezpečné jízdy (každá otázka za 2 body)
- 2 otázky ze skupiny Předpisy o podmínkách provozu vozidel (každá otázka za 1 bod)

5.3 Zákonem stanovené normy

Tímto zákonem stanovené normy jsou dostatečné a autoškolám většinou vyhovují. Pokud má žák zájem, je schopen po absolvování výuky a výcviku složit zkoušku úspěšně. Jestliže si ale sám nevěří, ví, že se nepřipravil dostatečně či na zkoušku nejde na doporučení učitele, může samozřejmě ve výcviku či výuce pokračovat až do splnění svých stanovených cílů a teprve potom se přihlásit na zkoušku. Autoškoly, pokud pracují dobře, jsou si vědomy závažnosti dobré

přípravy budoucích řidičů a v žádném případě žáky do zkoušek netlačí. Snaží se člověka připravit kvalitně na vstup do provozu motorových vozidel na veřejných komunikacích.

Jsou samozřejmě vedeny debaty nejen v naší zemi o nastavení parametrů výuky, metodiky nebo typu řidičského průkazu na zkušební dobu či převzetí nějakého úspěšnějšího výukového modelu jiné země, ale to je stále ve stadiu vývinu. Pro nástin situace uvádím vyzývací dopis na kongres o vzdělávání v dopravě, evropské organizace věnující se této problematice řeší stejné problémy a hledají cesty ke zkvalitnění výuky řidičů, stejně jako je tomu u nás.

International Commission for Driver Testing

50. KONGRES CIECA 2018

„Bezpečné řízení pro život: prostřednictvím výchovy, výcviku a testováním měníme přístup a chování.“

Rozšiřujte prosím tuto informaci mezi osoby, které by mohly mít zájem o předložení/přednesení přednášky anebo o účast na kongresu.

50. valné shromáždění CIECA a kongres se uskuteční v Belfastu, Severní Irsko, ve středu a ve čtvrtek 30. a 31. května 2018. Valné shromáždění a kongres budou hosty agentury Driver & Vehicle Agency v hotelu Europa, který se nachází v centru Belfastu.

Během let bylo na světě provedeno mnoho různých změn ve výuce řízení, výcviku a při testování ve snaze zlepšit schopnosti řidičů – začátečníků a snížit riziko, že budou účastníky nějaké kolize. Tyto změny jsou zaměřeny především na to, aby oslovovaly nezkušené a nezralé (mladé) řidiče – začátečníky a převážně byly ve formě:

- *Změn celé struktury výcviku prováděného před zkouškou, např. se jednalo o zavedení minimálního počtu hodin výcviku řízení na silnici předtím, než je studentovi umožněno skládat praktickou zkoušku.*
- *Zlepšování kvality výcviku řízení a vzdělávání ohledně struktury, metod anebo obsahu tak, aby obsahovaly prvky vyžadující vyšší úroveň zručnosti spojené s rámcem GDE Matrix. (Goals for Driver Education).*
- *Změny při zkouškách z praktické jízdy, jako je delší doba řízení na silnici při zkoušce, zavedení samostatného řízení a zavedení testování postřehu a vnímání rizikových situací.*
- *Zavedení zkušebních období, během nichž pro řidiče – začátečníky platí omezení a přísnější podmínky, tj. na počátku období řízení po složení zkoušky.*

I přes tato opatření zůstává míra kolizí mladých řidičů – začátečníků mezi 17 a 24 lety vyšší, než v případě ostatních věkových kategorií. Výzkumy naznačují, že tomu tak pravděpodobně je kvůli dvěma hlavním faktorům:

(1) Nedostatek zkušeností s řízením: mladí řidiči – začátečníci mají neodpovídající ostatní dovednosti, jako je vnímání rizik a schopnost nastavit riziko jejich vlastním schopnostem.

(2) Faktory spojené s věkem jako jsou vývoj mozku, jejich zvýšená citlivost na sociální prostředí a účinek faktorů jako jsou alkohol, drogy a rozptylování.

Pokud mají tyto faktory přímou spojitost s vysokou mírou kolizí a vysokým rizikovým faktorem u řidičů – začátečníků, co dalšího může být učiněno, aby to ovlivnilo přístup a chování a snížilo vysoké množství nehod na silnicích, které příliš často končí smrtí a vážným zraněním způsobeným mladým řidičem – začátečníkem?

Abychom byli schopni odpovědět na tuto otázku, vyzýváme případné přednášející, aby nám předložili resumé svých příspěvků. Všechny předkládané příspěvky zasílejte CIECA.

Upozorňujeme, že termín pro podání příspěvků je 8. prosince 2017.

Resumé jednotlivých přednášek budou prostudována kolegy z programového výboru CIECA a do 20. února 2018 budete informováni o výsledku.

6 Shrnutí o výuce a výcviku

Po skončení výuky a výcviku autoškola žáka přihlásí na příslušný úřad a ten přidělí termín zkoušky jak z teorie, tak z praktické jízdy. Teoretická část zkoušky probíhá testem na počítači ve zkušebních místnostech Magistrátu města – odbor dopravně správních činností pod dohledem státem určených zkušebních komisařů, kteří musí splňovat přísná kritéria komisařských zkoušek a vlastnit platný komisařský průkaz.

Testy jsou veřejně přístupné na internetové síti a kdokoli umí pracovat s internetem, je může vyzkoušet a hned se dozvědět výsledek. Na internetových stránkách ministerstva dopravy (www.mdcz.cz) jsou například volně přístupné jak testy, tak i soubor všech otázek testů. Otázky do jednotlivých testů vybírá a řadí počítačový program. Čas od času ministerstvo otázky aktualizuje, takže nejsou stále stejné.

Po neúspěšné zkoušce je pro žáky dalším smysluplným krokem nejen objednání v autoškole na zkoušku další a další, což je časově i finančně náročné, ale hlavně pečlivé zopakování prostudované látky, nebo i domluvení doplňkových jízd. Ve většině případů k tomu sami žáci dojdou, naučí se a zkoušku složí, pokud řidičský průkaz opravdu chtějí nebo i potřebují. Ti úspěšní se připravují studiem a zkoušením dostatečně. Kvalitu přípravy na teoretickou část pozná každý žák sám. Jestliže žákům po přípravě zkušební testy vycházejí stále na hodnotu „prospěl“, pak jsou dostatečně připraveni na úspěšné složení zkoušky z teorie. Jestliže jsou výsledky nejisté a úspěšnost je kolísavá, nebo je dokonce větší část zkušebních testů neúspěšná, příprava je špatná a zkouška pravděpodobně nedopadne dobře. Přípravu si musí každý buď s pomocí učitele, nebo individuálně podle toho, jak se zná, nastavit sám. Někomu stačí méněkrát si procvičit testy a přečíst předpisy, někdo musí cvičit hodně, aby dosáhl úspěchu. V případě nejasností se samozřejmě žák při přednáškách nebo jízdách může poradit s učitelem.

Velkým nedostatkem při přípravě na teoretickou část je, že žáci, a to nejen naši autoškoly, ale autoškol všeobecně, jdou nejjednodušší cestou a neučí se předpisy z doporučené literatury a minimálně navštěvují přednášky. Jen drilují zkušební testy. Bohužel touto cestou se zkušební testy také dají zvládnout, ale žák se samozřejmě mnoho důležitých informací o pravidlech provozu nedozví a povinnými výcvikovými jízdami to nedožene. Příprava budoucího řidiče je pak nedostatečná a žák sám nemá dostatek zodpovědnosti vůči sobě ani ostatním, aby vědomosti doplňoval. Autoškolou pro něj učení končí a začíná přizpůsobování předpisů sobě a zapomínání vědomostí již nabytých. Potom se někdy dostávají do autoškol zpět někteří řidiči, kteří dokonce díky svým přestupkům přišli o řidičský průkaz a musí před vrácením řidičského průkazu udělat přezkoušení z odborné způsobilosti. Tedy z teoretických znalostí a praktickou jízdou s každou skupinou vozidel, kterou chtějí vrátit.

Malou negativní ukázkou jsou uvedené údaje na internetových stránkách Besipu (<http://www.ibesip.cz/>) z vyšetření nehod za jeden rok, kde spektrum řidičů je široké a jejich uvedené chyby jsou závažnější. Také je k zamyšlení, kde vznikají, v autoškolách to ale nebude:

Nesprávný způsob jízdy jakožto hlavní příčina dopravních nehod se podílí skoro na 64 % nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Dalších více než 19 % nehod připadá na zapomenutí přednosti v jízdě, téměř 15 % nehod je zaviněno nepřiměřenou rychlostí jízdy a 2 % nehod je způsobeno řidiči v důsledku nesprávného předjíždění. U všech hlavních příčin můžeme pozorovat zvýšení počtu usmrčených osob – u nepřiměřené rychlosti jízdy o 17,1 %, u nesprávného předjíždění o 91,4 %, u nedání přednosti o 13,1 % a u nesprávného způsobu jízdy o 6,5 %.

Ty opravdu závažné následky stále mají nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí jízdy, protože v průměru při každé necelé 51. nehodě byla usmrcena zúčastněná osoba.“ (*ibesip.cz*, @2018)

6.1 Vrácení řidičského průkazu

Běžně učitelé autoškol v průběhu kontroly znalostí a schopností u lidí, kteří žádají o vrácení řidičského průkazu (tedy před přihlášením na zkoušku), shledávají základní nedostatky vědomostí a také špatné návyky při řízení vozidla. Často ale tito lidé překypují sebejistotou.

Zákonem stanovená příprava autoškolami pro budoucí řidiče je dostatečná na to, aby člověk zvládl samostatně vyjet do provozu bez nebezpečí brzké nehody, ale bude vždy malá na to, jaké spektrum znalostí včetně jízdních podmínek a vlastností vozidel by dobrý řidič znát měl. Jedním z kroků ke zlepšení je například před časem změněná zkouška z ovládání motocyklů, kde budoucí řidič musí prokázat alespoň dobré a jisté ovládání motocyklu při samostatné jízdě jak na cvičišti, kde plní stanovené úkoly z ovládání stroje, tak i v běžném provozu při samostatné jízdě, kde je navigován přes komunikační zařízení zkušebním komisařem. Zkušební komisař veze učitel autoškoly v autě za žákem. Dalším krokem ke zlepšení ovládání vozidla jsou dodatečné kurzy bezpečné jízdy jak pro motocykly, tak pro ostatní vozidla, včetně tzv. školy smyků, kam samozřejmě zamíří dobrovolně jen malá část motoristů, protože jsou v naprosté většině placené. Někteří z řidičů jdou na kurzy akreditované, protože jim hrozí odebrání řidičského průkazu a absolvováním tohoto kurzu bezpečné jízdy se jim část nasbíraných bodů ještě před dosažením limitu 12 bodů za určitých podmínek odečte. Jinak je po dosažení počtu 12 bodů řidičský průkaz odebrán.

6.2 Zkouška z praktické jízdy

Po složení teoretické části může žák autoškoly přistoupit ke zkoušce z praktické jízdy. Zde se projeví nejen znalosti z teorie, ale i znalosti z výcviku v praxi, a to jak z ovládání vozidla, tak v předvídatosti a obezřetnosti.

Před vlastní zkouškou zkušební komisař zkontroluje doklady žáka autoškoly, vždy přednese poučení, v kterém sdělí, že jízda musí být bezpečná a samostatná. Před jízdou provede žák kontrolu vozidla. Zkušební komisař v průběhu praktické zkoušky z jízdy sedí v osobním vozidle na zadním sedadle spolujezdce a určuje cestu. V nákladním vozidle sedí na sedadle uprostřed. Pokud je do jízdy při zkoušce nucen zasáhnout nějakým způsobem učitel, který sedí při zkoušce na sedadle spolujezdce vpředu, a to ať verbálně nebo fyzicky, je potom jízda vždy vyhodnocena zkušebním komisařem jako neúspěšná. Samozřejmě jízda s vozidlem musí být také bez přestupků, nebo dokonce nezvládnutí vozidla.

7 Základní rozdělení hodin výuky oboru Autotronik

V další kapitole uvádím, čemu se žáci během výuky věnují a kolik na to mají určeno času podle školního vzdělávacího programu. Je z toho patrné, jaká část výukových hodin je věnována předmětu ŘMV a které předměty mohou být pro ŘMV přínosné nejvíce.

7.1 Školní vzdělávací program

Kód a název oboru:39-41-L/01 Autotronik

Stupeň vzdělání:střední vzdělání s maturitou

Délka studia:4 roky

Forma studia:denní

Datum platnosti:1. 9. 2009 počínaje 1. ročníkem

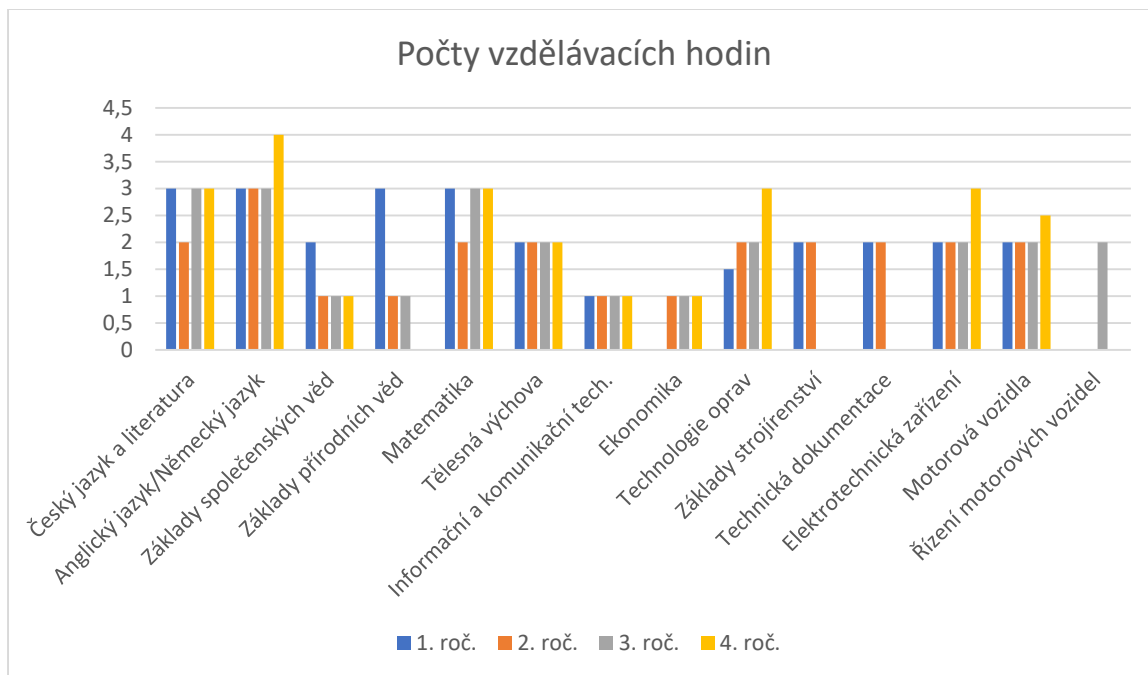
Všechny předměty jsou povinné, cizí jazyk žáci volí mezi ANG a NEM.

Počet hodin teoretického a praktického vyučování v jednotlivých ročnících.

Tabulka 1: ŠVP Autotronik

ŠVP Autotronik							
Předmět	Zkratka	Týdně	Celkem	1. roč.	2. roč.	3. roč.	4. roč.
Český jazyk a literatura	CJL	11	352	3	2	3	3
Anglický jazyk	ANG	12	384	3	3	3	3+1
Německý jazyk	NEM						
Základy společenských věd	ZSV	5	160	2	1	1	1
Základy přírodních věd	ZPV	5	160	3	1	1	0
Matematika	MAT	11	352	3	2	3	3
Tělesná výchova	TEV	8	256	2	2	2	2
Informační a komunikační tech.	IKT	4	128	1	1	1	1
Ekonomika	EKA	3	96	0	1	1	1
Technologie oprav	TEO	8,5	272	1,5	2	2	3
Základy strojírenství	ZST	4	128	2	2	0	0
Technická dokumentace	TED	4	128	2	2	0	0
Elektrotechnická zařízení	ELZ	9	288	2	2	2	3
Motorová vozidla	MTV	8,5	272	2	2	2	2,5
Řízení motorových vozidel	RMV	2	64	0	0	2	0
Praktické vyučování	PV	37,5	1200	6	10,5	10,5	10,5
Celkem		132,5	4240	32,5	33,5	33,5	33

Graf zobrazuje počty vzdělávacích hodin oboru „Mechanik opravář motorových vozidel“. Vynechán je počet hodin praktického vyučování, kde je největší počet hodin a graf by byl s tímto předmětem nepřehledný.



Graf 7.1: Počty vzdělávacích hodin oboru „Autotronik“

Tabulka 2: Teoretické a praktické vyučování

	1. ročník	2. ročník	3. ročník	4. ročník
Teoretické vyučování	26,5	23	23	23,5
Praktické vyučování	6	10,5	10,5	10,5
Celkem	32,5	33,5	33,5	34

7.2 Osnova a rozdělení výukových hodin

V této osnově je objasněn obsah předmětu a také to, jak bude žák připravován.

39-41-L/01 Autotronik

Pojetí vyučovacího předmětu:

a) obecné vzdělávací cíle tohoto předmětu:

- předat žákům znalosti o předpisech o provozu na pozemních komunikacích,
- naučit žáky teoretické znalosti a zásady bezpečné jízdy a naučit je tyto teoretické vědomosti provádět v praxi,
- obeznámit žáky s ovládáním a údržbou vozidla,
- předat žákům základy první pomoci a naučit je provádět první pomoc v praxi,
- naučit žáky řídit vozidla skupin B a C;

b) charakteristika učiva:

- rozvoj teoretických vědomostí a zdokonalování praktických dovedností v ovládání motorového vozidla,
- podpora smyslu pro zodpovědnost a svědomitost v průběhu řízení motorového vozidla,
- podpora smyslu pro využitelnost a účelnost s ohleduplností na životní prostředí,
- rozvíjení komunikativních a motorických schopností a dovedností v průběhu řízení určitých druhů motorových vozidel;

c) pojetí výuky:

- výuka předmětu ŘMV probíhá v souladu se zákony pro provozování autoškol,
- při výuce jsou žákům osvětleny jednotlivé paragrafy příslušných zákonů,
- výuka praktické údržby probíhá na modelech a s pomocí tzv. cvičných vozů,
- výuka zdravotní přípravy probíhá teoreticky pomocí výkladu za použití audiovizuální techniky, prakticky pak s pomocí modelů a pomůcek schválených pro výuku první pomoci;

d) hodnocení výsledků žáků – žák je hodnocený ve třech pohledech obsahově totožných jako při závěrečné zkoušce v autoškole:

- k prověřování znalostí zákonů a pravidel pro provoz vozidel dochází formou schválených zkušebních testů,
- znalost techniky údržby a oprav motorových vozidel jsou prověřována v podobě ústní ve třídě, a to na modelech díky zkušebním otázkám, které předepisuje zákon pro závěrečnou zkoušku v autoškole,
- znalost praktických dovedností je ověřována při praktické jízdě ve cvičném motorovém voze při účasti v běžném provozu na pozemních komunikacích;

e) přínos předmětu k rozvoji klíčových kompetencí a průřezových témat:

- přispívá zásadně k profilaci žáka jakožto opraváře a specialisty,
- má návaznost na předměty automobily, opravárenství, diagnostika a praktický výcvik.

Aplikace průřezových témat:

Člověk a životní prostředí:

- vědomí šetrnosti k životnímu prostředí při jakékoli manipulaci s vozidlem.

Člověk a svět práce:

- díky získání řidičského průkazu žák nabyde dalších profesních kompetencí.

Informační a komunikační technologie:

- vyhledávání informací pro praktické řešení a rozhodování, příprava i zkoušení systémem PC.

7.3 Rozpis učiva – předmětu ŘMV

Kapitola „Rozpis učiva předmětu RMV“ je věnována popisu toho, čemu jsou jednotlivé výukové hodiny tohoto předmětu určeny a jaké by měli mít žáci znalosti po absolvování daných hodin. Ověřování znalostí probíhá průběžně při výuce, a to testy ze znalostí a také zkoušením znalostí žáků i na počítačích. Žáci jsou na konci předmětu hodnoceni jako prospěl/neprospěl.

39-41-L/01 Autotronik – 3. ročník

Tabulka 3: Rozpis učiva – předmětu ŘMV

Výsledky vzdělávání a kompetence	Tematické celky	Hodiny (celkem 64)
<p>Žák:</p> <ul style="list-style-type: none"> - je seznámen s obsahem a cílem předmětu, - orientuje se v zákonech týkajících se provozu na pozemních komunikacích. 	<p>1. Úvod</p> <p>1.1 Seznámení s předmětem a se zákonem o provozu na pozemních komunikacích a také o změnách některých zákonů.</p>	2
<ul style="list-style-type: none"> - zná a rozumí obsahu jednotlivých paragrafů zákonů, - rozumí dopravním situacím a umí je řešit dle pravidel, - orientuje se v chování ostatních účastníků silničního provozu, - dokáže tyto znalosti aplikovat při přezkoušení formou testu, - dokáže tyto znalosti aplikovat v silničním provozu, - zná a rozumí obsahu dalších paragrafů a zákonů s tím souvisejících. 	<p>2. Výuka pravidel v silničním provozu</p> <p>2.1 Vymezení základních pojmů</p> <p>2.2 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích a jejich povinnosti</p> <p>2.3 Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích</p> <p>2.3.1 Směr a způsob jízdy</p> <p>2.3.2 Jízda v jízdních pružích a ve zvláštních případech</p> <p>2.3.3 Odbočování a jízda křižovatkou</p> <p>2.3.4 Rychlost jízdy</p> <p>2.3.5 Znamení o změně směru jízdy, předjíždění a objíždění</p> <p>2.4 Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení</p>	14
<ul style="list-style-type: none"> - dokáže vyjmenovat faktory ovlivňující bezpečnost provozu, - je si vědom možných rizik a jejich původu, - analyzuje situaci v provozu a dokáže na ni reagovat. 	<p>3. Výuka teorie zásad bezpečné jízdy</p> <p>3.1 Zásady ovládní automobilu</p> <p>3.2 Dopravní situace a bezpečná jízda</p> <p>3.3 Zásady defenzivní jízdy.</p>	10
<ul style="list-style-type: none"> - dokáže rozpoznat jednotlivé součásti vozidla, jejich kontrolu a jednoduché závady sám opravit. 	<p>4. Výuka ovládní a údržby vozidla</p> <p>4.1 Seznámení s automobilem</p> <p>4.2 Základní části automobilu</p> <p>4.3 Motor, převodová ústrojí, podvozek automobilu</p> <p>4.4 Nejběžnější závady, jejich projevy a odstranění</p> <p>4.5 Základní jízdní úkony, úkony před jízdou</p>	12
<ul style="list-style-type: none"> - dokáže provést základní způsoby první pomoci a správně se zachovat při dopravní nehodě. 	<p>5. Výuka zdravotnické přípravy</p> <p>5.1 Co dělat při dopravní nehodě</p>	2

- prokáže své znalosti z předpisů pro provoz vozidel při přezkoušení formou testů, z údržby vozidel při ústním přezkoušení a dokáže tyto své znalosti aplikovat v praxi.	6. Opakování přezkoušení	4
- zná a rozumí obsahu jednotlivých paragrafů zákonů, - rozumí dopravním situacím a umí je řešit dle pravidel, - orientuje se v chování ostatních účastníků silničního provozu, - dokáže tyto znalosti aplikovat při přezkoušení formou testu, - dokáže tyto znalosti aplikovat v silničním provozu, - zná a rozumí obsahu dalších paragrafů a zákonů s tím souvisejících.	7. Výuka pravidel v silničním provozu 7.1 Vjíždění na pozemní komunikaci, otáčení a couvání, zastavení a stání 7.2 Železniční přejezd, jízda na dálnici 7.3 Osvětlení vozidel, výstražná znamení, vlečení motorových vozidel a čerpání pohonných hmot 7.4 Překážka provozu, zastavení vozidla v tunelu, dopravní nehoda	6
- dokáže vyjmenovat faktory ovlivňující bezpečnost provozu, - je si vědom možných rizik a jejich původu, - analyzuje situaci v provozu a dokáže na ni reagovat.	8. Výuka teorie zásad bezpečné jízdy 8.1 Zásady bezpečné jízdy pro skupinu C 8.2 Jízda v nebezpečných situacích, mlha, tma, náledí atd.	4
	8.3 Řidič a alkohol	
- zvládá složitější jízdní úkony.	9. Výuka ovládání a údržby vozidla 9.1 Složitější jízdní úkony	2
- je schopen provést základní způsoby první pomoci.	10. Zdravotnická praktická příprava 10.1 Ohrožení životně důležitých funkcí 10.2 Silné krvácení, poranění spojené se šokem, pronikající poranění hrudníku	4
- prokáže své znalosti z předpisů pro provoz vozidel při přezkoušení formou testů, z údržby vozidel při ústním přezkoušení a dokáže tyto své znalosti aplikovat v praxi.	11. Opakování	4

Řízení motorových vozidel je předmět, který se realizuje podle pravidel výuky a výcviku v autošколе.

Učební osnova předmětu je daná platným obsahem a rozsahem výuky a praktického výcviku k získání řidičského oprávnění pro skupinu C.

8 Základní rozdělení hodin výuky oboru Mechanik a opravář motorových vozidel

V další kapitole uvádím, čemu se žáci během výuky tohoto oboru věnují a kolik na to mají určeno času podle školního vzdělávacího programu. Je z toho patrné, jaká část výukových hodin je věnována předmětu ŘMV.

8.1 Školní vzdělávací program

Kód a název oboru:23-68-H/01 Mechanik a opravář motorových vozidel

Stupeň vzdělání:střední vzdělání s výučním listem

Délka studia:3 roky

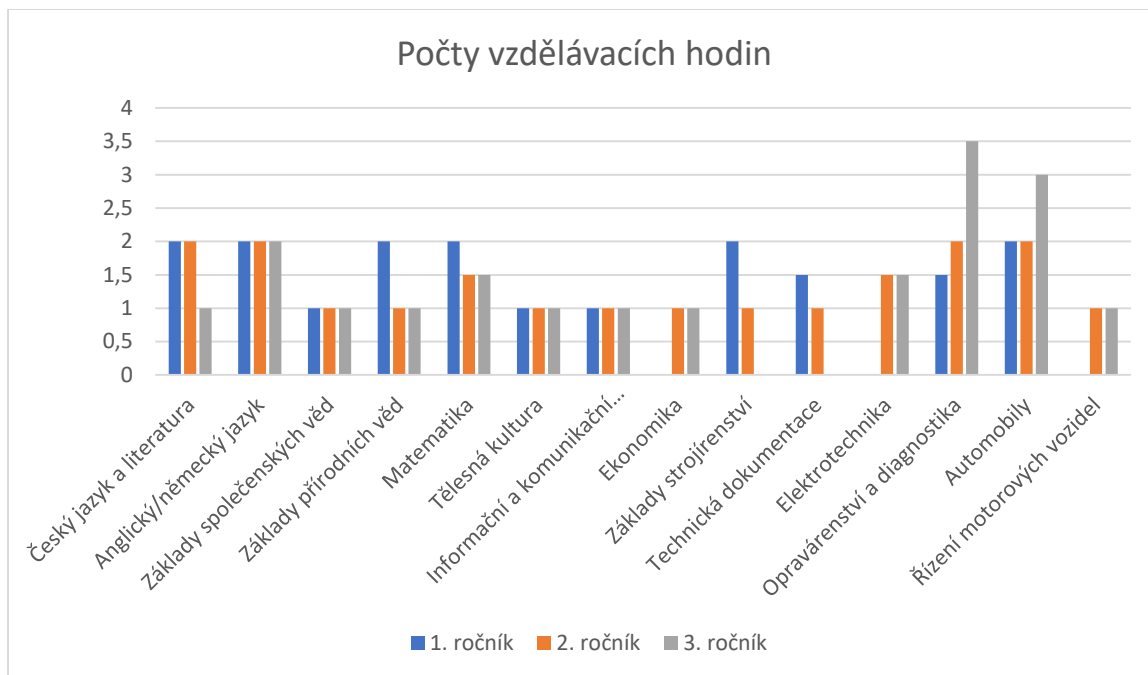
Forma studia:denní

Datum platnosti:od data platnosti ŠVP

Tabulka 4: ŠVP Mechanik opravář motorových vozidel

ŠVP Mechanik opravář motorových vozidel						
Předmět	Zkratka	Týdně	Celkem	1. ročník	2. ročník	3. ročník
Český jazyk a literatura	CJL	5	165	2	2	1
Anglický jazyk	ANG	6	198	2	2	2
Německý jazyk	NEM					
Základy společenských věd	ZSV	3	99	1	1	1
Základy přírodních věd	ZPV	4	132	2	1	1
Matematika	MAT	5	165	2	1,5	1,5
Tělesná kultura	TKU	3	99	1	1	1
Informační a komunikační technologie	IKT	3	99	1	1	1
Ekonomika	EKA	2	66	0	1	1
Základy strojírenství	ZST	3	99	2	1	0
Technická dokumentace	TED	2,5	82,5	1,5	1	0
Elektrotechnika	ELT	3	99	0	1,5	1,5
Odborný výcvik	OV	49	1617	15	16,5	17,5
Opravárenství a diagnostika	ODA	7	231	1,5	2	3,5
Automobily	AUM	7	231	2	2	3
Řízení motorových vozidel	RMV	2	66	0	1	1
Celkem		104,5	3448,5	33	35,5	36

Graf zobrazuje počty vzdělávacích hodin oboru „Mechanik opravář motorových vozidel“. Vynechán je počet hodin odborného výcviku, kde je největší počet hodin a graf by byl s tímto předmětem nepřehledný.



Graf 8.1: Počty vzdělávacích hodin oboru „Mechanik opravář motorových vozidel“

Všechny předměty jsou povinné, cizí jazyk žáci volí mezi ANG a NEM .

Učivo estetického vzdělávání je zařazeno v předmětu Český jazyk a literatura.

Tabulka 5: Teoretické vyučování a odborný výcvik

	1. ročník	2. ročník	3. ročník
Teoretické vyučování	18	19	18,5
Odborný výcvik	15	16,5	17,5
Celkem	33	35,5	36

8.2 Osnova a rozdělení výukových hodin

Osnova a rozdělení hodin v předmětu ŘMV oboru Mechanik opravář motorových vozidel.

V této osnově je objasněn obsah předmětu a také to, jak bude žák připravován.

23-68-H/01 Mechanik opravář motorových vozidel

Pojetí vyučovacího předmětu

a) obecné cíle vyučovacího předmětu:

- naučit žáky předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- seznámit žáky s teorií řízení a zásad bezpečné jízdy a naučit je tyto aplikovat v praxi,
- naučit žáky ovládání a údržbě vozidla,
- seznámit žáky se základy první pomoci a naučit je aplikovat první pomoc v praxi,
- naučit žáky řídit vozidla skupin B a C;

b) charakteristika učiva:

- rozvoj teoretických vědomostí a zdokonalování praktických dovedností v ovládání motorového vozidla,
- podpora smyslu pro zodpovědnost a svědomitost v průběhu řízení motorového vozidla,
- podpora smyslu pro využitelnost a účelnost s ohleduplností na životní prostředí,
- rozvíjení komunikativních a motorických schopností a dovedností v průběhu řízení určitých druhů motorových vozidel;

c) pojetí výuky:

- výuka předmětu ŘMV probíhá v souladu se zákony pro provozování autoškol,
- při výuce jsou žákům osvětleny jednotlivé paragrafy příslušných zákonů,
- výuka praktické údržby probíhá na modelech a s pomocí tzv. cvičných vozů,
- výuka zdravotní přípravy probíhá teoreticky pomocí výkladu za použití audiovizuální techniky, prakticky pak s pomocí modelů a pomůcek schválených pro výuku první pomoci;

d) hodnocení výsledků žáků – žák je hodnocený ve třech pohledech obsahově totožných jako při závěrečné zkoušce v autoškole:

- k prověřování znalostí zákonů a pravidel pro provoz vozidel dochází formou schválených zkušebních testů,
- znalost techniky údržby a oprav motorových vozidel jsou prověřována v podobě ústní ve třídě, a to na modelech díky zkušebním otázkám, které předepisuje zákon pro závěrečnou zkoušku v autoškole,
- znalost praktických dovedností je ověřována při praktické jízdě ve cvičném motorovém voze při účasti v běžném provozu na pozemních komunikacích;

e) přínos předmětu k rozvoji klíčových kompetencí a průřezových témat:

- tento předmět přispívá výraznou měrou k profilaci žáka jakožto opraváře a specialisty, navazuje na předměty automobily, opravárenství, diagnostika a praktický výcvik.

Aplikace průřezových témat

Člověk a životní prostředí:

- vědomí šetrnosti k životnímu prostředí při jakékoli manipulaci s vozidlem.

Člověk a svět práce:

- získáním řidičského průkazu nabývá žák dalších profesních kompetencí.

Informační a komunikační technologie:

- vyhledávání informací pro praktické řešení a rozhodování, příprava i zkoušení systémem PC.

8.3 Rozpis učiva – řízení motorových vozidel

Z tabulky ŠVP pro obor Autotronik i Mechanik opravář motorových vozidel vyplývá, že předměty ve vztahu k předmětu Řízení motorových vozidel jsou hlavně tři. Opravárenství a diagnostika vozidel, Automobily a poslední je Odborný výcvik.

Ze soupisu klíčových kompetencí absolventů těchto oborů (které jsou uvedeny níže) můžeme zjistit, co jim může pomoci při zvládnutí zkoušky v Řízení motorových vozidel.

23-68-H/01 Mechanik opravář motorových vozidel

Tabulka 6: Rozpis učiva – řízení motorových vozidel

Výsledky vzdělávání a kompetence	Tematické celky
<p>Žák:</p> <ul style="list-style-type: none"> - je seznámen s obsahem a cílem předmětu, - orientuje se v zákonech týkajících se provozu na pozemních komunikacích, 	<p>1. Úvod</p> <p>1.1 Seznámení s předmětem a se zákonem o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů</p>
<ul style="list-style-type: none"> - zná obsah jednotlivých paragrafů zákonů a rozumí jim, - rozumí dopravním situacím a umí je řešit dle pravidel, - orientuje se v chování ostatních účastníků silničního provozu, - aplikuje tyto znalosti při přezkoušení formou testu, - aplikuje tyto znalosti v silničním provozu, - rozumí obsahu dalších paragrafů a zákonů s tím souvisejících, 	<p>2. Výuka pravidel v silničním provozu</p> <p>2.1 Vymezení základních pojmů</p> <p>2.2 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích a povinnosti účastníků</p> <p>2.3 Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Směr a způsob jízdy. Jízda v jízdních pružích a ve zvláštních případech. Odbočování a jízda křižovatkou. Rychlost jízdy. Znamení o změně směru jízdy, předjíždění a objíždění.</p> <p>2.4 Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení</p>
<ul style="list-style-type: none"> - vyjmenuje faktory ovlivňující bezpečnost provozu, - je si vědom možných rizik a jejich původu, - analyzuje situaci v provozu a dokáže na ni reagovat, 	<p>3. Výuka teorie zásad bezpečné jízdy</p> <p>3.1 Zásady ovládní automobilu</p> <p>3.2 Dopravní situace a bezpečná jízda</p> <p>3.3 Zásady defenzivní jízdy</p>
<ul style="list-style-type: none"> - rozpozná jednotlivé součásti vozidla, jejich kontrolu a jednoduché závady sám opraví, - zvládá jízdní úkony, 	<p>4. Výuka ovládní a údržby vozidla</p> <p>4.1 Seznámení s automobilem</p> <p>4.2 Základní části automobilu</p> <p>4.3 Motor, převodová ústrojí, podvozek automobilu</p> <p>4.4 Nejběžnější závady, jejich projevy a odstranění</p> <p>4.5 Základní jízdní úkony, úkony před jízdou</p>
<ul style="list-style-type: none"> - provede základní způsoby první pomoci, - zachová se správně při dopravní nehodě, 	<p>5. Výuka zdravotnické přípravy</p> <p>5.1 Jednání při dopravní nehodě</p>
<ul style="list-style-type: none"> - prokáže své znalosti předpisů pro provoz vozidel při přezkoušení – formou testů, z údržby vozidel při ústním přezkoušení a dokáže tyto své znalosti aplikovat v praxi. 	<p>6 Opakování, přezkoušení</p>

9 Klíčové odborné kompetence absolventa

Je schopen měřit a diagnostikovat technický stav vozidel, je znalý základů elektrotechniky a elektroniky a jejich aplikace v motorových vozidlech a v diagnostických přístrojích, je schopen se orientovat v základních automatizačních obvodech, blocích a přístrojích, je znalý možností jejich užití v motorových vozidlech a autoopravárenství, umí volit správné metody měření, měřicí pomůcky a diagnostické prostředky a zařízení pro zjišťování technického stavu vozi-

del, stejně tak umí zvolit technologické postupy měření, diagnostiky, kontroly a přezkoušení funkčnosti smontovaných mechanismů a zařízení, je schopen vyhledat odpovídající parametry v manuálech, dílenských příručkách, katalozích, umí změřit a kontrolou ověřovat základní funkce elektrických a elektronických zařízení motorových vozů.

Je schopen identifikovat poruchy u motorových vozů, jednotlivých agregátů a prvků pomocí běžných i speciálních měřidel, měřících přístrojů, diagnostických prostředků a zařízení, umí uplatnit hlavní a důležité zásady ochrany zdraví a bezpečnosti při práci, především ochranu před zásahem elektrickým proudem, a je schopen dát první pomoc při úrazech el. proudem.

Je schopen provádět montáže, opravy a seřízení vozidel, je schopen zvolit a použít správnou technologii a servisní dokumentaci pro různé druhy vozidel, umí číst technické výkresy, schémata a návody, jež jsou součástí dokumentace, je schopen kontrolovat tvary, rozměry, uložení atd. a porovnávat je s údaji výrobce, umí volit a používat správné náhradní díly, přístroje, běžné a speciální nářadí, zdvihačí a jiná zařízení nutná k diagnostice a opravě vozidla, dodržuje technologickou a pracovní kázeň, ovládá přípravu a organizaci svého pracoviště, ošetřovat a udržovat nářadí, nástroje a zařízení ručně a strojně, umí spojovat materiály, ručně dodělává součástky pro strojní obrábění.

Je schopen vyrobit základní součástky a výrobky, demontovat a montovat spoje, součásti pro přenos pohybu a sil, převody, včetně vzájemného uložení součástí, dílů, velikostí vůlí, je schopen volit a nahrazovat součástky, kapaliny a elektronické prvky ve vozidlech, provádět údržbu, záruční a pozáruční prohlídky, provádět běžné a střední opravy vozidel, a to výměnou jednotlivých dílů, opravou dílů, provádět seřízení a nastavení předepsaných parametrů, přezkoušení funkčních celků eventuálně jízdní zkoušky, volit a správně aplikovat prostředky ochrany povrchů součástí, vést základní evidenci o vykonané práci, dodržovat bezpečný postup pro demontáž a opravu, montáž vozidel a jejich částí, respektovat zásady skladování a používání ropných produktů a jejich ekologickou likvidaci, umí ovládat základní hasební prostředky.

Je schopen organizace zajištění provozu oprav, ovládat základní dovednosti výpočetní techniky, přípravu vstupních dat, je znalý možností využití výpočetní techniky v autoopravárenství, chápe základní pojmy a vztahy v oblasti ekonomiky a informačních soustav, v oblasti plánování a ekonomiky práce, umí pracovat s normami a odbornou literaturou, orientovat se ve strojírenské a elektrotechnické dokumentaci a číst technické výkresy, rozlišovat základní druhy technických materiálů a jejich použití, mechanické a technologické vlastnosti, způsoby jejich tepelného zpracování povrchových úprav a metody kontroly jakosti, umí určit životnost základních strojních součástí a dílů, stanovit potřebu opravy silničních vozidel a její rozsah, zvolit způsob přezkoušení a předání vozidla, z pohovoru se zákazníkem je schopen zjistit pravděpodobné závady vozidla a stanovit předpokládanou cenu opravy, zpracovat dokumentaci o převzetí vozidla do opravy a předat opravený vůz zákazníkovi, stanovit opravárenské činnosti, potřebu náhradních dílů, materiálů, nářadí a přípravků pro údržbu, opravu a seřízení vozidla, řídit menší pracovní kolektivy, je odborně připraven k řízení motorových vozidel skupiny C.

Dbá na bezpečnost práce a ochranu zdraví při práci, chápe bezpečnost práce jako nedílnou součást péče o zdraví své a spolupracovníků i dalších osob na pracovišti, chápe ji i jako součást podmínek k získání a udržení certifikátu jakosti, zná a dodržuje základní právní předpisy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a požární prevence, osvojil si návyky a zásady bezpečné a zdravé neohrožující pracovní činnosti včetně zásad práce se zobrazovacími jednotkami (monitor, displej atd.), rozpozná nebezpečí úrazu nebo ohrožení zdraví a je schopen odstranit závady a možná rizika, zná systém péče státu o zdraví, je vybaven vědomostmi o zásadách poskytování první pomoci při náhlém onemocnění nebo úrazu a dokáže první pomoc poskytnout.

Vždy usiluje o nejvyšší kvalitu své práce, výrobků nebo služeb, kvalitu chápe jako významný nástroj konkurenceschopnosti a dobrého jména podniku, dodržuje stanovené normy (standardy) a předpisy související se systémem ří-

zení jakosti zavedeným na pracovišti, dbá na zabezpečování parametrů (standardů) kvality procesů, výrobků nebo služeb, zohledňuje požadavky klienta.

Jedná ekonomicky a v souladu se strategií trvale udržitelného rozvoje, rozumí významu, účelu a užitečnosti vykonávané práce, její finanční popř. společenské ohodnocení při plánování a posuzování určité činnosti, zvažuje výnosy a zisk, vliv na životní prostředí, sociální dopady. Efektivně hospodaří se svými finančními prostředky, s materiály, energiemi, odpady, vodou a jinými látkami nakládá ekonomicky a s ohledem na životní prostředí.

Z kompetencí žáka vyplývá, jaké by měly být jeho znalosti a manuální schopnosti. Pokud žák vůbec má potřebu těchto kompetencí dosáhnout, pak mu mohou výrazně pomoci při části zkoušky, například při kontrole vozidla před jízdou a ovládání stroje při jízdě i při skládání části zkoušky údržba vozidel. Dalšími vědomostmi jsou: umět poskytnout pomoc nebo znalost základních možností v případě požáru. Tyto vědomosti také mohou pomoci při skládání zkoušky z teorie, kde se otázky k těmto tématům vyskytují. Z dalších kompetencí je to např. uvědomování si hodnot v životě, morální zásady a postoje, ohleduplnost. To vše by se mohlo promítnout při zkoušce do vlastní jízdy, která by měla být samostatná, bezpečná, plynulá, ekonomická a samozřejmě dle předpisů.

Ve vyjmenovaných předmětech výuky, která se dotýká i předmětu ŘMV, se probírají témata jednotlivých částí vozů a jejich opravy podrobně, ale při prostudování osnov jednotlivých předmětů je patrné, že jen když si žáci sami uvědomí souvislosti, pak jim mohou tyto vědomosti pomoci i v autoškole. Dá se říci, že spíše autoškola propojí v praxi znalosti žáků s ovládáním vozidla a může je motivovat k lepšímu pochopení souvislostí v dopravě, provozu vozidla, při údržbě a opravách motorových vozidel. Autoškola může pomoci žáku uvědomit si spojení všech poznatků, postojů a zlepšit jeho psychomotoriku v ovládání vozidla.

10 Zhodnocení stavu vzdělávání týkajícího se předmětu

Řízení Motorových Vozidel

Při hodnocení stavu vzdělávání podle dotací jednotlivých hodin předmětů je z uvedených rozpisů patrné, jak jsem již uvedl, že předměty, které hlavně přispívají k předmětu ŘMV, jsou tři – Opravárenství a diagnostika vozidel, Automobily a Odborný výcvik. Jejich přínos je spíše hlubšího poznání technického rázu, aby žáci dobře rozuměli a chápali souvislosti konstrukce vozidel a tím pádem i oprav vozidel. Pomáhá jim to i ke správnému použití i využití techniky vozidel v provozu a jsou schopni poznat nevhodné používání vozidla a tím lépe diagnostikovat příčinu závad, která je často důležitější než samotná závada. Jednotlivé předměty se vzájemně částečně látkou výuky překrývají, ale také doplňují i s předmětem ŘMV. Znalosti žáků, co se techniky a provozu techniky vozidel týká, by měly po absolvování předepsaných hodin být na dobré úrovni. Vozidla by měli tedy žáci dobře znát, ovládat a umět využít jejich přednosti, ale i vědět o jejich slabinách. V předmětu Základy přírodních věd se žáci učí i o fyzikálních zákonech, které působí na vozidlo a měli by je umět respektovat a aplikovat nejen při výuce praktických jízd.

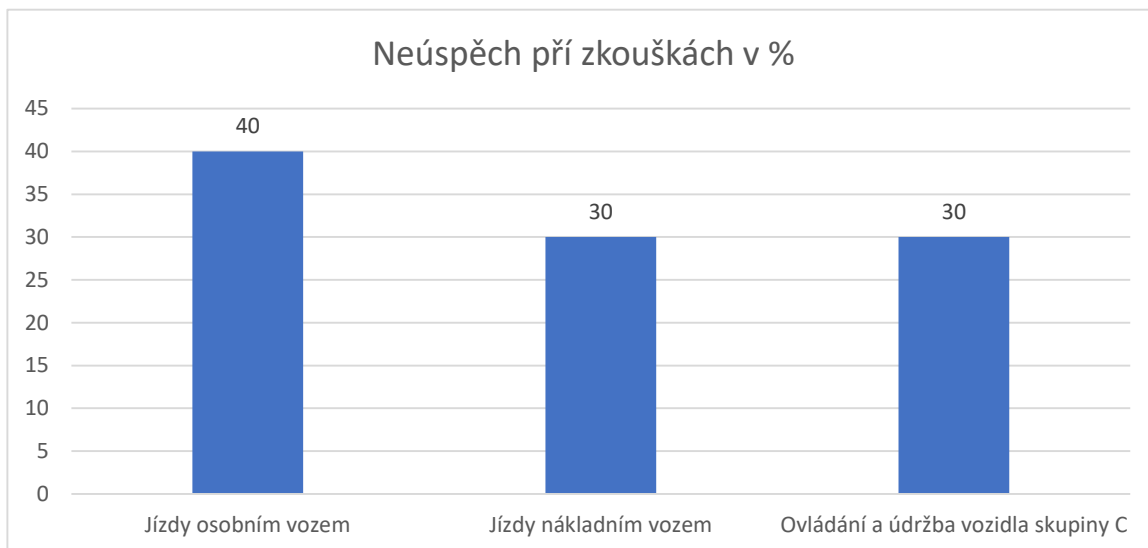
V programu výuky ŘMV, jak jsem podle předložených rozpisů zjistil, je probíraná látka hodinově podle zákona nejen dostatečná, ale i jej překračuje. Při výuce jednotlivých témat předmětu jsou využívány různé metody výuky, jak vysvětlování při seznamování se základními informacemi, tak přednášky různých odborníků i jejich vyprávění. Probíhají i různé instruktáže jak v učebnách školy, tak v různých firmách zabývajících se vozidly, jejich technikou a bezpečností vozidel. Vyučující předmětu vedou se žáky diskuze, předkládají jim problémy k řešení, aby podnítili jejich zvědavost a tím motivaci. Učitelé pracují na tom, aby žák nejenom dostával informace, ale hlavně aby je uměl používat a aplikovat je. Při výuce pracujeme i s médii různých typů, a to od učebnic, tabulí i interaktivních tabulí, přes projekci animací nebo filmů, počítačovou učebnu a internet až po často využívané aplikace na telefonu. Projekcí výukových videí se snažíme, aby si žáci také uvědomovali hodnoty života a své postoje k nim. Výsledky výuky a porozumění látce se kontrolují právě v počítačové učebně nebo krátkými písemnými testy. Samostatnými domácími pracemi je průběžně vypracovávání zkušebních testů ke zkoušce na našem počítačovém programu online, kde se každému žáku ukládají a učitel může kdykoli zkontrolovat jak množství vypracovaných testů, tak jejich kvalitu.

Při stanovení výsledku této práce a kontrole výsledků výuky tohoto předmětu jsem dospěl k závěru, že není třeba pro zlepšení znalostí žáků dotovat tento předmět více hodinami výuky. ŠVP je nastaven v současné době na dostatečné úrovni znalostí, alespoň co se týká zkoumaného předmětu ŘMV. Podobný program přednášek, i když ne tak obsáhlý jako ve střední škole z teorie silničního provozu, absolvují i žáci běžných autoškol a jejich výsledky při závěrečných zkouškách jsou po porovnání na lepší úrovni než žáků naší školy, viz tabulka v kapitole 13. Z těchto uvedených poznatků a podle vyhodnocení chyb uvedených v tabulce předkládám možné řešení v závěru práce.

Z vyhodnocování výsledků závěrečných zkušebních testů vyplývá, jaké chyby žáci dělají, tj. například, že z celkových třiceti procent neúspěchu v testech je 20 % neúspěšnosti způsobeno nepozorností při čtení otázky a spěch, čili většinou chyby typu špatné porozumění otázce (vypočteno na základě výsledků vzorku padesáti našich žáků). Tyto chyby se vyskytují v celém spektru všech z 25 otázek. Při prvním pohledu si žák přečte část otázky, řekne si: „Tu znám“ a označí odpověď. Po ukončení testu a vyhodnocení si přečte vytištěný protokol s chybami a sám hned ví, že nepozorně přečetl otázku a slova v odpovědích byla jinak seřazena a měla tím jiný význam. V ostatních případech to byla špatná příprava a nedostatečná znalost, nebo kombinace obojího. Tyto nedostatky bychom mohli zmírnit povinným penzem testů k vypracování a důslednou kontrolou výsledků.

Při praktických jízdách osobním vozem neuspěje čtyřicet procent našich žáků z uvedeného vzorku a při jízdách s nákladním vozem třicet procent. Zbývá zkouška z ovládání a údržby vozidla skupiny C, u té je neúspěšnost osmnáct

procent z celkového počtu vzorku padesáti našich žáků. Výsledky zkoušek žáků z naší školy jsem zjišťoval z našich interních záznamů o zkouškách a jsou uvedeny v přiložené tabulce.



Graf 10.1: Neúspěšnost při závěrečných zkouškách

Při neúspěšné zkušební jízdě žáka je nejčastější chybou porušení dopravních předpisů. Zkušební komisař nehodnotí jako chybu, když mu žák neporozumí a odbočí jinam nebo mu zhasne při nějaké situaci motor. I když toho se žáci často obávají. To se konec konců stane i zkušeným řidičům. Komisař hodnotí, zda je jízda bezpečná, plynulá, podle dopravních předpisů a zda žák dostatečně zvládá vozidlo.

Kolizní situace nebo nezvládnutí vozidla během zkoušky, při kterých musí zasáhnout učitel do řízení, aby se nic nestalo, nejsou obvyklé chyby. Stávají se v minimální míře. Žáci neprospívají kvůli chybám typu: nerespektování dopravního značení, nedání správně přednosti jak chodcům, tak vozidlům. Nedávání směrových světel, nedostatečná znalost dopravních předpisů, nedostatečná opatrnost a předvídatost. Takovéto základní chyby jsou opět dělány téměř v celé šíři předpisů. Mám vypracován soubor chyb žáků, tak jak jsem je jmenoval. Přesně specifikovat chybu a dát důraz na její opakované objasnění jistě částečně pomůže, ale je třeba tyto chyby ze zkoušek předkládat a vysvětlit si je se žáky již při výuce jako prevenci před jejich provedením při zkoušce. Z výsledků zkoušek, které jsem prostudoval, vyplývá podle mých předpokladů, podobný závěr jako ve zhodnocení výuky ŘMV. Je třeba žáky motivovat, povzbudit jejich slabou vůli. „ *Aby se žák učil, musí být aktivní s učivem něco dělat. Jeho činnost učitel vyvolává tím, že mu zadává určité úlohy. Učební úlohy jsou tedy vlastně jedním z nejdůležitějších nástrojů řízení a aktivizace žáků. Zároveň jsou i nejúčinnějším prostředkem k ověřování plnění stanovených výukových cílů.*“ (Kalhous, 2009) Opakování, matka moudrosti – je podle mých vyhodnocení největším předpokladem ke zlepšení výsledků zkoušek našich žáků.

11 Úvaha ke zhodnocení žáků

Ze jmenovaných prostudovaných materiálů žáků školy je patrné, že jejich zájem o vzdělávání a vědomosti je ve velké většině minimální a podnítit jejich motivaci ke vzdělávání je velmi obtížné. Ve věku, kdy přicházejí do střední školy na studium, jim většinou nejsou vlastní hodnoty ani morální ani pracovní, rozhodnutí o studiu vybraného oboru je často práce rodičů. Tuto informaci jsem získal polostrukturovanými rozhovory se vzorkem žáků z různých ročníků v naší škole.

Kompetence žáků, které mají na závěr studia prokázat, nejsou samy o sobě dosti motivující a žáci často spoléhají, že to nějak dopadne, tak jak byli zvyklí ze základní školy. Někteří ze žáků mají špatné výsledky ve studiu v celém spektru svého oboru a k tomu také často přispívají nedostatečnou docházkou do školy. Svojí líností a prokrastinací svou situaci zhoršují, přecházejí potom z oboru na obor méně náročný a škola i autoškola se jim tím protahuje. Přichází potom s dlouhými pauzami mezi jednotlivými jízdami v autoškolě a mnoho věcí tak zapomenou. Tyto údaje jsou doložitelné prostudovanými údaji o žácích školy. Máme zaznamenánu jejich docházku, výsledky studia, zaznamenanou účastí a jízd v autoškolě i ověřitelnými informacemi z míst praktického výcviku jak ve školních servisech, tak ve smluvních opravných firmách.

Tyto žáky nemáme z pozice autoškoly jak výrazněji ovlivnit k lepším výsledkům a mnoho práce tak bohužel přichází vniveč. Někdy musí škola dokonce ukončit docházku vyloučením žáka ze školy i autoškoly a žák během svého studia tak ani nezíská řidičský průkaz. Ten si může žák samozřejmě udělat později jinde, ale za standardních podmínek běžných autoškol, a to na skupinu B. Mimo školu, která se věnuje výuce vozidlové motorové techniky, nejde dělat sdružený výcvik skupin B+C.

Autoškola pro některé žáky naší školy přichází brzy. Nemají potřebu řídit vozidlo a podle toho také k učení přistupují. Je to pro ně v tu dobu tak trochu nechtěný dárek a často teprve v průběhu školy dospívají a nacházejí k řízení vozidla cestu. To si myslím, je ale stejné a poměrně časté i v běžných autoškolách, se kterými také spolupracuji. Přichází tam lidé, kterým někdo (většinou rodina při rekvalifikacích i magistrát) autoškolou zaplatil, ale oni ještě nemají dostatečnou potřebu řídit vozidlo a tím nemají ani správnou motivaci daných kompetencí dosáhnout. To je samozřejmě jen má úvaha.

12 Nehodovost začínajících řidičů

Zvýšená nehodovost začínajících řidičů je poměrně zásadní problém, který ovlivňuje celou společnost, a to celosvětově, protože na počtu dopravních nehod mají mladí a začínající řidiči velký podíl. Jde zpravidla o řidiče bez dostatečně dlouhé praxe s řízením vozidla, bez zkušeností, řidiče často riskující v dnešním hustém silničním provozu. V hodně případech se jedná o zcela zbytečné dopravní nehody způsobené pouhou touhou ukázat a předvést se před svými vrstevníky, o přecenění svých řidičských zkušeností a dovedností nebo neodhadnutí daných podmínek jednak klimatických, a často i nepřizpůsobení se technickému stavu pozemních komunikací. Jak plyne z následujících skutečností, jde opravdu o varovná čísla, nad kterými je zapotřebí se vážně zamyslet, vyvíjet tlak na zákonodárné sbory, profesní organizace a v rámci možností a kompetencí učitele autoškoly se snažit o nápravu dané skutečnosti:

- V roce 2009 zavinili řidiči ve věku do 25 let celkem 9 435 dopravních nehod, tj. 15 % ze všech dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozů a oznámených Polici ČR.
- V dopravních nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel ve věku do 25 let věku zahynulo v roce 2009 celkem 125 osob, to znamená 23 % z celkového počtu usmrčených osob v roce 2009.
- Téměř každá sedmá osoba (6,6 osoby) byla v roce 2009 usmrcena řidičem do 25 let věku.
- Každá sedmá dopravní nehoda hlášená Polici České republiky byla v roce 2009 zaviněna řidičem ve věku do 25 let věku (Ministerstvo dopravy ČR, 2009).

Následkem dopravních nehod zemře ve světě každý rok cca 400 000 lidí ve věku do 25 let. Nejčastějším důvodem této skutečnosti jsou hlavně následující skutečnosti:

- Mladí lidé disponují specifickými psychologickými charakteristikami, které ovlivňují velmi negativně jejich chování v silničním provozu (nízká míra odpovědnosti, ochota riskovat).
- Pozemní komunikace nejsou přizpůsobeny specifickým potřebám mladých a začínajících řidičů.
- V noci jsou u mladých řidičů vážné autonehody čtyřikrát čtenější než ve dne.
- Riziko zavinění vážné dopravní nehody se u mladých řidičů násobně zvyšuje s celkovým počtem ostatních lidí ve vozidle.
- Ve věkové skupině do 29 let věku je úmrtí v důsledku dopravní nehody druhou nejčastější příčinou smrti. V Evropě ve věkové kategorii osob do 24 let tvoří 44% usmrčených v důsledku dopravních nehod osoby v osobních automobilech, 31% chodci, 11% cyklisté a 7% motocyklisté.
- Mladí muži ve věku do 24 let věku mají v Evropě třikrát vyšší pravděpodobnost smrti způsobenou dopravní nehodou než ženy stejného věku (Ministerstvo dopravy ČR, 2009).

Vliv alkoholu a jiných návykových látek na dopravní nehody začínajících řidičů je značný, jak vyplývá z následujících skutečností:

- Riziko způsobit smrtelnou autonehodu jakožto řidič do 20 let věku pod vlivem alkoholu je minimálně vyšší pětinásobně než způsobit autonehodu pod vlivem alkoholu jakožto řidič nad 30 let věku.
- Riziko způsobit autonehodu jakožto mladý řidič do 25 let věku pod vlivem alkoholu je minimálně třikrát vyšší, než zavinět dopravní nehodu pod vlivem alkoholu jako řidič ve věku nad 25 let.
- Ve věkové skupině 20–24 let věku je četnost smrti v důsledku autonehod 12x vyšší v porovnání se smrtí v důsledku konzumace drog.
- Mladý řidič s 0,3 promile alkoholu v krvi, který veze dva spolucestující, je 34x více vystaven riziku stát se účastníkem autonehody než řidič ve věku 30 let a výše s 0,00 promile alkoholu v krvi vezoucí jednoho spolucestujícího.
- Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu osobních automobilů v České republice zaviní muži ve věku 19–27 let věku, při těchto nehodách utrpí nejvíce osob újmou na zdraví (Ministerstvo dopravy ČR, 2009).

Z uvedených skutečností je jasné, že je zapotřebí přijmout opatření a připojit se tak k celoevropské snaze o omezení mladých a začínajících řidičů. Nedostatek zkušeností, psychické i mentální úrovně vyzrálosti je varující faktor pro zapojení těchto řidičů do provozu na silnicích.

Omezení, jež jsou v současné době uplatňována u vozidel kategorie L, tedy motocyklů rozdělených do podskupin AM, A1, A s omezením, A bez omezení dle obsahu a výkonu, je zapotřebí upravit i do ostatních skupin řidičských oprávnění a také jednotlivých podskupin, a to např. formou omezení rychlosti, formou úpravy věkové hranice nutné pro získání daného řidičského oprávnění, nutnosti řízení vozidla pod dohledem zkušeného řidiče, řidičský průkaz na zkoušku a další opatření.

V rámci našich kompetencí a možností jakožto učitelů autoškol by mělo být samozřejmostí se nad uvedenými skutečnostmi nejen zamyslet, ale snažit se ve výuce různými způsoby přijmout opatření, kterými by došlo k omezení těchto situací. Tedy například tato data ve výuce mladým lidem předkládat, motivovat je k rozvážnosti na silnicích, správnému vyhodnocování stavu vozidla i vozovky a tomu přizpůsobovat jízdu a předvídat situace.

PRAKTICKÁ ČÁST

13 Tabulky

Rekapitulace úspěšnosti žáků ve školním roce 2015/2016

Tabulka 7 Upřesňuje, jakou měli žáci školy v minulosti úspěšnost u zkoušek

Do výcviku se přihlásilo		76 žáků
Závěrečnou zkoušku absolvovalo (za rok 2015/2016)		54 žáků
Úspěšně složili závěrečnou zkoušku na	1. pokus	16 žáků
Pro získání ŘP potřebovali více než	2. pokusy	5 žáků
Byli na zkoušce, ale	dosud neuspěli	9 žáků
Dosud nedokončili nebo zrušili výcvik k 1. 7. 2016 (jedná se o aktivní žáky, kteří mají možnost dokončit výcvik ve školním roce 2016/2017)		51 žáků

ÚSPĚŠNOST ŽÁKŮ SŠ VE ZKOUŠCE NA PRVNÍ POKUS JE POUZE 30%.

Tabulka 8: Úspěšnost žáků střední školy a běžné autoškoly

Žáci střední školy	50 žáků	
Úspěšnost u zkoušek SŠ	1. pokus 15 žáků	2. pokus 20 žáků
Žáci autoškoly	50 žáků	
Úspěšnost u zkoušek AŠ	1. pokus 30 žáků	2. pokus 18 žáků

Tabulka 9 Počty žáků v autoškole 2015/16

Počet žáků ve výcviku 2015/16			
Třída	Skupina B+C	Skupina B	Skupina C z B
T3.A	26	---	---
T3.B	22	---	---
M3.A	32	---	---
M3.E	33	---	---
S3.E	---	---	---
E3.A	---	---	---
Celkem	113	0	0

Tabulka 10 Počty žáků ve výcviku až v roce 2016

Počet žáků ve výcviku až v roce 2016			
Třída	Skupina B+C	Skupina B	Skupina C z B
T2.A	25	---	---
T2.B	25	---	---
S2.E	7	---	---
M2.A	26	---	---
M2.E	25		
Celkem	101	0	0

Tabulka 11 Celkový počet žáků ve výcviku za roky 2015–2016

Celkový počet žáků ve výcviku za roky 2015–2016			
Rok 2015/2016	113	0	0
Rok 2016	101	0	0
Celkem	214	0	0

Tabulka 12 Počet jízdních hodin

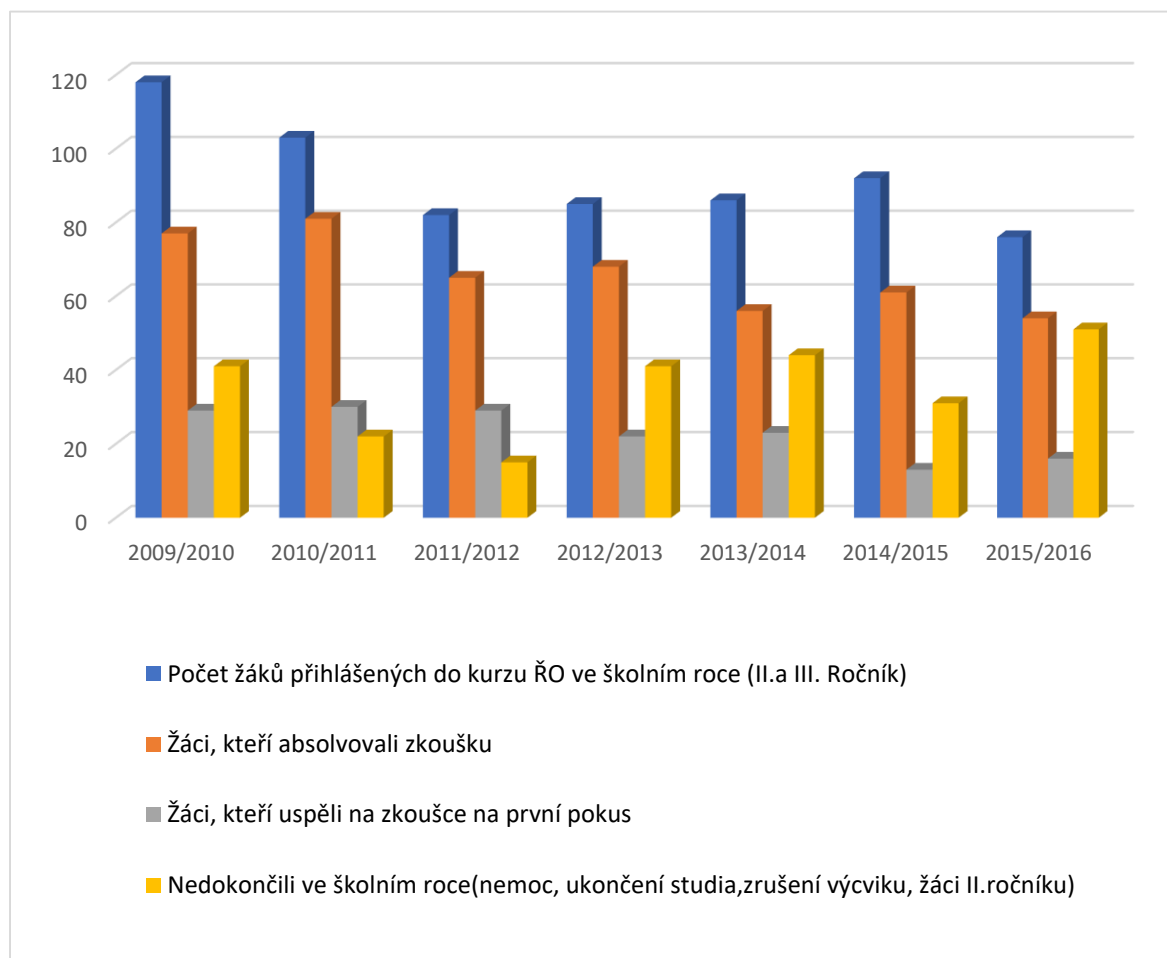
Počet jízdních hodin			
	Počet výcviků	Počet hodin	Počet jízdních hodin
Celkem B	113	28 hodin	3164
Celkem C	113	18 hodin	2034

Ke každému druhu výcviku je potřeba připočítat 1 hodinu na závěrečné zkoušky.

Tabulka 13 Počet žáků ve výcviku do konce roku 2017

Počet žáků ve výcviku do konce roku 2017	
Skupina	Počet žáků
Celkem B	113
Celkem C	113

14 Grafy



Graf 14.1: Kolik žáků prošlo školní autoškolou za posledních sedm let

Statistika chyb při závěrečných praktických zkouškách

žáci	přednosti v jízdě	chodci	Rychlost jízdy	nesledování dopravního značení	Otáčení a couvání	Známění o změně směru jízdy	nedodržení značky STOP	Jízda v jízdních pružích	nerespektování světelného dopravního značení	Osvětlení vozidel	nepoužití bezpečnostních pásů	nezvládnutí vozidla	Vzdálenost mezi vozidly	jízda ve vyhrazeném pruhu	Železniční přejezd	Zastavení a stání	Jízda křižovatkou	Výstražná znamení	Provoz v obytné, pěší a cyklistické zóně	Jízda ve zvláštních případech	jízda po tramvajovém pásu	Konstrukce a údržba C
1			1				1															
2	1	1																				
3		1		12				2	1													2
4								2		1	1								1			2
5	2									2					1							
6	2															1					1	2
7			1										1					1				2
8	1		2														1					
9		1		12																		2
10				2			1													1		
11	1														2							2
12												1					2					
13						1								1								2
14			1					1									2					
15	2				1																	
16					1									1							1	2
17	2																1					
18				2			1															
19	1																2					2
20		1						2						1								
souč	8	4	2	4	2	1	3	4	1	2	1	1	1	3	2	1	5	1	1	1	2	9

Zaznamenané přestupky při závěrečné zkoušce převedené do tabulky.

V uvedené tabulce jsou zaznamenány přestupky, kvůli kterým žáci při zkoušce neprospěli. Jednička v buňce tabulky znamená provedení přestupku s osobním vozem, dvojka s vozem nákladním a přestupek nebo pochybení podle nadpisu sloupce. V některých případech byly přestupky v dopravě provedeny žákem při zkoušce i opakovaně. Začátečnickými velkými písmeny jsou nadepsány jednotlivé paragrafy zákona, nadpisy s malým písmem jsou jiné specifické přestupky.

Při zkušební jízdě komisař neukončí jízdu po prvním přestupku, ale většinou nechá žáka jet určenou dobu a často tak dojde k přestupkům dalším. Až sám ukončí zkoušku, jízdu vyhodnotí. V případě ohrožení, nebo nebezpečné jízdy zkoušku ukončí hned na vhodném místě. Proto jsou v tabulce záznamy i více přestupků u některých jednotlivých žáků.

V prvním sloupci tabulky jsou přestupky nedání přednosti v jízdě. I v poměrně malém vzorku žáků je vidět, že tento závažný přestupek se stává bohužel často. Nedostatečnou pozorností a znalostí žák v některých případech nesprávně vyhodnotí situaci a nedá přednost například protijedoucímu vozidlu při odbočování vlevo, nebo přednost na neoznačené křižovatce zprava. S nákladním vozem potom někdy neodhadnou dobře svoje schopnosti, ani možnosti vozidla.

Tento přestupek je i častou příčinou nehod ve statistikách policie za rok 2017 a to v počtu nehod na druhém místě! Viz. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017 z Ředitelství služby dopravní policie.

file:///C:/Users/Asus/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_prosinec_2017.pdf

V tomto zdroji se uvádí: Hlavní příčina nehody (jen řidiči motorových vozidel). Nesprávný způsob jízdy: 56 343 nehod, 191 osob usmrceno. Nedání přednosti: 14 369 nehod, 74 osob usmrceno. Nepřiměřená rychlost: 13 910 nehod, usmrceno osob 169.

V druhém sloupci C je počet nedání přednosti chodcům. V policejní statistice nehod <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-za-rok-2017.aspx> je tento přestupek s usmrcením chodce na přechodu na 9. místě s 18 mrtvými. I z tabulky přestupků u zkoušky je vidět, že je to v počtu 4 častá chyba. Žáci na chodce často nedbají a nevěnují jim dostatečnou pozornost, přestože sami chodci jsou.

Další sloupec tabulky D je rychlost jízdy. Přestože je to, jak je uvedeno výše třetí nejčastější příčina nehod v běžném provozu, při zkoušce si žáci rychlost většinou dokáží pohlídat.

Sloupec E je věnován prvku sledování dopravního značení. I když se sem dá zahrnout většina přestupků, zde je hodnocena samostatná jízda žáka při rozhodování kudy jet. Před jízdou žák dostane od komisaře informaci, že pokud bude komisař mlčet, žák samostatně vyhledává směr rovně, nebo jede podle dopravního značení. Jestliže žák nedokáže držet správný směr, nebo při nějakém příkazu komisaře nedokáže včas udělat správný úkon, například na vhodném místě odbočit, komisař to hodnotí jako nesledování značení. I když někdy přímo k přestupku nedojde, jde to k tíži žáka v závěrečném hodnocení jízdy.

Sloupec F. Zde je hodnoceno, zda se žák dokáže při příkazu komisaře sám na správném a vhodném místě otočit vozidlo nebo zacouvat na parkovací místo. Chyby, které jsou v tabulce uvedeny, jsou chybné otáčení. Žáci si nejsou jisti, kde se otáčet s vozidlem mohou a také někdy neodhadnou, zda je to na povoleném místě například z důvodu silné dopravy vhodné a bezpečné a například zablokují křižovatku, nebo tramvaj.

Sloupec G. Nedávání směrovek není častým přestupkem, který by byl nakonec hlavním důvodem hodnocení neprospěl. Velmi často komisař při opomenutí žákovi směrovky připomene a žák si potom v naprosté většině dává pozor. Někteří žáci na správné dávání směrovek zapomínají při zkoušce často a to pak jim je přičteno k tíži.

Sloupec tabulky H. Nedodržení značky Stůj dej přednost v jízdě. Značka P06. Přestože je tato značka velmi odlišná od značky P04 Dej přednost v jízdě, je poměrně častou chybou žáků při výcviku. Bohužel ani při zkoušce někdy nezastaví úplně vozidlo tam, kde mají.

Ve sloupci I je vyhodnocena samostatnost při jízdě v jízdnicích pruzích. Jejich sledování, bezpečné přejíždění z pruhu do pruhu a jízda vpravo pokud se nejedná o jednosměrnou komunikaci nebo není z nějakého důvodu potřeba jet vlevo.

Sloupec J vyhodnocuje, jak žák reaguje a sleduje světelné signály na řízené křižovatce a řídí se jimi.

Sloupec K v něm je vyhodnoceno, zda žák správně používá osvětlení vozidla a má za jízdy rozsvícena správná světla.

Ve sloupci L je uvedeno chybování, když je žák při jízdě nepřipoután bezpečnostními pásy.

Sloupec M, pokud žák při jízdě nezvládá vozidlo, například při rozjezdu do kopce nekontrolovaně couvá, nebo nezvládne parkování a podobně.

N. V tomto sloupci je vyhodnoceno, zda si žák uvědomuje a dodržuje bezpečné odstupy od ostatních vozidel jak při jízdě v koloně, tak i při přejíždění do vedlejších pruhů.

Sloupec O. Poměrně častým přestupkem při zkoušce bývá nerespektování vyhrazeného pruhu. Jak pro hromadnou dopravu, tak pro cyklisty. Například při odbočování vpravo si řidič-žák neuvědomí souběžnou jízdu s vyhrazeným pruhem pro cyklisty a nerozhlednou se a odbočí. Cyklista by tak mohl být omezen, nebo dokonce ohrožen.

Ve sloupci P je hodnoceno, zda se žák správně chová při jízdě přes železniční přejezd a jede dostatečně obezřetně.

Q sloupec vyhodnocuje, jak žáci při zkoušce zastaví, zastaví vozidlo nebo zaparkují. Občas špatně na nepovoleném místě.

Ve sloupci R jsou chyby žáků při projíždění křižovatkou. Udržení svého pruhu, bezpečné projetí, přehled o provozu v křižovatce i za ní. S nákladním vozem je negativně hodnoceno přejetí obrubníku.

Ve sloupci S, je zaznamenána chyba žáka, který při zkoušce nesprávně použil výstražné znamení.

T sloupec. I ve vyhrazených zónách dělají žáci chyby, ať je to například nesprávné zaparkování nebo rychlost jízdy.

Ve sloupci U, je zaznamenána chyba u zkoušky, kterou kromě jiných, žáci dělají i při výcviku. Při přejezdění tramvajového pásu omezí tramvaj.

Sloupec V a v něm zaznamenané dvě chyby při zkoušce jízdy po tramvajovém pásu tam, kde podle značek nebylo správné jet. Například při odbočování vlevo najeli žáci na koleje, když to není značkou dovoleno.

Tolik k vysvětlení a upřesnění uvedené tabulky.

Vyhodnocení chyb z tabulky

Dání přednosti vozidlům. Je jak jsem již uvedl, častá hrubá chyba řidičů nejen u zkoušek. Tato látka, se podle rozpisu učiva pro oba učební obory začíná probírat hned po dvouhodinovém úvodu do předmětu a to v počtu 14 výukových hodin věnovaných celkově základním tématům zákona. Tato část je celkově hodinově nejobsáhlejší a velmi důležitá v seznamování žáků s pravidly provozu. Obsahuje nadpoloviční většinu všech hodnocených prvků v tabulce přestupků. Kromě přednosti vozidlům uvedeným v začátku je to i přednost chodcům, rychlosti dopravy, dopravní značení, jízda v pruzích, jízda ve zvláštních případech, jízda křižovatkou, směrovky, odbočování a prolíná i do dalších paragrafů zákona. Je to jedna z klíčových částí seznamování s provozem na silnici. Protože sem spadají i nejčtenější a závažné chyby napsané v tabulce přestupků, je zřejmé, že budeme v předmětu ŘMV muset věnovat více pozornosti této látce a také přezkoušení, na konci výuky před závěrečnou zkouškou s komisařem. Objasnění výukové látky v co nejlepší míře a hlavně její opakování aby nedošlo k zapomenutí je důležitý krok ke zlepšení výsledů.

V probírané látce ŘMV je kapitola 4 a její jednotlivé části. Některé z nich se přímo nevěnují tématu autoškoly a kromě látky věnované technice nákladních vozidel, kterou budou žáci potřebovat při zkoušce z konstrukce a údržby je to 12 hodinová část věnovaná i technice osobních vozidel. Je to látka z větší části dublovaná i v jiných předmětech jak je vidět z ŠVP. Část této doby by mohla být věnována právě problémovým bodům zkoušek včetně přípravy na údržbu skupiny C, kde žáci často chybují.

Inovace stávajícího programu vedoucího ke zlepšení výsledků u závěrečných zkoušek.

Potřebujeme tedy posílit výuku problémových částí, aby žáci při zkoušce věděli a dbali na křižovatkách na správné projetí a dání přednosti, sledovali dostatečně chodce a nechali jim prostor pro přejetí vozovky. Naučili se pozorně sledovat dopravní značení a bylo jim zřejmé, co které značení znamená, i při jízdě v jízdnicích pruzích, včetně pruhů vyhrazených. Věděli, kde se mohou bezpečně s vozidlem otočit nebo zastavit či zaparkovat. Více času bude třeba také na otázky z konstrukce a údržby skupiny C. Část látky z těchto zákonem stanovených otázek údržby by žáci měli znát také z výuky o osobních vozech, protože je stejná.

V teoretické přípravě bychom mohli tyto prvky posílit a to v hodinách ŘMV v kapitole 4 a to konkrétně oddíl 4.1 až 4.4 kde se po dvou hodinách věnuje čas technice hlavně osobního vozu, kterou žáci také probírají podrobně v předmětech Motorová vozidla a částečně i Technologie oprav. Potom také při praktické výuce v autodílně. Nahrazením této látky, výukou problémových prvků podle výsledků tabulky bude vhodným krokem ke zlepšení.

Delší čas bychom měli tomuto tématu věnovat v kapitole 6 při opakování těchto pojmů a také při opakování na konci předmětu. Tím bychom měli dosáhnout lepších výsledků.

Při praktických jízdách se těmto tématům budeme věnovat intenzivněji a načasováními hlavně ke konci výcviku, abychom také posílili zapamatování těchto prvků a také tím podpořili lepší výsledky při následující závěrečné zkoušce. Zkouška by neměla mít dlouhou časovou prodlevu od výuky a výcviku aby výsledek byl optimální. Součinnost všech uvedených prvků a podpůrných kroků by měla vést k závěrečnému zlepšení výsledků naší práce.

Závěrečné zhodnocení výsledku práce

Práci jsem zahájil ověřením vstupních údajů o zajištění školní výuky předmětu ŘMV. Zjistil jsem, že škola má zajištěny všechny legislativní povinné prvky na dostatečné úrovni včetně technického i personálního zabezpečení pro teoretickou výuku i praktický výcvik. Pro výuku teorie je na nadprůměrné úrovni po porovnání vybavenosti několika běžných autoškol. Po zjištění dostupných informací jak z RVP, tak ŠVP těchto oborů 39-41-L/02 Autotronik, 23-68-H/01 Mechanik a opravář motorových vozidel a po prostudování osnov jejich předmětu ŘMV a předmětů souvisejících je výukový program pro současnou dobu nastaven dobře. Žáci mají dostatek času se výukovou látkou naučit a splnit cílové kompetence.

Analýzou uváděných dat o výuce a rozdělení hodin naší střední školy (viz grafy podílů hodin předmětů) i rozdělení hodin v předmětu ŘMV jsem dopěl k výsledkům, že není třeba výrazně měnit výukový program tohoto předmětu. Z opakujících se chyb žáků vyplývá, že nedostatkem je povrchní naučení látky a brzké zapomenutí také díky nedostatečnému opakování. Proto kromě uvedených kroků v inovaci ve výukovém programu uvádím kroky další, které zavedeme nebo jsme již zavedli.

Přípravu na teoretickou část zkoušky musíme podpořit souborem opatření, a to důslednější kontrolou a větším množstvím kontrolních testů. V současné době probíhá kontrola tím, že pokud žák nesplní před státní zkouškou alespoň tři za sebou jdoucí zkušební testy vyhodnocené na hodnocení „prospěl“, není přihlášen na zkoušky, nebo jde místo něj náhradník.

Další podporou motivace na úspěšné zvládnutí zkoušek se snažíme v naší škole v předmětu Řízení motorových vozidel podpořit tím, že pokud žák uspěje při všech částech zkoušky napoprvé, je mu vrácen poplatek magistrátu za zkoušku ve výši 700 Kč. Setkává se to ze strany žáků se zájmem, ale o zvýšení úspěšnosti se podle našich záznamů nedá hovořit.

Dalším prvkem, který jsme zkoušeli pro úspěšné zvládnutí státních zkoušek, byly školní připouštěcí zkoušky. Kdo chce jít na státní závěrečnou zkoušku, musí splnit zkoušku připouštěcí jak z teorie, jak je psáno výše, tak z praktické jízdy. O té jsme si vyplňovali formulář, ze kterého je zjevné, jaké chyby žák dělal. To pomáhá alespoň žákům udělat si jasnější představu o zkoušce a v tom je i další krok na cestě ke zlepšení.

Dalším krokem, kterým zkoušíme zvýšit zájem většiny žáků, je podpora výcviku u schopných žáků. Podle svých výsledků ve škole mohou častěji jezdit a dříve dosáhnout svého cíle. Pak se tak stávají vzorem pro ostatní, kteří vidí, že to při troše snahy jde. Tím, že ti motivovanější nebo v některých případech i schopnější žáci autoškolu absolvují poměrně rychle, většinou v průběhu dvou až třech měsíců a úspěšně ji zakončí, jsou nejen důkazem toho, že když se chce, jde vše poměrně svižně absolvovat (přece jen dvě skupiny B a C nějaký čas zaberou), ale uvolní tak prostor těm méně schopným a těm můžeme potom věnovat více času, který potřebují. Tento prvek zatím nemáme vyhodnocen, ještě stále probíhá. Zdá se ale, že by mohl trochu pomoci. Pokud žák má pozitivní přístup a zájem, velice rádi ho podpoříme častějšími jízdami a doufáme, že na většinu ostatních to bude mít pozitivní vliv.

Dalším bodem ke zlepšení v předmětu musíme podle výsledků záznamů z jízd podpořit výuku teorie zásad bezpečné jízdy, a to v hodinách určených k opakování, protože tam patří nejčastější chyby při závěrečných zkouškách. Žáci si sami látku nezopakují a zapomínají. Zvýšeným opakováním nejčastějších chyb při zkouškách a jejich vysvětlením bychom mohli omezit chyby při praktické zkoušce. Další prvek, který chceme zavést, je modifikace výcviku ve vozidle s důrazem na sledování dopravního značení a jeho významu v konkrétních situacích. Pořízení vhodného záznamového zařízení a vyhodnocení chyb zaznamenaných při jízdě se žákem a následně jejich vyhodnocením ze záznamu jízdy by byly vhodným prvkem pro porozumění dopravním situacím a jejich správným řešením. Stejně tak jako vyhodnocení minulého ročníku před ostatními žáky ve třídě při výuce a poukázáním na jejich chyby z vybraných záznamů.

Jedním ze specifických cílů reformních kroků je také přispět k lepší zaměstnatelnosti absolventů po skončení školy, protože ne všichni budou moci dělat povolání, kterému se naučili. Při dotazování z 50 žáků jich 60 % v oboru pokračovat nechce nebo neví. Proto řidičský průkaz je přidanou hodnotou a může být třeba i jen na přechodnou dobu vstupenkou na trh práce. Zdůrazňováním tohoto prvku při výuce můžeme také přispívat k motivaci žáků.

Souborem těchto opatření a jejich důsledným dodržováním se jistě podaří posunout k lepšímu výsledky absolventů předmětu Řízení motorových vozidel.

Marek Kameroner

Seznam použité literatury

BEDNAŘÍKOVÁ, Iveta, 2006. *Kapitoly z andragogiky 2*. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého. Texty k distančnímu vzdělávání v rámci kombinovaného studia. ISBN 80-244-1356-6.

BENEŠ, Jiří, 2005. *Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů dopravních prostředků Ministerstva vnitra a Policie ČR na Střední policejní škole MV v Holešově* [rukopis]. 95 l.

Besip.cz, ©2018. [online]. [cit. 2018-05-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/>

BUDSKÝ, Roman, et al, 2011. *Projekt Twist: Návrh nové koncepce přípravy řidičů*. 2. vyd. Liberec: Studio Twist. 187 s. ISBN neuděleno.

Defenzivní jízda, ©2018. Besip.cz [online]. [cit. 2018-05-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/rady-a-tipy/defenzivni-jizda>

DOLEŽALOVÁ, Věra, 2010. Východočeské muzeum v Pardubicích. Vcm.cz [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.vcm.cz/program/displays/autoskola.html>

Evaluace a hodnocení v procesu tvorby a realizace ŠVP: tvorba a koordinace ŠVP ve středním odborném vzdělávání, 2008. Praha: NÚOV.

HARTL, Pavel, 1999. *Kompendium pedagogické psychologie dospělých*. Praha: Karolinum. ISBN 80-7184-841-7.

KALHOUS, Zdeněk a Otto OBST, 2009. *Školní didaktika*. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-571-4.

KALNICKÝ, Juraj, 2009. *Systémová andragogika*. Vyd. 2., dopl. V Ostravě: Pedagogická fakulta Ostravské univerzity. ISBN 978-80-7368-489-1.

KNĚŽÍNEK, Jan, 2006. Metodické pokyny – Stanoviska – Usměrnění. MDCR.CZ [online]. [cit. 2011-03-05]. Dostupné z <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0525DC0F-D758-45BC-B9AA1306C7B7C254/0/662007160AS2Stanoviskokcharakterupraceuciteleautoskoly2627579585001.doc>

KYNCL, Jan, 1999. *Systém zvyšování odborné způsobilosti provozovatelů silniční motorové dopravy: [stav k 1.4.1998]*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-168-9.

SKALKOVÁ, Jarmila, 2007. *Obecná didaktika: vyučovací proces, učivo a jeho výběr, metody, organizační formy vyučování*. Praha: Grada. Pedagogika (Grada). ISBN 9788024718217.

Statistický přehled autoškol 2009, 2009. *Ministerstvo dopravy ČR* [online] [cit. 25.10.2010].

STRNADOVÁ, Zuzana, 2009. *Inteligentní dopravní systémy ve vozidle: Přínos a rizika*. 1. vyd. Brno: CDV. 46 s. ISBN 978-80-86502-04-5.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ, 2003. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

ŠUCHA, Matúš, 2013. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.

VAŠUTOVÁ, Jaroslava, et al, 2010. *Příprava koordinátorů školních vzdělávacích programů na odborných školách*. Praha: NÚOV. CD-ROM. 445 s. ISBN 978-80-87063-29-3.

Veřejný dopis organizace: International Commission for Driver Testing.

Seznam grafů

Graf 7.1: Počty vzdělávacích hodin oboru „Autotronik“	25
Graf 8.1: Počty vzdělávacích hodin oboru „Mechanik opravář motorových vozidel“	31
Graf 11.1: Neúspěšnost při závěrečných zkouškách.....	38
Graf 15.1: Kolik žáků prošlo školní autoškolou za posledních sedm let	45

Seznam tabulek

Tabulka 1: ŠVP Autotronik	24
Tabulka 2: Teoretické a praktické vyučování	24
Tabulka 3: Rozpis učiva – předmětu ŘMV.....	28
Tabulka 4: ŠVP Mechanik opravář motorových vozidel.....	30
Tabulka 5: Teoretické vyučování a odborný výcvik.....	31
Tabulka 6: Rozpis učiva – řízení motorových vozidel.....	34
Tabulka 7 Upřesňuje, jakou měli žáci školy v minulosti úspěšnost u zkoušek.....	43
Tabulka 8: Úspěšnost žáků střední školy a běžné autoškoly	43
Tabulka 9 Počty žáků v autoškole 2015/16.....	43
Tabulka 10 Počty žáků ve výcviku až v roce 2016	44
Tabulka 11 Celkový počet žáků ve výcviku za roky 2015–2016	44
Tabulka 12 Počet jízdních hodin	44
Tabulka 13 Počet žáků ve výcviku do konce roku 2017	44

