

Syndrom vyhoření a profese pedagoga v procesu vzdělávání rodičů

Karel Ivánek

Bakalářská práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií
Ústav pedagogických věd
akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Karel IVÁNEK**
Studijní program: **B 7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Profese pedagoga v procesu vzdělávání řidičů**

Zásady pro vypracování:

Zpracování rešerše a studium odborné literatury.

Vymezení pojmů a teoretických východisek z oblasti pedagogické profese ve vztahu k edukačnímu procesu vzdělávání budoucích řidičů, vymezení legislativního rámce, průběhu a specifik realizace teoretické a praktické výuky v autoškole.

Příprava metodiky výzkumné části, stanovení výzkumného cíle a problému.

Realizace kvantitativního výzkumu se zaměřením na zmapování identifikace, projevů a specifik syndromu vyhoření u pedagogů v procesu edukace budoucích řidičů.

Zpracování a vyhodnocení získaných dat, včetně jejich následné analýzy a interpretace.

Prezentace výsledků výzkumu, jejich shrnutí a doporučení pro praxi.

Rozsah práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

HAVLÍK, K. Psychologie pro řidiče : Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha : Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.

ŠVEC, V., FILOVÁ, H., ŠIMONÍK, O. Praktikum didaktických dovedností. Brno: Masarykova univerzita, 1996. ISBN 80-210-1365-6.

ŠVEC, V. Pedagogické znalosti učitele : Teorie a praxe. Praha : ASPI, 2005. ISBN 80-7357-072-6.

RYS, S. Příprava učitele na vyučování : Pedagogická teorie a praxe. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, 1979. ISBN 02/52 14-681-79.

KOPŘIVA, K. Lidský vztah jako součást profese. Praha : Portál, 2006. ISBN 80-7367-181-6.

Vedoucí bakalářské práce:

PhDr. Pavel Opatrný

Ústav pedagogických věd

Datum zadání bakalářské práce:

10. února 2010

Termín odevzdání bakalářské práce:

7. května 2010

Ve Zlíně dne 10. února 2010



prof. PhDr. Vlastimil Švec, CSc.
děkan



Mgr. Soňa Vávrová, Ph.D.
ředitelka ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné;
- na bakalářské práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

Ve Zlíně 26. 2. 2010



1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Znění zveřejnění stanoví vnitřní předpis

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být teč nejmene pet pracovních amů ptea konáním obhajoby zveřejněny k nahližení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacího zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá vymezením pojmů a teoretických východisek z oblasti pedagogické profese ve vztahu k edukačnímu procesu vzdělávání budoucích řidičů, vymezení legislativního rámce, průběhu a specifik realizace teoretické a praktické výuky v současných autoškolách. Praktická část práce je zaměřena na oblast identifikace a analýzy syndromu vyhoření u učitelů autoškol v kroměřížském regionu. Předkládaný kvantitativní výzkum byl realizován metodou dotazníkového šetření u vybraných pedagogů. Závěrečné zpracování a vyhodnocení získaných dat, včetně jejich následné analýzy a interpretace, je doplněno o sumarizační shrnutí a doporučení pro praxi.

Klíčová slova: pedagog, pedagogické dovednosti, autoškola, vzdělávání řidičů, zákonné úpravy, doprava, silniční provoz, dopravní nehoda, řidičský průkaz, syndrom vyhoření.

ABSTRACT

The aim of this bachelor thesis is to determine the terms and theoretical resources regarding the area of teaching profession in relation to the educational procedure of future drivers' training; to define the legislative framework and to specify the process and implementation of theoretical and practical tuition in the current driving schools. The practical part is focused on the identification and analysis of the burnout syndrom among teachers of the driving schools in the region of Kroměříž. The submitted quantitative research was carried out on the basis of questionnaire survey of selected teachers. Final processing and evaluation of the acquired data, including their subsequent analysis and interpretation, is accompanied with a summary and recommendations to be used in practice.

Keywords: Teacher, teacher skills, driving school, drivers' education, legal regulations, transport, road traffic, traffic accident, driving licence, burnout syndrom.

Poděkování

Za odborné vedení a cenné rady a čas bych velmi rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce panu PhDr. Pavlu Opatrnému.

OBSAH

ÚVOD.....	9
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 VYMEZENÍ POJMŮ SOUVISEJÍCÍCH S VÝKONEM PEDAGOGICKÉ PROFESY.....	13
1.1 PROFESY.....	13
1.2 UČITEL - EDUKÁTOR.....	13
1.3 SPECIFIKACE PEDAGOGICKÝCH DOVEDNOSTÍ	14
2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SOUVISÍCÍCH SE SILNIČNÍM PROVOZEM	16
2.1 ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU	16
2.2 PRÁVNÍ NORMY SOUVISEJÍCÍ SE SILNIČNÍM PROVOZEM.....	16
3 VZDĚLÁVÁNÍ ŽADATELŮ O ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ A VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ.....	18
3.1 SOUČASNÝ STAV VZDĚLÁVÁNÍ A PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ DO SILNIČNÍHO PROVOZU.....	18
3.2 ZÁKLADNÍ VÝUKA A VÝCVIK V AUTOŠKOLE.....	19
3.3 UČEBNÍ OSNOVY A PLÁN PRO VÝCVIK ŘIDIČŮ.....	21
3.4 POŽADAVKY PRO VYKONÁNÍ ZÁVĚREČNÉ ZKOUŠKY V AUTOŠKOLE.....	23
3.5 ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI ŘIDIČŮ.....	25
3.6 PEDAGOG VE VÝCVIKU A OVLÁDÁNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	26
4 DOPRAVNÍ NEHODY	31
4.1 SELHÁNÍ LIDSKÉHO FAKTORU NEBO NEDOSTAČUJÍCÍ VZDĚLÁVÁNÍ?.....	31
4.2 STATISTIKA PRO POROVNÁNÍ NEHODOVOSTI	33
5 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ PSYCHIKU ŘIDIČŮ	35
5.1 VLIVY PSYCHIKY NA ŘIDIČE A JEHO PSYCHICKÉ ZATÍŽENÍ.....	35
5.2 SYNDROM VYHOŘENÍ	36
II PRAKTICKÁ ČÁST	39
6 CHARAKTERISTIKA VÝZKUMU	40

6.1	VYMEZENÍ PROBLEMATIKY	40
6.2	STANOVENÍ VÝZKUMNÉHO CÍLE	41
6.3	UPŘESNĚNÍ VÝZKUMNÉHO PROBLÉMU	41
6.4	METODA VÝZKUMU.....	42
6.5	ZDROJE VÝZKUMU.....	43
6.6	ČASOVÝ ROZVRH VÝZKUMU.....	43
7	PREZENTACE VÝSLEDKŮ A VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	44
7.1	SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ VÝZKUMU	61
	ZÁVĚR.....	69
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	71
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	76
	SEZNAM OBRÁZKŮ	78
	SEZNAM TABULEK.....	79
	SEZNAM PŘÍLOH.....	81

ÚVOD

Proces vzdělávání řidičů a jejich soustavná příprava do silničního provozu si jistě zaslouží pozornost nejen z hlediska minimalizace možných následků dopravních nehod, ale také z hlediska pedagogického vedení, přístupu a specifikům, které takový způsob výuky vyžaduje. V rámci předkládané bychom se rádi věnovali právě této problematice z hlediska pedagogické přípravy, psychických faktorů ovlivňující aktéry (studenty autoškoly) a identifikace možných příčin syndromu vyhoření právě u učitelů autoškol. Autor překládané práce pracuje již celkem 15 let na oddělení dopravních nehod Dopravního inspektorátu v Kroměříži a za tuto již poměrně dlouhou dobu jsem se setkal s řadou více či méně závažných dopravních nehod. Při každé takovéto události jsme se s kolegy snažili přemýšlet o účastnících dopravní nehody, jaké příčiny ji způsobily, a snažili jsme se najít odpověď na otázku, zda je alespoň částečně možné nehodám předcházet, eliminovat je a vyhnout se tak mnoha lidským neštěstím a vysokým škodám na majetku.

Sotva se dítě naučí mluvit, začne s říkankami. V mateřské škole se učí říkanky o autech, zebrách a semaforech. Posléze se prohání na bicyklu dopravním hřištěm, učí se dopravní kázní a o nebezpečí, které číhá v silničním provozu. Nakonec usedne osmnáctiletý držitel řidičského průkazu do vozu svých rodičů, aniž by byl jeho dopravní charakter zformulován natolik, aby dopravní chování nevybočovalo z platných norem.

Vzdělávání budoucích řidičů, nebo řidičů, kteří si své řidičské oprávnění rozšiřují, není jednoduchým procesem. Pochybení řidiče za volantem vozu může vést až k nezvratným následkům, které se mohou dotýkat každého z nás. Pochopili jsme, že samotné vzdělání v autoškolách však nestačí. Rovněž různé kampaně BESIPu a podobné akce „Nemyslíš, zaplatíš“, které ukazují někdy až drsným způsobem následky dopravních nehod, sice napomohou zvýšit pozornost k zadané problematice, nicméně se stále ustavičně z médií dozvídáme o tragediích na našich silnicích. Jak tedy zabránit vzniku zbytečných nehod? Pokusili bychom se nastínit, že právě jednou z možných cest může být zkvalitnění přípravy a výuky řidičů adeptů a s tím také spojené další vzdělávání pedagogů, kteří v tomto procesu působí.

V teoretické části práce je nejprve vymezena profese pedagoga, dále pak popsány specifické pedagogické dovednosti a pozornost je věnována také teorii a právním normám

ve vztahu k řidičům a silničnímu provozu jako takovému v ČR. Součástí teoretické části jsou také informace věnované i samotnému průběhu a podmínkách výuky v autoškolách, právním podkladům tohoto druhu vzdělávání, nechybí ani vzorový učební plán autoškoly a postřehy ze samotného edukačního procesu řidičů v autoškolách, které nastiňují vlastní výuku. Následující část teoretické práce je věnována dopravní nehodovosti a vlivu psychiky na jednání řidiče v silničním provozu. Samotný závěr této části práce se věnuje problematice syndromu vyhoření, jeho identifikaci a projevům v návaznosti na problematiku výuky v autoškolách a pedagogického působení příslušných instruktorů, kdy jsem se rozhodl využít této zajímavé a určitě i důležité stránky psychiky učitele v autoškolě.

Praktická část práce je věnována výzkumu v oblasti syndromu vyhoření u pedagogických pracovníků v autoškolách.

Jako hlavní výzkumný jsme si stanovili: „Vliv a specifika syndromu vyhoření na psychiku učitele v autoškolě a možnost přímého vlivu na kvalitu jeho výuky“.

Dotazníkovou metodou byl proveden kvantitativní výzkum s následným zpracováním získaných dat a jejich finální interpretací. Dotazník je tvořen 31 specifickými otázkami, které se vztahují k různým možným projevům burn-out syndromu, které byly zadány a zároveň tedy sledovány u učitelů autoškol v regionu kroměřížska.

Cíle předkládané bakalářské práce lze tedy shrnout do následujících bodů:

- 1) Vymezení základních pojmů souvisejících s výkonem pedagogické profese.
- 2) Seznámení s problematikou vzdělávání řidičů a jejich přípravy do silničního provozu.
- 3) Zpřehlednění základních právních norem ve vztahu k výuce v autoškolě a k silničnímu provozu.
- 4) Analýza faktorů ovlivňujících psychiku řidičů se zaměřením na oblast syndromu vyhoření.

- 5) V rámci kvantitativního výzkumného šetření identifikace výskytu a případného vlivu syndromu vyhoření u pedagogických pracovníků v autoškolách na jejich profesní působení.
- 6) Podpoření, či vyvrácení skutečnosti, zda je v autoškolách prováděna prevence a doplňkové vzdělávání, jako možná součást boje proti syndromu vyhoření, který může mít značný vliv na kvalitu výuky budoucích řidičů, potažmo jejich dopravní chování.

TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ POJMŮ SOUVISEJÍCÍCH S VÝKONEM PEDAGOGICKÉ PROFESE

1.1 Profese

Profese znamená povolání spojené s určitou kvalifikací nebo odbornými znalostmi a dovednostmi, které jsou většinou vykonávány na základě zákonného oprávnění. V sociologickém pojetí společnosti má profese důležité místo, jelikož je jednou z kategorií sociálního rozvrstvení společnosti. Učitelská profese se vyznačuje jistými specifickými rysy, kdy se učitelství zkoumá a objasňuje z hlediska činností, které učitelé vykonávají, dále typologií učitelské profese, funkcí, které ve školách učitelé zastávají a dále například náročnou přípravou pro učitelské povolání atd. (Průcha, 2002).

1.2 Učitel - edukátor

V minulosti již bylo o učitelské profesi a učitelích sepsáno množství odborné literatury, která tuto činnost sleduje z mnoha hledisek. Učitel neboli pedagog je jedním ze základních činitelů výchovně-vzdělávacího procesu. Učitelem označujeme osobu, která napomáhá procesu vzdělávání. Zdálo by se, že v běžném hovoru je tímto termínem označena osoba, která vyučuje ve škole, což mohu potvrdit z vlastní zkušenosti, ať už jako bývalý žák ZŠ nebo student SŠ.

Jako profesionál, který provádí edukaci – tedy někoho vyučuje, vychovává, školí, zacvičuje, trénuje, instruuje apod., je označován edukátor. Edukační činnost je charakteristická pro řadu profesí, nejen pro učitelskou profesi (Průcha, 2002).

Učitelé jsou vyjma jiných profesionálů dané skupiny i součástí širší profesní skupiny označované termínem pedagogičtí pracovníci, kdy tato skupina je právně vymezena v § 2 zákona číslo 563/2004 Sb. o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů. Zde jsou podrobně uvedeny učitelské profese včetně ředitelů a zástupců ředitelů, dále jsou zde uvedeni vychovatelé škol a školských zařízení a zařízení sociální péče, mistři odborné výchovy, vedoucí pracovišť středních odborných a jiných učilišť a středisek praktického vyučování, instruktoři tělesné výchovy a trenéři sportovních škol a sportovních tříd.

Jedna z posledních aktuálních definic pojmu pedagogický pracovník je uvedena v právnických formulacích v publikaci J. Průchy: Učitel : Současné poznatky o profesi, kde je odborníky z právnické fakulty uveden dvojí výklad pojmu a to tak, že lze považovat za pedagogického pracovníka profesionála, který vykonává výchovnou a vzdělávací činnost bez ohledu na přímou vyučovací povinnost a dále zaměstnance, který má stanoven rozsah hodin přímé vyučovací činnosti, či přímé výchovné činnosti (Průcha, 2002, s. 18-19).

Výuku v autoškole, ať již teoretickou nebo praktickou, lze tedy zařadit do přímé výchovné činnosti a pedagoga v autoškole právem lze plnohodnotně označit jako pedagogického pracovníka či edukátora.

1.3 Specifikace pedagogických dovedností

Základním charakteristickým rysem pedagogických dovedností je skutečnost, že se jedná o účelné a cílevědomé činnosti, které jsou zaměřeny na řešení dané problematiky ve vztahu k výchovně-vzdělávacímu procesu. Tedy základním úkolem pedagogických dovedností je co nejefektivněji dosahovat výukových cílů, tedy toho, co se mají žáci naučit, čeho mají v rámci praktických dovedností dosáhnout. Jinými slovy lze také říci, že jde o to, jakou formou a metodou učitel provádí v edukačním procesu výuku, jak je schopen tento proces ovlivnit ve fázi přípravy výuky a během ní a rovněž jeho schopnost adaptovat se na nový vývoj a trend v daném oboru (Kyriacou, 2004).

Základní pedagogické dovednosti tedy představují zejména (Kyriacou, 2004):

- 1) **Plánování a příprava** - plán učební hodiny musí mít jasné a vhodné záměry a cíle, obsah, metody a struktura, zvolené pro vyučovací hodinu, mají odpovídat tomu, co se mají žáci naučit.
- 2) **Realizace vyučovací hodiny** – učitel jedná jistě, uvolněně, se sebedůvěrou, účelně a vzbuzuje svým chováním zájem o výuku, dále výklad a vysvětlení učitel podává jasně a formou odpovídající potřebám a úrovni žáků.

- 3) **Řízení vyučovací hodiny** – začátek hodiny by měl být rychlý a hladký, měl by navodit kladný postoj žáků vůči činnostem, které budou v hodině následovat. Žádoucí je udržet pozornost žáků, jejich zájem a zapojení do činností.
- 4) **Klima třídy** – je cílevědomě orientované na plnění úkolů, uvolněné a s jasným smyslem pro pořádek. Učitel žáky podporuje a povzbuzuje k učení a dává jim najevo vysoká pozitivní očekávání.
- 5) **Kázeň** – řád je do značné míry založen na vytvoření kladného klimatu třídy a na dobré realizaci a řízení vyučovací hodiny. Učitel má přiměřenou autoritu ve třídě a žáci ji uznávají a přijímají.
- 6) **Hodnocení prospěchu žáků** – dovednosti potřebné k hodnocení výsledků žáků používané jak při formativním hodnocení (tedy hodnocení s cílem napomoci dalšímu vývoji žáka), tak při hodnocení sumativním (tedy vedení záznamů o dosažených výsledcích).
- 7) **Reflexe a sebehodnocení (evaluace) vlastní práce** – učitel hodnotí své hodiny s cílem přizpůsobit podle získaných poznatků budoucí plánování a praktickou činnost, rovněž pravidelně uvažuje o své aktuální praxi a snaží se rozpoznat ty stránky své práce, které vyžadují další rozvoj.

2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SOUVISÍCÍCH SE SILNIČNÍM PROVOZEM

2.1 Účastníci silničního provozu

Kdo to jsou vlastně „účastníci silničního provozu?“ Odpověď nalezneme v Zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a to v § 2 tohoto zákona, ve kterém jsou uvedena vymezení základních pojmů: pro účely tohoto zákona se rozumí: a) účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích, atd.

Jak je tedy patrné, ze zákona se vlastně rozumí účastníkem silničního provozu každý z nás, ať již řídí motorové či nemotorové vozidlo, osoba jedoucí na zvířeti, chodec, atd. Silniční provoz se tedy dotýká každého a proto kvalitní vzdělávací proces řidičů a rovněž dopravní výuka se stává důležitým faktorem, který ovlivňuje a upravuje naše chování na pozemních komunikacích a v jejich okolí.

2.2 Právní normy související se silničním provozem

Současná právní úprava Českého práva veřejného zahrnuje jako jedno ze svých odvětví trestní právo. Trestní právo je souhrn právních norem, které chrání zájmy společnosti, ústavní zřízení České republiky, práva a oprávněné zájmy fyzických a právnických osob před jednáním nebezpečným pro společnost.

Hlavním pramenem trestního práva je zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „trestní zákoník“) a zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní řád“). Významným pramenem práva v oblasti dopravy je zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a další právní předpisy úzce související s provozem na pozemních komunikacích.

Od 1. července 2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Novelizace pravidel silničního provozu

byla vyvolána zejména nutností zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích, dále v souladu s vládou schválenou Národní strategií bezpečnosti silničního provozu snižovat počet usmrcených a zraněných v důsledku dopravních nehod a v neposlední řadě aktualizovat českou právní úpravu ve vztahu k právu Evropských společenství.

Trestní zákoník (na rozdíl např. od zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů) neobsahuje soustředěnou a specifickou úpravu trestných činů v (silniční) dopravě. Ustanovení týkající se (silniční) dopravy lze nalézt ve více hlavách zvláštní části trestního zákoníku, přičemž formální znaky příslušných skutkových podstat jsou stanoveny obecně, bez ohledu na zvláštnosti (silniční) dopravy. Trestná činnost v (silniční) dopravě je nejčastěji kvalifikována jako poruchové trestné činy ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 a § 148 – případy úmyslných trestných činů jsou naprosto výjimečné), dále trestné činy ohrožovací – trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274) a obecné ohrožení (§ 272). Řadí se sem i trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151, jehož subjektem mohou být pouze řidiči dopravních prostředků, kteří měli účast na dopravní nehodě. Pod kategorií trestných činů v silniční dopravě lze zahrnout v zásadě následující skutkové podstaty trestných činů:

- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337),
- obecné ohrožení (§ 272),
- poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277),
- ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274),
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151),
- ublížení na zdraví z nedbalosti a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148, § 147),
- neoprávněného užívání cizí věci, je-li předmětem útoku motorové vozidlo (§ 207)

3 VZDĚLÁVÁNÍ ŽADATELŮ O ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ A VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ

3.1 Současný stav vzdělávání a přípravy řidičů do silničního provozu

V současné době je edukační proces na úseku vzdělávání řidičů, ať nových nebo těch, kteří si rozšiřují řidičské oprávnění, prováděn formou výuky v soukromých autoškolách. Vznik a provoz autoškol upravuje zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Jaké jsou v současnosti podmínky pro získání řidičského oprávnění? Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která dosáhla věku stanoveného zákonem, je zdravotně i odborně způsobilá k řízení motorových vozidel, má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt v trvání nejméně 185 dnů, není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel a splňuje další podmínky stanovené zákonem (např. pro získání skupiny řidičského oprávnění C musí být žadatel již držitelem skupiny řidičského oprávnění B apod.).



Obrázek 1 – vzor řidičského průkazu, vydávaného v zemích EU.

Řidičské oprávnění v ČR lze udělit osobě starší 15 let pro skupinu AM, 16 let pro skupinu A1, 17 let pro skupiny T a B1, 18 let pro skupiny A, B, B+E, C, C+E a podskupin C1 a C1+E, 21 let pro oprávnění skupin A, D, D+E a podskupin D1, D1+E.

Zdravotní způsobilost žadatele k řízení motorových vozidel (§ 84 zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších novel - Zákon o provozu na pozemních komunikacích) posuzuje registrující praktický lékař, lékař zařízení závodní preventivní péče nebo kterýkoli praktický lékař u osoby, která nemá registrujícího lékaře nebo lékaře zařízení závodní preventivní péče. Dokladem o provedení přezkoumání zdravotní způsobilosti žadatele je výše uvedenými lékaři vydaný „Posudek o zdravotní způsobilosti žadatele k řízení motorových vozidel“, tak jak stanovuje vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

3.2 Základní výuka a výcvik v autoškole

Základní výuka a výcvik jsou stanoveny v příloze 3 zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Počet hodin v předmětech výuky

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

Tab. 1. Počet hodin v předmětech výuky

Vysvětlivky:

PPV - Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV - Výuka o ovládání a údržbě vozidla

TZBJ - Výuka teorie zásad bezpečné jízdy

ZP - Výuka zdravotnické přípravy

OP - Opakování a přezkoušení

Počet hodin v předmětech výcviku

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

*Tab. 2. Počet hodin v předmětech výcviku***Vysvětlivky:**

PV-ŘV - praktický výcvik v řízení vozidla

AC - autocvičiště

MP - minimální provoz

SP - střední provoz

PV-ÚV - praktický výcvik údržby vozidla

PV-ZP - praktický výcvik zdravotnické přípravy

3.3 Učební osnovy a plán pro výcvik řidičů

Učební osnovy výuky upravuje § 20 zákona číslo 247/2000 Sb., který obecně pojmenovává potřebné teoretické a praktické znalosti, dovednosti a návyky k řízení motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích, učební plán však není na jednotlivých autoškolách povinnou součástí přípravy řidičů a jeho existence a propracovanost je pouze na vůli zřizovatelů autoškol. Dobře zpracovaný a prováděný učební plán, je však důležitou součástí výuky v autoškolách tak, jak tomu bylo dříve v praxi základních a středních škol.

Teoretická část výuky je pro všechny skupiny motorových vozidel shodná. Rozdílnost nastává ve výuce technických záležitostí daného vozidla a samozřejmě pak v samotné výuce jízdy.

Uvedu zde vzorový učební plán pro výcvik řidičů osobních vozidel – praktický výcvik se zaměřením na samotnou jízdu osobním motorovým vozidlem. Praktický výcvik v jízdě pro skupinu řidičského oprávnění pro skupinu „B“ je rozvržen do tří etap.

První etapa zahrnuje 7 vyučovacích hodin, které jsou tvořeny v zásadě 2 hodinami na trenážeru, 1 hodinou na cvičišti a 4 hodinami v mírném silničním provozu. Druhá etapa praktického výcviku se skládá z 12-ti vyučovacích hodin v běžném silničním provozu. Třetí etapa je tvořena 9-ti vyučovacími hodinami v hustém silničním provozu. Počet hodin je uveden pouze orientačně, v případě potřeby nebo nutnosti lze tento počet samozřejmě navýšit.

Konkrétní zaměření výuky v první etapě směřuje ke zvládnutí základních dovedností nutných pro ovládnutí osobního vozu. Na konci této etapy musí žák znát hlavní části vozidla, ovladače a scelovače, stanovit rozmístění a funkci motoru a převodovky, brzdného ústrojí, řízení, pneumatik a závěsů kol, zádržných systémů, osvětlení a pojistek, výstražných zařízení, dále umět zkontrolovat technický stav vozidla, znát rozmístění a funkci ovládacích prvků vozidla, ruční brzdy, předepsaného osvětlení, výstražných znamení a rovněž znát funkci prvků přístrojové desky a kontrolních světel. Při usazení se na místě řidiče umět seřadit sedadlo a opěradlo, seřadit zpětná zrcátka, ověřit průhlednost oken a skel, usadit cestující a naložit zavazadla, upevnit svůj zádržný systém a připoutat cestující. Při pohledu okolo sebe, vně vozidla vědět, co je „mrtvý“ úhel, umět využívat

zpětných zrcátek, mít poznatky o směru a přenosu pohledů. Neohrožovat sebe ani ostatní a zabezpečit nastupování a vystupování z vozidla, otevírání a zavírání dveří, opuštění vozidla, apod.

Druhá etapa zahrnuje procvičování základních a zvládnutí dalších řidičských dovedností, jízdu s důrazem na přesné dodržování pravidel silničního provozu a techniky způsobu bezpečné jízdy. Na konci této etapy musí žák dodržovat ustanovení pravidel silničního provozu, zejména o řízení provozu a rozeznávat křižovatky (řízené, neřízené), pokyny policisty, význam tvarů, barev a symbolů dopravních značek, význam vodorovných dopravních značek, reagovat na dopravní značky a umět respektovat právo přednosti v jízdě, zvolit přiměřenou rychlost, zvolit směr a způsob jízdy. Při vyčleňování rozhodujících činitelů pro jízdu umět předvídat, co se stane vpředu, na straně i vzadu za vozidlem, vyčlenit potřebné údaje z komunikace a okolí, ze stavu řízeného vozidla a z chování ostatních účastníků silničního provozu. Využívat všechny ovladače a tyto ovládat z místa řidiče bez dívání na všechny ovládací prvky, manipulovat jimi za jízdy, koordinovat své pohyby a obsluhovat současně více ovladačů, mít koordinaci pohybů zautomatizovanou a vzájemně propojenou, dále přizpůsobit rychlost jízdy svým schopnostem, signalizaci a úpravě provozu, přítomnosti dalších účastníků silničního provozu, prostředí komunikace (město, mimo město), tvaru komunikace, viditelnosti, počasí a možnostem vozidla. Dále volit správný směr a způsob jízdy a umět jezdit vpravo, zvolit směr za každých okolností, respektovat vodorovné dopravní značení, udržet směr jízdy a respektovat vyhrazené jízdní pruhy a příkázané směry jízdy, atd.

Třetí etapa zahrnuje dosažení plné samostatnosti při řízení vozidla i v hustém provozu a za ztížených podmínek. Po skončení výcviku musí žák odhadnout vzdálenost a rychlost vozidel a umět identifikovat jednotlivé typy vozidel, jejich rychlost a schopnost akcelarovat, zhodnotit vzdálenost podle různých znaků, znát příčiny možného špatného odhadu vzdáleností a rychlostí, porovnat rychlost jiného vozu vpředu či vzadu ve vztahu k rychlosti vlastní, vyhodnotit vlastní rychlost s přihlédnutím k možnému smyku. Dále odhadnout vzdálenost, potřebnou k zastavení a znát podle okamžité rychlosti v kilometrech za hodinu průjezd za 1 sekundu, reakční dobu řidiče a činitele, které ji ovlivňují, brzdnu dráhu a faktory, které ji ovlivňují, zhodnotit brzdnu dráhu v různých podmínkách, umět zastavit rychle jedoucí vůz na stanoveném místě. Mezi další dovednosti, které musí žák na konci třetí etapy zvládnout, patří odhadnutí obrysů vozidla, mít tedy přehled o šíři vozu při

objíždění a předjíždění, při jízdě v úzkých nebo neprůjezdných ulicích, při vyhýbání. Mít přehled o délce a výšce vozidla při couvání a vyhýbání a při průjezdu parkovištěm. Projíždět křižovatky, předjíždět a být předjížděn a při tom umět vybrat místo a čas potřebný pro předjetí a zpětné bezpečné zařazení se, popřípadě umět se vzdát předjetí, dále využít akcelerační schopnost vozidla, zhodnotit možnosti předjížděného vozidla, usnadnit předjetí a zhodnotit složitost křižovatky. Při projíždění zatáčkami musí žák umět odhadnout složitost zatáčky (oblouk, profil, viditelnost, stav povrchu), přizpůsobit trasu a rychlost průjezdu všem činitelům, kteří mají vliv na jízdu, vědět kam zaměřit pohled, mít znalost o brzdění v zatáčkách a odstředivé síle. Dále brát ohled na různé kategorie účastníků silničního provozu a to zejména na chodce (děti, starší lidi, invalidy a cvičná vozidla), dvoustopá vozidla pomalá i rychlá, na pomalá a překážející vozidla, na hromadnou přepravu a přepravu dětí, na vozidla s právem přednostní jízdy (policie, hasiči, záchranná služba) a rozlišovat běžná gesta a smluvená znamení od znamení výstražných. Žák musí být schopen dojet ke stanovenému cíli, při tom umět zjistit podmínky průjezdu, připravit plán cesty, plánovat přestávky a úseky cesty, číst směrové tabule (návěsti), přizpůsobit cestu povětrnostním podmínkám. Důležité je rovněž zvládnutí začlenění se do provozu po výjezdu z budovy, při najíždění z chodníku, při otáčení napříč jízdními pruhy, na kruhovém objezdu, při využití připojovacího pruhu, umět zhodnotit vzdálenost a rychlost ostatních, umět zhodnotit délku intervalu mezi jednotlivými vozidly. Při řízení v hustém provozu žák musí umět vybrat trasu a dodržet ji, vjíždět na přechody pro chodce tak, aby neohrožoval tyto účastníky silničního provozu, přizpůsobovat své chování při průjezdu okolí autobusových zastávek MHD, umět dát přednost nebo křižovat dráhu tramvaje (vozidel jedoucích ve vyhrazeném jízdním pruhu), zastavit před neprůjezdnou křižovatkou, respektovat vozidla v zastávce a umět je objet a v neposlední řadě rozpoznat znaky umožňující předvídat pohyb a chování ostatních účastníků silničního provozu, atd.

Dosáhne-li žák těchto znalostí a dovedností, může jej učitel předvést ke zkoušce. 28 hodin výcviku je sice málo, ale využije-li učitel každou minutu, je schopen průměrného žáka, dle výše uvedeného výukového plánu, připravit ke zkoušce tak, aby prospěl.

3.4 Požadavky pro vykonání závěrečné zkoušky v autoškole

Cvičná zkouška se skládá z 25 otázek, každá otázka má pouze jednu správnou odpověď. Jednotlivým otázkám je přiřazena konkrétní bodová hodnota. Maximální dosažitelný počet

bodů je 50. Pro úspěšné absolvování cvičné zkoušky pro získání řidičského oprávnění je nezbytné dosáhnout minimálně 43 bodů.

Testy obsahují pouze schválené zkušební otázky, které jsou zveřejněny ve Věstníku dopravy. Případné nově schvalované otázky budou v souladu se zákonem s předstihem zveřejňovány právě ve zmiňovaném Věstníku dopravy.

Zavedení nové podoby testové **zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy** (§ 40 zákona číslo 247/2000 Sb. - O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů) vyplývá z vyhlášky č. 298/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Tato vyhláška nabyla účinnosti dne 1. července 2006. Cílem Ministerstva dopravy, odboru provozu silničních vozidel, je zavedení nového moderního způsobu provedení testové části zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění. Tento způsob zkoušky musí po odborné stránce odpovídat náročnosti současného silničního provozu, současně však musí být uživatelsky srozumitelný a jasný.

Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla (§ 41 zákona číslo 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů) se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla (ne u obrazů). Tato zkouška je upravena v § 41 z. č. 247/2000 Sb.

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

Žadatel o řidičské oprávnění musí při zkoušce z praktické jízdy prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění. **Zkouška z praktické jízdy** (§§ 42,43 zákona číslo 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů) je rozdělena do dvou částí. Žadatel o řidičské oprávnění, který při zkoušce neprokáže základní znalosti u každé ze dvou částí, je hodnocen stupněm "neprospěl".

Zkouška z praktické jízdy musí trvat v první části nejméně 10 minut a v druhé části nejméně 20 minut pro řidičská oprávnění skupin AM, A, B, B+E a T a podskupin řidičských oprávnění A1 a B1 a nejméně 30 minut pro ostatní skupiny a podskupiny řidičských oprávnění.

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

3.5 Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů (dle § 46 zákona číslo 247/2000 Sb. - O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů) se provádí formou školení, které je zaměřeno na znalost právních předpisů na úseku dopravy, zejména pravidel provozu na pozemních komunikacích, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, ochrany životního prostředí před škodlivými důsledky provozu vozidel na pozemních komunikacích, zdravotnické přípravy, ovládání a údržby vozidla, přepravy nebezpečných látek a věcí, dodržování povinností osádek vozidel v nákladní přepravě a na další otázky, jejichž znalost ovlivňuje chování řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Školení je ukončeno přezkoušením znalostí a u řidičů mladších 21 let dále praktickou zkouškou dovedností v ovládání vozidla v délce trvání nejméně 15 minut. Tímto ustanovením není dotčena povinnost podrobit se školením podle zvláštních právních předpisů. Pokud se jedná o řidiče vozidla uvedeného v § 48 odst. 1 zákona číslo 247/2000 Sb., který je současně řidičem z povolání, nemusí se takový řidič zúčastnit proškolení a přezkoušení podle zvláštního právního předpisu.

V § 48 z. č. 247/2000 Sb. je uvedeno, že řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče, kdy pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin.

Zavedení nové podoby zkoušky profesní způsobilosti vyplývá z vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Tato vyhláška nabyla účinnosti 7. května 2008.

3.6 Pedagog ve výcviku a ovládání motorových vozidel

V této části mé bakalářské práce bychom se chtěli zmínit i o učitelích – instruktorech v autoškolách, kteří dle našeho názoru tvoří důležitou součást edukačního procesu řidičů. Právě jejich kvalitní a odpovědný přístup k výkonu svého povolání velmi ovlivňuje chování nových řidičů v běžném silničním provozu a tím se také nepřímo může podílet na dopravní nehodovosti. Učitelé autoškol jsou vlastně oficiálně prvními činiteli, kteří působí na člověka za volantem a to již při nácviu nejprve za trenážérem a posléze i za volantem skutečného vozidla v rámci cvičných jízd v silničním provozu. Významně se tedy podílí na tom, jaké prvotní návyky a bohužel i zlozvyky, si noví řidiči nesou do své řidičské praxe, které je v mnoha případech provázejí po celý zbytek svého řidičského „života“.

Pro účely výzkumného šetření byla oslovena celá řada učitelů – instruktorů. Vybrali jsme si jednoho a pozvali jej k rozhovoru, jehož cílem bylo zjistit, jaké pocity a zkušenosti v současné době skrývá profese učitelství v autoškole.

Instruktor Josef G., působí jako externí učitel v autoškole ABC v Kroměříži od roku 2005. V následujícím textu jsem se snažil vystihnout jeho pocity a zkušenosti pohledem zkušeného instruktora autoškoly.

Je držitelem učitelského oprávnění pro autoškoly a to v tomto rozsahu:

- Výuka předpisů o provozu vozidel pro skupiny „ A - C, T“
- Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy pro skupiny „ A - C, T“
- Výuka o ovládání a údržbě vozidla pro skupiny „ A - C, T“
- Výuka v řízení vozidla pro skupiny „ A - C, T“
- Výcvik praktické údržby vozidla pro skupiny „ A - C, T“

„Každý občan tohoto státu dospěje do věku, kdy je plnoletý nebo splňuje věkovou hranici, která je stanovena pro získání řidičského oprávnění dané skupiny. V současné době mít „řidičák“ patří k základnímu všeobecnému vzdělání každého občana tohoto státu. Proto je čas navštívit některou z autoškol a informovat se na bližší podmínky, které je třeba splnit, aby měl zájemce vytoužený „řidičák“. Uchazeče lze rozdělit do níže uvedených skupin:

1/ fyzické osoby, které samy chtějí získat řidičské oprávnění určité skupiny a za toto platí tržní cenu, dle sazebníku dané autoškoly.

2/ žáci středních škol, kteří mají ve svých osnovách získání určité skupiny řidičského oprávnění, nebo provádí sdružený výcvik.

3/ držitelé řidičského oprávnění, kteří si rozšiřují jeho rozsah, se mohou specifikovat na:

- *fyzické osoby, které jsou samoplátci tohoto rozšíření*
- *řidiči, kteří jsou vysláni svými zaměstnavateli k rozšíření*
- *osoby z úřadu práce v rámci rekvalifikačních programů*

Vzhledem k rozsahu jeho učitelského oprávnění se setkává se všemi kategoriemi uchazečů o „řidičák“. Je možné konstatovat po osobních zkušenostech, že uchazeči z kategorií 1 a 3 přistupují ke kurzu podstatně zodpovědněji a v drtivé většině dotáhnou své úsilí do zdárného konce. Od doby, co se zavedlo přezkoušení na počítačích, jsou však hlavně starší ročníky trošku nervózní. Ne, že by neznali zákon o provozu vozidel na pozemních komunikacích, údržbu a konstrukci vozidla, ale mají strach z počítače.

U uchazečů, kteří jsou „zařazeni“ do druhé kategorie se názory na získání bezplatného řidičského průkazu různí. Někteří jedinci k tomu přistupují velmi laxně a jejich přístup se odráží na výsledcích. Většina však chce, ale ne každému je dáno, být perfektním řidičem. Někdo je bystřejší, přizpůsobivější. Někomu je třeba trpělivěji vysvětlovat co, kdy a proč má dělat. Nevýhodou sdruženého výcviku je to, že žáci provádí výcvik skupiny „B, C a T“ dohromady a někdy se zahltí vědomostmi. Mají malé návyky z ovládání vozidla a neuvědomují si propastný rozdíl v řízení osobního vozidla a přechodu na nákladní vozidlo.“

„Nyní se zaměřím na uchazeče 1 kategorie. V této skupině přichází do autoškoly žáci od zákonné hranice (15-ti let) a nejsou výjimkou ani 50-ti letí, které život přinutil mít nějaký „řidičák“ a doposud jej nepotřebovali. Zpravidla se jedná o skupinu „B“, protože bydlí mimo město a nemají se jak dostat do práce, nebo na nákupy či k lékaři.

V této kategorii jsou žáci, kteří nikdy žádné vozidlo či motocykl neřídili. Ti patří mezi tu skupinu, která se poctivě učí, dochází na hodiny dle rozvrhu autoškoly a zahrnuje učitele dotazy. Při řízení vozidla či motocyklu je na nich patrná nervozita, mají obavy, že to nezvládnou. Poslouchají rady instruktora a zjišťují, že to není tak hrozné jak si představovali. Teoreticky získané informace na přednáškách přenáší do praxe a zjišťují, že to funguje.

Pravým opakem jsou „černí řidiči polních cest“, kteří již pokoutně zkoušeli nějaké vozidlo, či motocykl. Pravdou je, že těmto „řidičům“ nemusíte vysvětlovat základní ovládací prvky a jejich činnost. Naopak je nutné je velmi rychle zpacifikovat, že již nejsou na poli, v lese nebo na závodním okruhu. Je třeba vymýtit jejich špatné návyky, které si sebou přinesli a jejich styl jízdy striktně omezit zákonnými normami pravidel provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zcela novou a zvláštní kategorii tvoří osoby, které si myslí, že budou řídit vozidlo stylem počítačových her, protože oni tak jezdí doma na svém počítači, vyhrávají závod za závodem a na vozovce v reálném provozu to funguje úplně jinak. A co je zásadní - máte pouze jeden život a nelze se stiskem patřičné klávesy vrátit zpět na vozovku.

Uchazeči, které zařadil do 3 kategorie, patří mezi nejpohotovější skupinu. Jsou si velmi dobře vědomi, že případný neúspěch u zkoušek by mohl mít pro ně velké následky.

Například pozastavení řidičského oprávnění, nebo dokonce ztrátu zaměstnání v případě řidičů z povolání. Na výuku dochází pravidelně, mívají spoustu dotazů. Drobné zlozvyky, které si sebou donesli např. neustálé držení řadící páky, nesprávné držení volantu, či kouření za jízdy se dají velmi lehce odstranit. Závěrečné zkoušky zvládá drtivá většina těchto uchazečů.“

Dalším bodem, nad kterým bychom se v rozhovoru pozastavili, je rozdělení na ŘIDIČE a ŘIDIČKY.

„Často námi muži pronášené věty na adresu některých řidiček nejsou zrovna lichotivé. Soukromé postřehy mého kamaráda z výcviku řidičů všech kategorií naznačují, že by jel raději se slečnou či mladou paní, která jezdí plynule, dodržuje zákon a vždy bezpečně dojedete do svého cíle. Pravým opakem jsou řidiči „závodníci“, kteří si myslí, že při každém rozjezdu musí být slyšet kvílení jejich pneumatik a stylem brzda - plyn se řítí k cíli své cesty. Najednou zjistí, že jsou v příkopě, či ve stromě a hrozně se diví co se to stalo. A to je ten lepší případ. Většinou však na jízdu takových závodníků doplácí zcela nevinní účastníci silničního provozu.“

Ve výcvikovém vozidle, nebo na motocyklu autoškoly musí sedět instruktor, který je trpělivý, má schopnost vytvořit klid a pohodu mezi ním a žákem. Měl by být schopen okamžitě vyhodnotit jeho způsob jízdy nebo provedení manévru. V případě neúspěchu manévru teoreticky vysvětlit a poté v praxi zopakovat. Za samozřejmost se považuje u instruktora zvládnout krizovou situaci, do které se žák dostal.

V průběhu výcviku by měl instruktor se žákem jezdit tak, aby žák měl možnost vyzkoušet všechny zákonem povolené rychlostní limity. Kde jinde než pod dohledem instruktora si může žák vyzkoušet co je to dosáhnout devadesátakilometrové rychlosti, popřípadě stotřicetikilometrové hranice, pokud je k dispozici nějaký dálniční úsek. S velkými problémy v praxi se potýkají žáci, kteří v průběhu výcviku dotáhli rychlost vozidla nejvýše k padesátce. Mezi žáky se bleskově roznesou klady, ale ještě rychleji zápory, které má ten či onen instruktor. Projevuje se to tak, že „s tím už na jízdu nikdy nepůjdu, nebo jediné s tímto instruktorem budu jezdit všechny jízdy“. Odměnou instruktorovi obvykle bývá, že se žáci chodí „chlubit“, že již mají „řidičák“ a přijedou svým vozem, nebo na motocyklu.“



Obrázek 2 – Zvládnutí praktické jízdy je jedním ze základů výcviku.

4 DOPRAVNÍ NEHODY

4.1 Selhání lidského faktoru nebo nedostačující vzdělávání?

V této části práce bychom se chtěli věnovat problematice dopravních nehod, které jsou bohužel v současné době velmi tíživým a palčivým problémem v silničním provozu a dopravě jako takové. Termín dopravní nehoda rovněž upravuje již výše uvedený zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a to v § 47 odst. 1, který zní: „**Dopravní nehoda** (dle § 47 zákona číslo 361/2000 Sb. ve znění pozdějších novel) je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

Jestliže bylo po celoročním vyhodnocení konstatováno, že rok 2008 byl úspěšný (Infoservis 4/2009), pak se to samozřejmě týká poklesu základních ukazatelů v porovnání s rokem 2007. Poněkud jinak vyznívá hodnocení podle poměrných následků nehod. Např. ukazatel počtu usmrcených osob připadajících na 1 milion obyvatel a zahrnující i následně zemřelé osoby se bude, podle předběžných odhadů (počet následně zemřelých osob bude znám až ve druhé polovině března), pohybovat kolem hodnoty 104, zatímco průměr EU (27) představuje (pro rok 2007) 87 usmrcených na 1 milion obyvatel. Přitom 5 zemí EU a Švýcarsko atakuje poloviční hranici (kolem 50 usmrcených na 1 milion obyvatel) – Malta, Nizozemí, Norsko, Švýcarsko, Švédsko a Velká Británie. Převáděno na naše podmínky by to znamenalo roční počet usmrcených kolem 600 usmrcených, tj., v průměru 50 usmrcených za měsíc, nebo také kolem 1,5 usmrcených za den. (Infoservis 4/2009)

Dosavadní výsledky statistiky nehod signalizují malou přizpůsobivost řidičů právě často se měnícím klimatickým podmínkám, tak typickým pro zimní období. S tím souvisí i neadekvátní rychlost jízdy, jež provází většinu tragických nehod v tomto období. Více, než kdy jindy, by řidiči motorových vozidel měli být ohleduplní, oproštěni od riskování, předvídaví a to zejména k chodcům, ale i neosvětleným cyklistům, ovšem i ve vztahu k motorizovaným kolegům, dále připraveni na obtížné podmínky a aby vyjízďeli jen s vozidlem, které je správně připravené na zimní podmínky (zimní pneumatiky, dokonale funkční osvětlení, stěrače, ostřikovače, dokonalý výhled z vozidla apod.)



Obrázek 3- Nehody na dálnicích a rychlostních komunikacích mají zpravidla vážné následky, naštěstí ne v tomto případě.

4.2 Statistika pro porovnání nehodovosti

Tabulka porovnání počtu dopravních nehod a jejich následků za období od roku 2002 do roku 2009 na území České republiky (dle Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky).

	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	alkohol	hmotná škoda
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	9 552	8 891 203 700
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 076	9 334 272 200
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	8 445	9 687 387 600
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	8 192	9 771 284 400
* 2006	187 965	956	3 990	24 231	6 807	9 116 346 300
2007	167 633	1 123	3 960	25 382	7 466	8 467 288 000
2008	160 367	992	3 809	24 776	7 252	7 741 464 700
** 2009	74815	832	3536	23777	5725	4 981 091 000

Tab. 3 Přehled dopravní nehodovosti

* novela z. č. 361/2000 Sb., bodový systém, hranice povinnosti hlásit dopravní nehodu z 20.000,- na 50.000 Kč.

** novela z. č. 361/2000 Sb., závazný pokyn policejního prezidenta 160/2009, hranice povinnosti hlásit dopravní nehodu z 50.000 na 100.000,- Kč.

Informace o vývoji nehodovosti v České republice, není zdaleka tak pozitivní, jak ukazují policejní statistiky a to z důvodu postupu Policie ČR při šetření dopravních nehod, především dle novely zákona č. 361/2000 Sb., kde je v § 39 odst. 4, uvedeno, že dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující

zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi. Hranice hmotné škody byla posunuta z 50 tisíc korun na 100 tisíc korun. Dále pak v § 39 odst. 5, kde je uvedeno, že povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle. Dříve se povinnost ohlásit dopravní nehodu vztahovala na škodu vzniklou při dopravní nehodě a to včetně věcí, které byly přepravovány v době nehody ve vozidle.



Obrázek 4 - Tragicky vyhlížející nehoda se šťastným koncem.

5 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ PSYCHIKU ŘIDIČŮ

5.1 Vlivy psychiky na řidiče a jeho psychické zatížení

V současnosti je silniční doprava ztvárněna konfliktem mezi technickou a lidskými možnostmi. Motorová silniční vozidla se stále zdokonalují, rozrůstá se a rozšiřuje silniční síť, přibývá kilometrů dálnic a rychlostních silnic a zároveň neúměrně vzrůstá hustota provozu. Nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče stouply natolik, že se do popředí dere otázka, do jaké míry jim je člověk schopen čelit.

Bylo spočítáno, že v průběhu stokilometrové jízdy autem vykoná srdce řidiče necelých pět tisíc pulsů, přečerpá 360 litrů krve a plíce zpracují 480 litrů vzduchu. Centrální nervová soustava běží na plné obrátky. Přenos podnětu, který řidič v provozu zachytí, proletí do mozkové kůry za jednu až sto milisekund. „Zhodnocení informace probíhá tak, že je v mžiku konfrontována nejen s podněty uloženými v paměti, ale i s podněty vnějšími. Je-li informace uznána za podstatnou, je vydán příkaz výkonnému orgánu během deseti až dvaceti milisekund a latentní doba svalu, který reaguje, odpovídá 30 až 70 milisekundám. Uvedené parametry platí pro jednoduché reakce, při složitějších čas roste a v praxi dosahuje rychlosti kolem vteřiny. I tak jde o rychlost obdivuhodnou.“ (Havlík, 2005, s. 11-12).

Osobnost bezproblémového a vyrovnaného řidiče předpokládá vyrovnanou strukturu, emotivní stabilitu, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřenou sebedůvěru, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Jako zásadní se jeví sociální vlastnosti, např. altruismus, vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování.

V neposlední řadě se u řidiče projevuje vliv temperamentu, kdy se tato osobnostní inklinace dělí na sangvinickou, cholerickou, flegmatickou a melancholickou. Osobnost člověka obsahuje všechny složky temperamentu, přičemž jedna z nich převažuje. Dopravní psychologové se často opírají o Eysenckovu typologii dvojdimenzionálního systému extroverze a introverze (Čáp, Mareš, 2007, s. 163). Extrovert je přizpůsobivější, orientovaný na okolní život, je optimistický a společenský. Klade důraz na fakta, ale přijímá i okolní názory. Blíží se typu sangvinika, v zátěžové poloze cholerika. Introvert je uzavřený, zahleděný do sebe, přemýšlivý, hůře přizpůsobivý, na druhou stranu je

spolehlivější a systematictější. Blíží se k typu flegmatika, v labilní poloze k melancholikovi.

Mezi úspěšné a bezproblémové řidiče patří osoby s převahou silnějšího a pohyblivějšího nervového systému s přiměřenou strukturou vlastností introverta i extroverta, jako jsou vyrovnanost, přizpůsobivost, pohotovost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost, předvídavost a rozhodnost. Naopak sklon k selhání mají osoby trpící nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností.

Více předpokladů být dobrým řidičem mají osoby s kombinací vlastností sangvinika a flegmatika, než osoby, u nichž převažují vlastnosti cholera nebo melancholika (Havlík, 2005).

Dalšími předpoklady jsou senzorní vlastnosti, spjaté s duševními procesy a funkcemi, např. vnímání, bdělost, pozornost, psychomotorická koordinace, dále také kvalita schopností, např. inteligence, myšlení, paměť, koncentrace či reagování.

Zejména současné výzkumy a teorie, týkající se rozdělení pozornosti mají praktický význam. Účastníci pilotního výcviku často neuspějí a řidiči mívají nehody také z toho důvodu, že nedokážou dostatečně rychle a přesně rozdělovat pozornost mezi konkurující aktivity nebo konkurující signály, anebo protože nedokážou rychle rozpoznat důležitost zásadních signálů, které přicházejí senzorním kanálem, který právě není v centru pozornosti (Hill, 2004, s. 150).

5.2 Syndrom vyhoření

Přísluví říká: „Abychom mohli vyhořet, musíme nejprve vzplanout.“ To přesně ukazuje na podmínky, ve kterých je jedinec více ohrožen vyhořením. U syndromu vyhoření jde o stav psychického, fyzického a emocionálního vyčerpání, kdy tohle vyčerpání je způsobeno dlouhodobým setrváním v emocionálně těžkých situacích a přichází v souvislosti s pracovní zátěží u jinak zdravých jedinců (Venglářová, 2007, s. 80).

Předpoklady pro vznik syndromu vyhoření jsou tvořeny zejména:

- **přítomností stresorů** - v práci s lidmi, zvláště v případě výskytu problematických situací, není o stres nouze

- **frustrací** - zásadní je potřeba smysluplné práce a respekt. Smutek přichází z nedostatku ocenění.
- **negativními vztahy mezi spolupracovníky** - existence nedorozumění, sporů, konfliktů. Nekolegiální chování, případně snaha o zneužití moci.
- **vlivy prostředí, pracovních podmínek, organizace práce** - míra svobody a kontroly, nesmyslnost požadavků, problémy s autoritou, nadměrná odpovědnost, plnění úkolů, špatná komunikace, nadměrné požadavky na pracovníky.

Procesy vyhoření (podle Alfreda Leanglea dle Venglářová, 2007, s. 80)

- I. Nadšení, smysluplnost, jasný cíl práce.
- II. Smysl se ztrácí, člověk pracuje „za něco“.
- III. Život v popeli:
 - a) ztráta úcty k druhým,
 - b) ztráta úcty k vlastnímu životu, propad do života bez smyslu.

Je-li naše energetická bilance dlouhodobě záporná (nemáme-li zdroje radosti v životě a nejsme-li dobře zakotveni v těle), dostaneme se do stavu, pro který se ustálil termín syndrom vyhoření. K jeho hlavním projevům patří deprese, lhostejnost, cynismus, stažení se z kontaktu, ztráta sebedůvěry, časté nemoci a tělesné potíže. Není to obyčejná únava. „Kdo si staví dům, může být hrozně unaven, a přesto to není syndrom vyhoření. Matka, která několikrát za noc vstává k dítěti, může být k smrti nevyspalá, a také netrpí syndromem vyhoření. Není to ani přechodná krize, u které můžeme věřit, že čas momentální depresi vyléčí. Ale není to ani tendence stěžovat si, naříkat a postonávat jako charakterový rys.“ Do syndromu vyhoření je vždy vnesena otázka po smyslu vlastní práce. Když se práce daří, je zážitek smysluplnosti práce pomáhajícího silnější, než by byl v mnoha jiných povoláních. Když se nedaří, je zrovna tak silnější i pochybnost (Kopřiva, 2006).

Jak lze bránit vzniku syndromu vyhoření a co pro sebe udělat?

1. Péče o sebe, zdravý životní styl

Do jaké míry naplňujeme základní předpoklad zdravého životního stylu? Stačí pravdivě odpovédět na otázky na následující straně a uvidíme své možnosti.

2. Sociální opory

Více ohrožení jsou lidé, kteří pro mnoho práce a angažování v profesi omezili jiné vztahy. Bohužel někdy je rozpad přátelství nebo manželství důsledkem vyhoření. Vztahy s lidmi nám dodávají energii, poskytují zázemí v horších chvílích. „Každý někdy potřebuje vrbu, která bude naslouchat...“

Užitečné je setkávání s kolegy. Vazba na profesní skupiny, odborné a vzdělávací společnosti nám pomáhá udržet krok v náročné oblasti. Významné, i když v naší době stále méně vídané, je duchovní společenství.

3. Profesní růst

Možná působí protichůdně, že bychom se pro lepší zvládnutí stresu z práce měli ještě věnovat profesnímu rozvoji. Sem patří donedávna podceňovaný rozvoj komunikace, péče o zdravotní prostředí, sledování podmínek pro práci a stále zlepšování zmíněného.

4. Není nutné zůstat za cenu ztrát

Po určité době a vyčerpání jiných možností může nastat chvíle, kdy se nám jako jediné východisko zdá odchod. V zahraničí je běžnější měnit profesi či zaměření vícekrát během života. Než ztrácet klid, duševní pohodu a zdraví, raději zvolme změnu.

Pokud jsme vystaveni dlouhodobé pracovní zátěži, nutno mít dobré rodinné zázemí a umět v dostatečné míře aktivně odpočívat, abychom tak průběžně obnovovali své emoční síly. Obrazně si lze představit akumulátor, jenž se dobíjí. Je zřejmé, že je to i otázka hlubšího sebepoznání (zvláště své vlastní osobnosti, svých motivací a nalezení „slabých míst“, na která jsme obzvláště citliví) a vyrovnaného, kultivovaného životního stylu (Vymětal, 2003).

PRAKTICKÁ ČÁST

6 CHARAKTERISTIKA VÝZKUMU

6.1 Vymezení problematiky

Problematika dopravy, silničního provozu a vzdělávání řidičů je velmi citlivým tématem dnešní doby. Dnes a denně se na každém kroku setkáváme s problematikou, která se více či méně dotýká silničního provozu. Stačí jen třeba ráno vyjít z domu na ulici a jít do práce. Zastavíme se na přechodu pro chodce, rozhlédneme se do obou směrů a v tomto okamžiku se stáváme přímými účastníky silničního provozu. Jako chodci známe svá práva i povinnosti. A to nemusíme vůbec vlastnit řidičský průkaz. Masmédia vykonávají každodenně veřejnou službu a informují obyvatelstvo o základních informacích, týkajících se takových věcí, jako přednost na vyznačeném přechodu pro chodce a o povinnostech řidičů nám umožnit bezpečně přejít vozovku na druhou stranu silnice. Tedy všeobecně známá věc. Ale přesto zde něco občas nevychází. Někdo „opomene“ svou povinnost a během několika vteřin může zapříčinit událost, která jej může poznamenat na celý život. Mnohokrát jsme jako dopravní policisté se při takových situacích, kdy jsme šetřili dopravní nehodu na přechodu pro chodce, zamýšleli nad tím, do jaké míry se ten či onen z účastníků podílel na zavinění této události a jak jí mohl účinně zabránit. Chodec, který nemusel udělat jeden krok navíc, když viděl přijíždět vozidlo nebo řidič, který je však díky technickým možnostem a fyzikálním zákonům omezen reakční dobou a technickým stavem brzd jeho vozidla?

Jak již bylo uvedeno, pracuji jako dopravní policista téměř 15 let na úseku dopravních nehod a celkem 22 let u Policie ČR. Ve své praxi jsme se setkali s řadou dopravních nehod a snažili se nalézt odpověď na otázku, proč k této nešťastné události došlo a zda se mohlo tomuto předejít. Na podkladě vlastních pozorování a výpovědí účastníků dopravních nehod, jsme si tvořili obraz o tom, co asi zapříčinilo nehodu a kdo a jak se na této události podílel. Můžeme modernizovat vozidla a zlepšovat dopravní komunikace. To však vede jen k neustálému zvyšování rychlosti vozidel a následně k tragičtějším dopravním nehodám se stále se zvyšujícími hmotnými škodami. To zásadně rozhodující a ovlivňující nehodovost je morálka řidiče, jeho znalosti a dovednosti.

6.2 Stanovení výzkumného cíle

„Výzkum je systematický způsob řešení problémů, kterým se rozšiřují hranice vědomostí lidstva. Výzkumem se potvrzují či vyvracejí dosavadní poznatky, anebo se získávají nové poznatky“ (Gavora, 2000, s. 11).

Hlavní výzkumný cíl byl tedy zformulován:

Identifikace a analýza syndromu vyhoření u učitelů autoškol v kroměřížském regionu.

Díličmi stanovenými cíli jsou pak zjištění, jak pracovníci vnímají své podmínky v zaměstnání - jak hodnotí své pracoviště, vztahy mezi spolupracovníky, zda jsou ve své pracovní pozici spokojeni. **Následujícími díličmi cíli** je pak snaha odhalit, zda se syndrom vyhoření projevuje v přístupu k samostatným žákům, zda je organizacemi (autoškolami) dostatečně zajišťována prevence syndromu vyhoření a jak na vlastní dušení hygieně pracují samotní pedagogové.

6.3 Upřesnění výzkumného problému

Spousta otázek při řešení dopravních nehod nás (dopravní policisty) nutila přemýšlet, zda-li by bylo možné učinit výzkum dopravní výchovy (výcviku) se zaměřením na sledování výskytu a případném vlivu projevů syndromu vyhoření u učitelů autoškol a tím možná napomoci nepřímo předcházet zbytečným dopravním nehodám.

Statistiky Ředitelství dopravní služby Policie České republiky jsou neúprosné. Dokazují, že nehodovost je stále vysoká, přibývá usmrcených, těžce i lehce zraněných a rovněž se navyšuje částka, která vyjadřuje výši hmotných škod, vzniklých při dopravních nehodách.

Z výše uvedených důvodů jsme se rozhodli učinit výzkumné šetření u pedagogů v autoškolách, které by mohlo ukázat možnosti vzniku syndromu vyhoření spojených s touto náročnou profesí a možnými přímými vlivy na vzdělávání řidičů. Výzkumem bychom chtěli nastínit náhled na tuto problematiku především širší veřejnosti. Na základně výše uvedených informací byl tedy stanoven výzkumný problém jako **hlavní výzkumná otázka:**

Lze u pedagogů v autoškole identifikovat projevy syndromu vyhoření?

Na základě studia dané problematiky byly stanoveny **následující dílčí výzkumné otázky:**

Je autoškoly dostatečně zajišťována prevence syndromu vyhoření a dbají pedagogičtí pracovníci na vlastní duševní hygienu?

Jak pedagogové v autoškole vnímají své pracovní podmínky v zaměstnání?

Mění se projevy syndromu vyhoření v závislosti na délce pedagogické praxe?

6.4 Metoda výzkumu

Při volbě výzkumné metody byly zvažovány různé varianty dle předem stanovených cílů a výzkumných otázek. Nakonec bylo rozhodnuto pro kvantitativní výzkum formou dotazníkového šetření, které umožňuje získávání informací od respondentů prostřednictvím písemně kladených otázek, na které respondenti odpovídají. Tato metoda umožňuje získat velký počet informací v krátkém časovém úseku od vysokého počtu respondentů, což zvyšuje míru adekvátnosti a věrohodnosti výzkumu. (Gavora, 2000) Nespornou výhodou dotazníkové formy je rovněž anonymita, která může přispívat k větší otevřenosti respondentů.

K dotazníku byl vyhotoven průvodní dopis, který zahrnuje úvodní představení, kým a za jakým účelem je dotazníkové šetření prováděno. Je zde také pasáž, ve které je zdůrazněna anonymita respondentů, aby nedocházelo k obavám z možného úniku informací.

Jako inspirace k tvorbě dotazníku nám posloužil dotazník Bc. Hany Špangerové, který použila ve své bakalářské práci v roce 2009 s názvem Syndrom vyhoření jako rizikový faktor při výkonu činnosti sociálních pracovníků (Špangerová, 2009) a tento byl následně modifikován pro potřebu našeho výzkumu zaměřeného na pedagogické pracovníky autoškol.

Úvod dotazníku tvoří návod a instrukce pro správné vyplnění. Dotazník obsahuje celkem 31 otázek, které jsou rozděleny do tří sekcí (viz. Příloha). Prvních sekce tvoří část, která zahrnuje obecné informace o osobě respondenta. Druhá sekce se týká informací, které jsou zaměřené na pracovní podmínky v zaměstnání pedagogů autoškol. Třetí sekce zahrnuje otázky zaměřené na prožívání zátěžových situací. Otázky v dotazníku jsou uzavřené a

polootevřené a jedna otázka je otevřená, dále jsou jasně formulované a srozumitelné tak, aby se předešlo záměně smyslu otázek a k jejich neadekvátním odpovědím.

Dotazník s průvodní dopis je součástí Přílohy.

V případě, že výzkumné otázky vyhovují empirickému kritériu, ukazují, jaká data potřebujeme pro provedení šetření. Také poskytují orientační mapu pro sestavení dotazníku. Na začátku dotazníku stojí výzkumné otázky. Společně představují seznam proměnných, které je zapotřebí změřit v dotazníku a všechny další požadované informace. Prvním krokem při sestavování dotazníku je návrat k výzkumné otázce či otázkám a vytvoření seznamu proměnných, pro které potřebujeme data (Punch, 2008, s. 46).

6.5 Zdroje výzkumu

Zdroj mého výzkumu tvoří pracovníci autoškol – tedy zaměstnanci i majitelé soukromých autoškol v regionu kroměřížska. V tomto regionu v současné době existuje 19 autoškol, ve kterých působí 29 pedagogických pracovníků. Z tohoto počtu celkem 5 pracuje v autoškolách externí formou. Celkem bylo zadáno 29 dotazníků, kdy návratnost byla 26 dotazníků, tj. 90 %. Výzkum je tedy hodnocen na základě odpovědí 26 respondentů, kteří představují podstatnou část zkoumaného vzorku v daném teritoriu. Je třeba podotknout, že u všech dotázaných respondentů se jedná výhradně o muže.

6.6 Časový rozvrh výzkumu

Jelikož jsme se rozhodli pro výzkum s omezeným počtem respondentů, bylo výzkumné šetření rozvržené do 20-ti dnů tak, abychom se přizpůsobili podmínkám a možnostem učitelů autoškol. Dotazník byl rozeslán a předáván jednotlivým respondentům na základě osobní dohody.

Samotná distribuce dotazníku mezi pracovníky autoškol byla provedena v rozpětí 2 týdnů. Další 2 týdny probíhalo vyplňování a odevzdávání dotazníků (mnohdy osobně), kdy v některých případech bylo nutné ujasnit si některé aspekty dotazníku s konkrétním respondentem. Další týden probíhalo samotné zpracování dat z odevzdaných dotazníků a jejich vyhodnocování. Časový rozvrh, dotazníkového výzkumu, tedy představoval přibližně 35 dnů v časovém rozmezí leden až březen roku 2010.

7 PREZENTACE VÝSLEDKŮ A VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Vyhodnocení jednotlivých odpovědí respondentů je provedeno pomocí tabulek s příslušným popisem uvedených dat. Jelikož většina otázek dotazníku je tvořena dichotomickými způsoby odpovědí, není dle mého názoru nutné uvádět příslušná grafická znázornění jednotlivých odpovědí. K samotnému tabulkovému vyhodnocení je třeba uvést, že výzkumná data jsou jak ve formě absolutních, tak i relativních četností. U dotazů tvořených volbou jedné správné odpovědi je absolutní četnost tvořena celkovým počtem respondentů (26), tedy relativní četnost je v tomto množství vyjádřena hodnotou 100%. Jedinou položkou dotazníku, kde bylo možné uvést více odpovědí je otázka č. 8. V tomto případě byla jako absolutní četnost použita hodnota všech vyhodnocených odpovědí a to 55, což je tedy rovno hodnotě 100%.

INFORMACE O OSOBÁCH RESPONDENTŮ

Otázka č. 1: Věk

První otázka dotazníku byla zaměřena na věkové rozvrstvení pedagogických pracovníků v autoškolách. Byly zvoleny 4 věkové kategorie, kdy u první kategorie se vychází ze zákonné normy pro výkon daného povolání, tedy věk nejméně 24 let s následným rozvrstvením kategorií na 10 let, pouze poslední kategorie je tvořena respondenty s 50-ti a více lety – bez omezení. Stejných hodnot bylo dosaženo u věkové kategorie 30-39 let s kategorií 50 a více let, nejméně pak u začínajících pedagogů autoškol – pouze 8% dotázaných – tedy 2 jednotlivci.

Věk	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
24 - 29 let	2	8%
30 - 39 let	9	34%
40 - 49 let	6	23%
50 a více let	9	35%

Tab. 4. Věk respondentů

Otázka č. 2: Rodinný stav

Druhá otázka dotazníku je zaměřena na zjištění rodinného stavu respondentů, kdy tento faktor může taktéž sehrát důležitou roli v psychice pedagogů v autoškolách a mít přímý vliv na kvalitu výuky samotné. S naprostou převahou je nejsilnější skupinou ve vyhodnocení odpovědí ta část respondentů, která je tvořena ženatými a to v hodnotě 73% z dotázaných. Rozvedených je pouze 15% a svobodných dokonce jen 12%. Žádný z dotázaných není vdovcem.

Rodinný stav	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
svobodný	3	12%
ženatý	19	73%
rozvedený	4	15%
vdovec	0	0%

Tab. 5. Rodinný stav respondentů

Otázka č. 3: Délka praxe učitele v autoškolě

Třetí otázka dotazníku se týkala délky vykonávané praxe učitele v autoškolě. Z vyhodnocení je patrné, že největší délku vykonávané praxe tvoří respondenti s praxí 11 až 20 let, kteří představují 46% vyhodnocených odpovědí, což souvisí částečně s možností podnikat v daném oboru a rostoucí poptávkou po řidičském oprávnění v 90. letech minulého století. Praxe do 5-ti a 10-ti let je shodně 23% vyhodnocených odpovědí, praxe 20 a více let je pouze 8% vyhodnocených odpovědí.

Praxe učitele v AŠ	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
0 – 5 let	6	23%
6 – 10 let	6	23%
11 – 20 let	12	46%
21 let a více	2	8%

Tab. 6. Délka praxe učitele v autoškolách

Otázka č. 4: Nejvyšší dosažené vzdělání

Čtvrtá otázka dotazníku byla věnována dosaženému vzdělání pracovníků a pedagogů autoškol, kdy nejvíce převládali respondenti s dosaženým středoškolským vzděláním a to 65%, s vyšším odborným vzděláním 8% a s vysokoškolským vzděláním 27%.

Nejvyšší dosažené vzdělání	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
středoškolské	17	65%
vyšší odborné	2	8%
vysokoškolské	7	27%

Tab. 7. Nejvyšší dosažené vzdělání

Otázka č. 5: Dosažené pedagogické vzdělání

Pátá otázka dotazníku je zaměřena na zjištění získaného pedagogického vzdělání respondentů, které získalo pouze 22% respondentů. Z důvodu potřeby kvalitního a efektivního vzdělávání řidičů se jeví dosažené vzdělání dotázaných pedagogů autoškol jako nedostačující a neadekvátní.

Dosažené pedagogické vzdělání	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	7	22%
ne	19	78%

Tab. 8. Dosažené pedagogické vzdělání

Otázka č. 6: Považujete dosaženou odbornost, která odpovídá dle z. č. 247/2000 Sb., za dostačující?

Účelem šesté otázky je zjištění, zda respondenti považují odbornost, kterou získali, za dostačující pro výkon jejich povolání, tedy přípravu a zdokonalování řidičů. 81% vyhodnocených odpovědí považuje odbornost za dostačující, opačný názor má 19% respondentů.

Dostačující dosažená odbornost	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	21	81%
ne	5	19%

Tab. 9. Dostačující dosažená odbornost dle z. č. 247/2000 Sb.

Otázka č. 7: Věková struktura žáků v autoškolách (lze uvést více možností).

Otázka sedmá je zaměřena na věkové rozvrstvení žáků autoškol. První kategorie je tvořena žáky – nejmladšími žadateli o řidičská oprávnění, kdy se jedná především o řidiče motocyklů, tedy jednostopých vozidel či dvoukolových vozidel. S touto kategorií pracuje 27% respondentů. Nejčetnější věkovou skupinou je kategorie od 18-ti do 30-ti let, což souvisí se snahou zvýšit svou kvalifikaci pro výkon povolání u mladých lidí a uchytit se lépe na trhu práce. Tato kategorie je v odpovědích zastoupena 46% vyhodnocených odpovědí. Kategorie 30 až 50 let je tvořena 18% a kategorie na 50 let pouze 9% vyhodnocených odpovědí.

Věková struktura	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
-------------------------	--------------------------	------------------------------

Žáků v autoškolách		
15 - 18 let	15	27%
18 - 30 let	25	46%
30 - 50 let	10	18%
50 a více let	5	9%

Tab. 10. Věková struktura žáků v autoškolách

Otázka č. 8: Pracovní pozice v zaměstnání.

Zjištěním pracovní pozice v zaměstnání pedagogů autoškol bylo předmětem otázky číslo 8. V současné době existují autoškoly jako soukromé firmy, které si v řadě případů najímají externisty k naplnění výukových programů, v některých případech firmy zaměstnávají své učitele na trvalý pracovní úvazek. 31% odpovědí je vyhodnoceno jako učitel – OSVČ, resp. majitel firmy, která se zabývá vzděláváním řidičů, 46% odpovědí tvoří respondenti v zaměstnaneckém poměru a 23% respondentů pracuje v autoškolách jako externista na Dohodu o pracovní činnosti.

Pracovní pozice v zaměstnání	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
učitel - OSVČ	8	31%
učitel - zaměstnanec	12	46%
učitel - externista	6	23%

Tab. 11. Pracovní pozice v zaměstnání

Otázka č. 9: Náplň pracovní činnosti při výuce v autoškole.

Předmětem otázky číslo 9 je zjistit zaměření pracovníků na druh vykonávané činnosti v rámci výuky v autoškolách. Výuku na učebnách a trenažérech vykonává 19% respondentů, výuku se speciálním zaměřením vykonávají především externisté a tvoří 15% vyhodnocených odpovědí. Výukou praktické jízdy se zabývá většina učitelů autoškol a to celkem 66%, neboť tento druh činnosti je v samotné výuce časově nejnáročnější a vyžaduje i vyšší požadavky a nároky na žáky.

Náplň pracovní činnosti - výuky	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Výuka na učebnách a trenažérech	5	19%
Výuka se speciálním zaměřením	4	15%
Učitel praktické jízdy	17	66%

Tab. 12. Náplň pracovní činnosti při výuce v autoškole

Otázka č. 10: Odborná školení v rámci prevence syndromu vyhoření na pracovišti.

Další otázka – č. 10, je tvořena dotazem na školení prevence syndromu vyhoření na pracovišti. 58% respondentů odpovědělo kladně, což je poměrně vysoké číslo a to vzhledem k tomu, že se u autoškol jedná o soukromo-právní subjekty. 42% procent odpovědělo negativně.

Odborná školení – prevence syndromu vyhoření	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	15	58%
ne	11	42%

Tab. 13. Odborná školení v rámci prevence syndromu vyhoření

V případě odpovědi ANO – četnost odborných školení:

Podotázka č. 10a je tvořena odpověďmi respondentů, kteří se v předešlé otázce na školení v rámci prevence syndromu vyhoření vyjádřili kladně, a cílem bylo zjištění, jak často se toto školení u nich provádí. Jednou za 3 měsíce odpovědělo 27% respondentů, jednou za půl roku 46% respondentů a jednou za více jak rok 27% respondentů.

Školení se provádí:	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
1 x za 3 měsíce	4	27%

1 x za půl roku	7	46%
déle než 1 x za rok	4	27%

Tab. 13a. Četnost odborných školení v rámci syndromu vyhoření

Otázka č. 11: Vztahy na pracovišti mezi kolegy a spolupracovníky.

Otázka číslo 11 je věnována vztahům mezi kolegy na pracovišti, v tomto případě v autoškolách vybraného regionu. Naprostá většina respondentů označila vztahy na pracovišti jako přátelské a to konkrétně 85% respondentů. Jako motivující označilo vztahy na pracovišti 15% respondentů. Ani v jednom případě nebyly vztahy označené jako soutěživé nebo nepřátelské.

Vztahy na pracovišti	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
přátelské	22	85%
soutěživé	0	0%
motivující	4	15%
nepřátelské	0	0%

Tab. 14. Vztahy na pracovišti mezi kolegy

Otázka č. 12: Účast pedagogů autoškol na kulturních a společenských akcích.

Dvanáctá otázka je zaměřena na účast zaměstnanců – pedagogů autoškol na kulturních a společenských akcích, resp. četnost účasti na těchto akcích. 1 x do půl roku označilo 23% respondentů, 1 x za rok označilo 69% respondentů a 8% odpovědělo, že se takovýchto akcí neúčastnilo nikdy.

Účast na kulturních a společenských akcích	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
---	--------------------------	------------------------------

1 x do půl roku	6	23%
1 x za rok	18	69%
nikdy	2	8%

Tab. 15. Účast pedagogů autoškol na kulturních a společenských akcích

Otázka č. 13: Reakce na nabídku školení v rámci zdokonalování se v profesi.

Cílem otázky číslo 13 je zjištění reakce respondentů na nabídku školení v rámci zdokonalování se v profesi. Převážná většina odpovědí – tedy 88% respondentů, tuto nabídku přijímá a to za účelem zkvalitnění své práce, 12% respondentů nabídku přijímá a bere ji jako příjemnou změnu pracovního rytmu. Odmítnutí nebo vyhnutí se takové nabídce neoznačil žádný z dotazovaných respondentů.

Nabídka školení v rámci profese	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
přijmutí – pro zkvalitnění práce	23	88%
vyhnutí se – nechuť ke školení	0	0%
přijmutí – změna pracovního rytmu	3	12%
odmítnutí	0	0%

Tab. 16. Reakce na nabídku školení v rámci zdokonalování se v profesi

Otázka č. 14: Práce, kterou vykonáváte, se Vám jeví jako:

Posouzení náročnosti vykonávané práce je předmětem otázky číslo 14. Jako velmi náročnou svou práci označilo 42% respondentů, jako náročnou ji označilo 39% respondentů. Jako zajímavou a motivující označilo svou práci 15% respondentů a konečně jako nenáročnou ji označily pouze 4%, tedy jeden respondent.

Náročnost vykonávané práce	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
velmi náročná	11	42%
náročná	10	39%
zajímavá - motivující	4	15%
nenáročná	1	4%

Tab. 17. Náročnost vykonávané práce

Otázka č. 15: Vyhledání odborné pomoci specializovaného pracovníka při nadměrné psychické zátěži.

V souvislosti s náročností vykonávané práce předešlé otázky j v otázce číslo 15 věnována pozornost případného vyhledání odborné pomoci specializovaného pracovníka – odborníka a to při nadměrné zátěži. Na tuto otázku odpovědělo 96% respondentů, že tuto odbornou pomoc doposud nevyhledalo, pouze jeden dotázaný respondent uvedl ano, tedy 4% z respondentů.

Vyhledání odborné pomoci z důvodu psychické zátěže	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	1	4%
ne	25	96%

Tab. 18. Vyhledání odborné pomoci z důvodu psychické zátěže

Otázka č. 16: Přemýšlíte o odchodu ze své současné profese?

V šestnácté otázce je na respondenty učiněn dotaz, zda uvažovali či uvažují o odchodu ze své současné profese. Odpověď ne zvolilo celkem 88% respondentů, občas uvedlo 12% respondentů a je potěšující, že ani jeden z respondentů o odchodu ze své profese neuvažoval.

Zvažování odchodu z profese	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	0	0%
ne	23	88%
občas	3	12%

Tab. 19. Zvažování odchodu z profese

Otázka č. 17: V zaměstnání se cítíte nedocenění, pochybujete o svých schopnostech zvládnout přípravu a výuku žáků.

Tato sedmnáctá otázka dotazníku je věnována pocitům nedocenění, pochybám o vlastních schopnostech zvládnout přípravu a výuku žáků. Většina respondentů – 88%, odpověděla, že tyto pocity nemá, občas tyto pocity má pouze 12% respondentů. Žádný z oslovených neuvedl ve své odpovědi ano.

Nedocenění, pochyby o svých schopnostech	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	0	0%
ne	23	88%
občas	3	12%

Tab. 20. Nedocenění, pochyby o svých schopnostech

Otázka č. 18: Domníváte se, že Vaše kariéra nemá již možnost dalšího postupu?

Otázka číslo 18 je věnována možnosti dalšího kariérního postupu v rámci své profese a zde odpovědělo 46% respondentů ano, naopak ne odpovědělo v dotazníku 54%.

Posouzení profesní kariéry	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	12	46%
ne	14	54%

Tab. 21. Posouzení vlastní profesní kariéry

Otázka č. 19: Hodnocení nového úkolu nebo činnosti v rámci pracovního procesu.

Tato otázka, č. 19, je věnována hodnocení a postojům k novému úkolu nebo činnosti v rámci pracovního procesu, tedy vzdělávání nových řidičů. Většina, a to 69% respondentů, odpověděla tak, že úkol vykoná a chápe jej jako důležitý pro svou odbornost. 31% respondentů nový úkol přijme a uvítá s nadšením. Ani jeden z oslovených respondentů odpověděl, že nový úkol odmítne.

Zhodnocení nových úkolů nebo činností	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
úkol uvítá s nadšením	8	31%
úkol vykoná – odbornost je důležitá	18	69%
úkol odmítne	0	0%

Tab. 22. Zhodnocení nových profesních úkolů a činností

Otázka č. 20: Pociťujete na sobě pravidelně některé obtíže – žaludeční obtíže, časté migrény, srdeční obtíže a potíže s dýcháním?

Cílem dvacáté otázky je zjištění výskytu vyjmenovaných obtíží, jako například žaludečních obtíží, migrén, srdečních obtíží a potíží s dýcháním u pracovníků autoškol. 58% oslovených odpovědělo, že netrpí žádnou uvedenou obtíží. Občas a výjimečně uvedlo shodně 19% respondentů a pouze jeden respondent uvedl, že uvedenými obtížemi trpí často, což představuje 4%.

Projevy tělesných obtíží	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano - často	1	4%
ano - výjimečně	5	19%
občas	5	19%
nikdy se nevyskytly	15	58%

Tab. 23. Projevy tělesných obtíží pedagogů v autoškolách

Otázka č. 21: *Pocitujete, že již nemáte tolik nadšení pro svou práci jako dříve?*

Otázka číslo 21 je zaměřena na porovnání nadšení a pracovního elánu po určitém čase při výkonu profese pedagoga v autoškolě. Nepřítomnost entuziazmu k práci pocítuje 12% respondentů, opačný pocit má 88% oslovených respondentů.

Nepřítomnost entuziazmu k práci	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	3	12%
ne	23	88%

Tab. 24. Nepřítomnost entuziazmu k práci

Otázka č. 22: *Litovali jste někdy, že jste si zvolili právě Váš obor?*

V otázce číslo 22 jde o posouzení vlastní volby zvoleného oboru, a jestli tedy pracovníci autoškol nelitovali svého rozhodnutí věnovat se vzdělávání řidičů. Celkem jednoznačně odpovědělo 96% respondentů, že nelitovalo svého rozhodnutí se věnovat této práci, pouze jeden respondent, tedy 4%, uvedl, že svého rozhodnutí později litoval.

Posouzení vlastní volby oboru	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	1	4%
ne	25	96%

Tab. 25. Posouzení vlastní volby oboru

Otázka č. 23: Snažíte se při výuce žáků autoškoly poskytnout více informací?

Dvacátá třetí otázka dotazníku je zaměřena na snahu pedagogů autoškol o poskytnutí většího množství informací při samotné výuce, kdy zde rovněž drtivá většina, tedy 96% uvedlo, že ano, pouze jeden respondent – 4%, uvedl, že ne.

Poskytování informací nad rámec povinností	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	25	96%
ne	1	4%
občas	0	0%

Tab. 26. Poskytování informací žákům nad rámec povinností

Otázka č. 24: Při výuce se snažíte rozhovor zkrátit na pouhé poskytnutí základních informací.

Otázka číslo 24 je vedena ke sdělení, jak se snaží pedagogové v autoškole vést, resp. zkrátit rozhovor na pouhé poskytnutí základních informací při výuce. Opět zde 96% respondentů uvedlo, že se nesnaží tento rozhovor zkrátit jen na pouhé poskytování základních informací, jeden respondent uvedl, že občas, tedy 4% respondentů a žádný neodpověděl, že ano.

Snaha o poskytování jen základních informací při výuce	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	0	0%
ne	25	96%
občas	1	4%

Tab. 27. Snaha o poskytování pouze základních informací při výuce

Otázka č. 25: Při řešení konfliktních situací při výcviku či cvičné jízdě s žáky pociťujete:

Otázka číslo 25 je věnována zjištění pocitů učitelů při řešení konfliktních situací při výcviku nebo cvičné jízdě. 50% respondentů odpovědělo, že toto řešení konfliktních situací zvládá bez problémů a 50% respondentů odpovědělo, že si výjimečně neví rady. Žádný z respondentů neodpověděl, že si občas neví rady, anebo že by pociťoval bezmoc.

Pocity při řešení konfliktních situací	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
bezmoc	0	0%
občas neví rady	0	0%
výjimečně neví rady	13	50%
zvládá bez problémů	13	50%

Tab. 28. Pocity při řešení konfliktních situací při výcviku

Otázka č. 26: Ovlivňuje práce Váš soukromý život?

Ve 26. otázce je zjišťováno, zda práce ovlivňuje soukromý život respondentů, kdy ve vyhodnocení odpověděla shodně polovina respondentů, tedy 50%, že ano i ne.

Vliv práce na soukromý život	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	13	50%
ne	13	50%

Tab. 29. Vliv práce na soukromý život

Otázka č. 27: Cítíte se napjatí a nervózní?

Otázka číslo 27 je věnována pocitům napjetí a nervozity u pedagogů autoškol. Těmito obtížemi netrpí 50% respondentů a dalších 50% napětí a nervozitu pociťuje pouze občas. Žádný z oslovených respondentů nevedl, že by těmito pocity a nervozitou trpěl.

Pocit napětí a nervozity	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	0	0%
ne	13	50%
občas	13	50%

Tab. 30. Pocit napětí a nervozity

Otázka č. 28: Volnočasové aktivity v rámci vlastní duševní hygieny.

Další otázka č. 28, je zaměřena na oblast volnočasových aktivit, jako jednu z možných oblastí duševní hygieny. 58% odpovědělo, že ve svém volném čase provozuje různé druhy rekreačního sportu, 15% věnuje část svého volného času kultuře a 27% respondentů se věnuje svým koníčkům a zájmovým činnostem - tzn., že způsob trávení volného času uvedli bez konkrétních aktivit.

Druhy duševní hygieny ve volném čase	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
rekreační sport	15	58%
kultura	4	15%
nevyhraněný způsob trávení volného času	7	27%

Tab. 31. Volnočasové aktivity – druhy duševní hygieny

Otázka č. 29: Ovlivnění spánku pracovní činností a pracovní aktivitou.

Otázka číslo 29 je vedena na zjištění ovlivnění spánku respondentů a to pracovní činností či pracovní aktivitou. 31% respondentů uvedlo, že nikdy nebyl ovlivněn jejich spánek pracovní činností či pracovní aktivitou, 69% respondentů uvedlo, že občas bývá ovlivněn jejich spánek pracovní činností a pracovní aktivitou. Často a velmi často neuvedl žádný respondent.

Vliv zaměstnání na poruchy spánku	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
velmi často	0	0%
často	0	0%
občas	18	69%
nikdy	8	31%

Tab. 32. Vliv pracovních povinností na poruchy spánku

Otázka č. 30: Pocit tělesné i duševní vyčerpanosti.

Třicátá otázka dotazníku se věnuje pocitu tělesné a duševní vyčerpanosti respondentů a to v souvislosti s vykonávaným povoláním, tedy výukou v autoškole a zde 77% respondentů uvedlo, že netrpí tělesnou a duševní vyčerpaností, 23 % uvedlo, že takový pocit má občas a žádný z oslovených respondentů netrpí uvedenými pocity.

Pocit tělesné i	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
-----------------	-------------------	-----------------------

duševní vyčerpanosti		
ano	0	0%
ne	20	77%
občas	6	23%

Tab. 33. Pocit tělesné i duševní vyčerpanosti.

Otázka č. 31: Má práce, kterou vykonáváte, pro Vás smysl a naplňuje Vaše očekávání?

Závěrečná otázka, číslo 31, je dotazem, zda má práce, kterou respondenti vykonávají, má smysl a naplňuje jejich očekávání. Zde odpovědělo 84% respondentů, že jejich práce smysl má a toto očekávání i naplňuje. 8% respondentů odpovědělo, že jejich práce má občas smysl a toto očekávání i naplňuje a 8% respondentů uvedlo, že si myslí, že jejich práce nemá smysl, a nenaplňuje jejich očekávání.

Smysl práce a naplnění očekávání	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
ano	22	84%
ne	2	8%
občas	2	8%

Tab. 34. Smysl práce a naplnění očekávání.

7.1 Shrnutí výsledků výzkumu

Práce pedagogů bývá často podceňována a ve společnosti není ani příliš uznávána. Obzvláště u učitelů autoškol, kteří připravují v převážné části své práce nové řidiče do silničního provozu. O nutnosti jejich kvalitní přípravy není myslím nutno dlouho každého z nás přesvědčovat. Každodenně se z tisku a médií dozvídáme o lidských neštěstích na našich silnicích. Jedním z faktorů, které by mohli mít přímý vliv na chování řidičů je mimo jiné i jejich kvalitní vzdělání a získání potřebných znalostí v problematice silničního provozu a jeho pravidel, dále získání základních dovedností v technice jízdy a ovládání motorového vozidla a dalších odborných znalostí ze zdravotní, techniky, ekologie, apod. Je jasné, že na kvalitu výuky v autoškole, tak jako i v jiných vzdělávacích institucích, má jistě i vliv syndrom vyhoření pedagogů, kterému je v současné odborné literatuře věnována značná pozornost.

Cílem výzkumu bylo identifikovat a analyzovat příčiny a projevy syndromu vyhoření u učitelů autoškol v kroměřížském regionu, dále zjistit pracovní podmínky učitelů autoškol v jejich zaměstnání, a zda je prováděna prevence syndromu vyhoření na těchto pracovištích.

Za účelem výzkumu byla stanovena tato hlavní otázka:

Lze u pedagogů v autoškole identifikovat projevy syndromu vyhoření?

Stanovené dílčí otázky:

Je autoškolami dostatečně zajišťována prevence syndromu vyhoření a dbají pedagogičtí pracovníci na vlastní duševní hygienu?

Jak pedagogové v autoškole vnímají své pracovní podmínky v zaměstnání?

Mění se projevy syndromu vyhoření v závislosti na délce praxe?

V následující části shrnutí výsledků se budu věnovat podrobnější analýze (odpovědi) na stanovené výzkumné otázky. Závěr této kapitoly je doplněn přehlednou tabulkou sumarizující a následně interpretující všechny podstatné zjištěné údaje a informace vyplývajících z toho výzkumného šetření.

Lze u pedagogů v autoškole zaznamenat projevy syndromu vyhoření?

Stěžejní otázka daného výzkumu má objasnit, zda je možné u pracovníků – pedagogů autoškol zjistit symptomy syndromu vyhoření a otázky (č. 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 26, 27, 29, 30, 21) jsou v 3. části dotazníku nazvané Subjektivní prožívání zátěžových situací. Respondenti se v odpovědích na otázky vyjadřují k prožívání zátěžových situací při výuce a výcviku v autoškole a jejich případnému vlivu na jejich psychiku a zdravotní stav.

Jako velmi náročnou svou práci označilo 42% respondentů a jako náročnou ji označilo 39%. Vyhledání odborné pomoci specializovaného pracovníka – odborníka při nadměrné zátěži, odpovědělo 96% respondentů, že doposud ne, pouze jeden dotázaný respondent uvedl ano, tedy 4%. O odchodu ze své současné profese neuvažovalo celkem 88% respondentů, občas o tomto kroku uvažovalo 12%. Pocit nedocenění, pochyby o vlastních schopnostech zvládnout přípravu a výuku žáků nemá 88% respondentů. Možnost dalšího kariérního postupu v rámci své profese uvedlo 46% respondentů, naopak nemožnost kariérního postupu ve své profesi uvádí 54%. Co se týká pocitů různých tělesných obtíží souvisejících s psychickým vypětím v zaměstnání, tak 58% oslovených odpovědělo, že netrpí žádnou obtíží. Občas a výjimečně uvedlo shodně 19% respondentů a pouze jeden respondent uvedl, že uvedenými obtížemi trpí často, což představuje 4%. Nadšení a pracovní elán při výkonu profese pedagoga v autoškole pociťuje 88% respondentů. Nepřítomnost entuziazmu k práci pociťuje 12%. Naprostá většina - 96% respondentů uvádí, že nelituje svého rozhodnutí věnovat se práci pedagoga v autoškole. U otázky, zda práce ovlivňuje soukromý život respondentů, odpovědělo shodně 50% respondentů ano i ne. Pocitem napjetí a nervozity u pedagogů autoškol netrpí 50% respondentů a dalších 50% napětí a nervozitu pociťuje pouze občas. Ovlivnění spánku pracovní činností či pracovní aktivitou neuvedlo 31% respondentů, 69% respondentů uvedlo, že občas. Pocit tělesné a duševní vyčerpanosti nemá 77% dotázaných, 23 % uvedlo, že takový pocit má občas. Zda má práce, kterou respondenti vykonávají smysl a naplňuje jejich očekávání odpovědělo 84% respondentů kladně, 8% respondentů odpovědělo, že jejich práce má občas smysl a toto očekávání i naplňuje a 8% respondentů uvedlo, že si myslí, že jejich práce nemá smysl a nenaplňuje jejich očekávání.

Je autoškoly dostatečně zajišťována prevence syndromu vyhoření a dbají pedagogičtí pracovníci na vlastní duševní hygienu?

Důležitým faktorem v boji proti syndromu vyhoření a jeho příznakům je prevence. Zajímalo nás, jak se na této prevenci podílejí zaměstnavatelé v autoškoly a jak syndromu vyhoření v rámci duševní hygieny čelí samotní pedagogové autoškoly. Ze strany provozovatelů autoškoly lze tuto prevenci provádět příjemným pracovním prostředím a upevňováním dobrých kolegiálních vztahů v rámci profese s možností případného dalšího profesního růstu. Otázky k prevenci a duševní hygieně (č. 10, 11, 12, 28) se nacházejí převážně v 2. části dotazníku pod názvem Informace zaměřené na pracovní podmínky v zaměstnání.

Školení prevence syndromu vyhoření na pracovišti je prováděno u 58% respondentů, což je vysoké číslo a to vzhledem k tomu, že se u autoškoly jedná o soukromo-právní subjekty. 42% procent odpovědělo záporně. U kladných odpovědí byla vytvořena podotázka a jejím cílem bylo zjistit, jak často se toto školení u nich provádí. Jednou za 3 měsíce odpovědělo 27% respondentů, jednou za půl roku 46% respondentů a jednou za více jak rok 27% respondentů. Vztahy mezi kolegy na pracovišti označilo jako přátelské 85% respondentů. Jako motivující tyto vztahy označilo 15% respondentů. Účast zaměstnanců autoškoly na kulturních a společenských akcích byla vyhodnocena následovně: 1 x za půl roku 23% respondentů, 1 x za rok označilo 69% respondentů a 8% odpovědělo, že se takovýchto akcí neúčastnilo nikdy. U prováděných volnočasových aktivit jako druhu duševní hygieny, odpovědělo 58%, že ve svém volném čase provozuje různé druhy rekreačního sportu, 27% respondentů se věnuje svým koníčkům a zájmovým činnostem a 15% věnuje část svého volného času kulturním aktivitám.

Jak pedagogové v autoškole vnímají své pracovní podmínky v zaměstnání?

Otázky (č. 6, 7, 8, 9, 13, 19) ke zjištění pracovních podmínek v zaměstnání, tedy v autoškoly, lze opět nalézt převážně ve 2. části dotazníku a to v Informacích zaměřených na pracovní podmínky v zaměstnání.

V otázce, zda považují pracovníci autoškoly odbornost, kterou získali za dostačující pro výkon jejich povolání, tedy přípravu a zdokonalování řidičů, uvedlo 81% za dostačující, opačný názor má 19% respondentů. Věkové rozvrstvení žáků autoškoly, se kterými

pedagogové pracují, je tvořena z 27% nejmladší věkovou kategorií od 15 do 18 let. Nejčetnější věkovou skupinou je kategorie od 18 do 30 let, což souvisí se snahou zvýšit svou kvalifikaci pro výkon povolání u mladých lidí a uchytit se lépe na trhu práce. Tato kategorie je v odpovědích zastoupena 46%. Kategorie 30 až 50 let je tvořena 18% a kategorie na 50 let pouze 9% vyhodnocených odpovědí. Pracovní pozice v zaměstnání je rozložena následovně: 31% pracuje jako učitel – OSVČ, resp. majitel autoškoly, 46% tvoří respondenti v zaměstnaneckém poměru a 23% pracuje v autoškolách jako externista na Dohodu o pracovní činnosti. Výuku na učebnách a trenažérech vykonává 19% respondentů, výuku se speciálním zaměřením vykonávají především externisté a tvoří 15% vyhodnocených odpovědí. Výukou praktické jízdy se zabývá většina učitelů autoškol a to celkem 66%. Zajímalo mě, jak se zaměstnanci autoškol zachovají k nabídce školící akce týkající se novinek a aktuálních směn v profesi. Většina odpovědí – tedy 88%, tuto nabídku přijme a to za účelem zkvalitnění své práce, 12% respondentů nabídku přijme a bere ji jako příjemnou změnu pracovního rytmu. Odmítnutí nebo vyhnutí se takové nabídce neoznačil žádný z dotazovaných respondentů. Taktéž u hodnocení a postojů k novému úkolu nebo činnosti v rámci pracovního procesu, odpovědělo 69% respondentů tak, že úkol vykoná a chápe jej jako důležitý pro svou odbornost. 31% respondentů nový úkol přijme a uvítá s nadšením. Ani jeden z oslovených respondentů odpověděl, že nový úkol odmítne.

Mění se projevy syndromu vyhoření v závislosti na délce praxe?

U tohoto okruhu otázek (č. 3, 23, 24, 25) se jeví odpověď jasná, tedy ano. Přesto nás zajímal názor samotných pedagogů a chtěl jsem rovněž získat přehled o jejich délce vykonávané praxe v oboru.

Největší délku vykonávané praxe tvoří respondenti s praxí 11 až 20 let, kteří představují 46% vyhodnocených odpovědí, což souvisí částečně s možností podnikat v daném oboru a rostoucí poptávkou po řídičském oprávnění v 90. letech minulého století. Praxe do 5-ti a 10-ti let je shodně 23%, praxe 20 a více let je pouze 8% odpovědí. Snahu pedagogů autoškol o poskytnutí většího množství informací při samotné výuce, uvedla většina, tedy 96%, pouze jeden respondent uvedl, že ne, což představuje 4% odpovědí. Snahu pedagogů vést, resp. zkrátit rozhovor na pouhé poskytnutí základních informací při výuce neoznačil žádný respondent, naopak 96% uvedlo, že se snaží s žáky v maximální možné míře

komunikovat. Pocity učitelů při řešení konfliktních situací při výcviku nebo cvičné jízdě vyhodnotili respondenti následovně: 50% odpovědělo, že řešení konfliktních situací zvládá bez problémů a 50% odpovědělo, že si výjimečně neví rady. Žádný z respondentů neodpověděl, že si občas neví rady, anebo že by pocítoval bezmoc.

Tabulka na následujících stranách přehledně prezentuje nejpodstatnější a nejdůležitější informace, ke kterým jsme v rámci našeho výzkumu dospěli.

Pro přítomnost syndromu vyhoření u učitelů autoškol svědčí následující výpovědi:	Proti přítomnosti syndromu vyhoření u učitelů autoškol svědčí následující výpovědi:
Téměř polovina respondentů označila svou práci jako velmi náročnou, vyžadující obzvláště neustálou koncentraci a udržení pozornosti.	Téměř všichni dotazovaní prozatím ještě nebyli nuceni, za základně svého aktuálního zdravotního a psychického stavu, vyhledat odbornou pomoc z řad lékařů, psychologů, ...
Někteří učitelé (v rámci našeho výzkumu menšina) uvažují o odchodu z této dle jejich názoru „velmi náročné profese“ z důvodu časové náročnosti (noční jízdy, víkendové výcviky, ...). Dle tohoto vzorku je také práce učitele autoškoly psychicky velmi stresující z důvodu obtížných zásahů instruktora do řízení vozidla žákem v silničním provozu.	Většina dotazovaných prozatím neuvažovala o odchodu ze své profese.
Většina dotazovaných uvádí nemožnost kariérního postupu v rámci své profese – „nemohou již nikam dále postoupit“.	Dotazovaní také ve většině nepocítují ani nedocení, a ani téměř nepochybují o svých schopnostech připravit a realizovat výuku žáků v autoškole.
Práce v mnohých případech (polovina dotazovaných) ovlivňuje soukromý život – práce o víkendech, práce do pozdních večerních hodin,	Většina cca 60% na sobě prozatím pravidelně nepocítuje žádnou z následujících zdravotních obtíží – žaludeční obtíže, časté migrény, srdeční obtíže a potíže s dýcháním.
Polovina respondentů pocítuje občas v práci napětí a nervozitu.	Nadšení a pracovní elán pocítuje cca plných 90% dotazovaných.
¾ dotazovaných uvedli, že občas, je jejich	Naprostá většina uvádí, že nelituje svého

spánek je výrazně narušen, a často myslí na vše, co v práci nestihli.	rozhodnutí věnovat se práci pedagoga v autoškole.
Také ¾ respondentů se shodli na tom, že se často cítí tělesně i duševně vyčerpáni.	Většina je přesvědčena, že práce, kterou vykonávají, má smysl a naplňuje jejich očekávání.
	Více jak polovina pracovišť (autoškol) realizuje pro své zaměstnance odborná školení, které lze chápat jako částečně zaměřené proti syndromu vyhoření.
	Většina učitelů by také neváhalo, a pokud by jim jejich zaměstnavatel nabídnul účast na akci týkající se novinek a aktuálních změn souvisejících, pak by tuto nabídku přijali za účelem zkvalitnění své práce, případně by to považovali za příjemnou změnu pracovního rytmu.
	¾ dotázaných vnímá vztahy na pracovišti jako přátelské a 15% dokonce jako motivující.
	Cca 85% respondentů se ve svém volném čase provozuje rekreační sporty, či se věnuje svým koníčkům a zájmovým činnostem.

Tab. 35. Shrnutí údajů svědčících pro a proti přítomnosti syndromu vyhoření u učitelů v autoškolách

Z tabulky samotné je patrná skutečnost, že „důkazů svědčících proti přítomnosti syndromu vyhoření“ je daleko více než „důkazů svědčících pro přítomnost tohoto jevu“. Z námi vybraného vzorku učitelů autoškol 26 osob (což ale tvoří 90% z akreditovaných členů

asociace autoškol v regionu kroměřížska) lze tedy vyvodit informace vztahující se spíše opravdu pouze k regionu kroměřížska, což ale v rámci bakalářské práce spatřujeme jako dostačující a z části jistě i přínosné. Zatímco většina dotazovaných učitelů spatřuje svou práci jako velmi náročnou, vyžadující obzvláště neustálou koncentraci a udržení pozornosti, tak naproti tomuto faktu téměř všichni dotazovaní prozatím ještě nebyli nuceni, za základně svého aktuálního zdravotního a psychického stavu, vyhledat odbornou pomoc z řad lékařů, psychologů. To samotné může svědčit, že buďto tuto odbornou formu pomoci skutečně nepotřebují, nebo také se této pomoci mohou bát z důvodu obavy zesměšnění před kolegy a majitelem autoškoly, nebo z obavy ztráty zaměstnání. Většina učitelů sice uvedla, že prozatím neuvažovala o odchodu ze své profese, avšak polovina respondentů pociťuje v práci občas napětí a nervozitu a také značné množství dotazovaných uvedlo, že se po práci často cítí tělesně i duševně vyčerpání a nezanedbatelnou se také zdá být složka časové náročnosti, ovlivňující především rodinný život. Tento fakt můžeme na jedné straně přičítat skutečnosti, že většina je přesvědčena, že práce, kterou vykonávají, má smysl a naplňuje jejich očekávání, avšak na straně druhé nelze opomenout ani současně přetrvávající finanční krizi, kdy učitelé mohou mít obavu ze ztráty svého zaměstnání a tím také ztráty finančních zdrojů, což by ve svém důsledku mohlo mít na rodinný život dalekosáhlejší negativní dopad.

Výše uvedené skutečnosti mohou poskytnout základní informace o projevech přítomnosti syndromu vyhoření u specifické učitelské skupiny – učitelů autoškol. Některé informace se mohou zdát kontroverzní ve vztahu k jiným, avšak námi realizované výzkumné šetření by si jistě zasloužilo ještě další a detailnější analýzu v podobě rozšíření a propracování výzkumného nástroje. S jistotou lze říci, že by bylo vhodné rozšířit výzkumný vzorek o další regiony naší země a více se ještě zaměřit na fáze výukového procesu v autoškole, které se odlišnou měrou mohou podílet na případném vzniku syndromu vyhoření u učitelů (výuka cvičných jízd na plného provozu, náročnost kladená na výukové skupiny, ...) a tím také směřovat i oblast případné prevence.

ZÁVĚR

Profese pedagoga v procesu vzdělávání řidičů je velmi náročným povoláním, které se zabývá převážně teoretickou přípravou budoucích řidičů a školením stávajících řidičů a dále praktickou přípravou, která se skládá především z cvičných jízd v „ostrém“ dopravním provozu a dalších dovedností, spojených s obsluhou a ovládním motorových vozidel. Na tuto profesi jsou postupně s modernizací vozidel a komunikací kladeny stále vyšší požadavky. Dnes je již samozřejmostí, že v období dosažení dospělosti vlastníme řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel. Jenže kvalitně připravený řidič v silničním provozu nutně potřebuje i kvalitní a odpovídající vzdělání a návyky v této činnosti. Pro optimální pracovní nasazení pedagogů v autoškolách je samozřejmě žádoucí se vyhnout různým psychickým vlivům a obtížím, které mohou časem přerůst v syndrom vyhoření a tak naprosto změnit veškeré hodnoty a vize učitelů a zmařit mnohdy mnohaleté pracovní úsilí a kariéru v daném oboru.

Teoretická část této práce měla za úkol vymezit pojmy a teoretická východiska v oblasti pedagogické profese ve vztahu k edukačnímu procesu vzdělávání budoucích řidičů, vymezit legislativní rámec, průběh a specifika realizace teoretické a praktické výuky v autoškolách. Závěr teoretické části byl věnován tvorbě přípravy metodiky výzkumné části, tedy syndromu vyhoření a jeho příznakům.

Předmětem praktické části práce byl popis výzkumu, který byl zaměřen na zjištění možnosti vzniku syndromu vyhoření u pedagogů v autoškolách kroměřížského regionu a možnosti jeho vlivu na výkon této profese a možné ovlivnění edukačního procesu v autoškolách, kdy výzkum byl proveden pomocí dotazníkového šetření.

Syndrom vyhoření či „burn out“ je častou příčinou mnoha konfliktů v různých sférách života lidí, který je z části zapříčiněn špatnými návyky, nedostatečnou duševní hygienou a psychickými vlohami každého jedince. Tuto charakteristiku lze s jistotou vztáhnout i na pedagogy působící v autoškolách. Právě oni mohou být, a ve většině jsou prvními činiteli, se kterými budoucí řidiči přichází do styku a kteří se jim snaží ukázat linii chování, které by mělo být bezpečné v rámci silničního provozu. Právě tito učitelé mohou být přehlíženou skupinou v rámci prevence syndromu vyhoření, avšak právě oni mají a budou mít značný podíl na chování a výchově budoucích řidičů. Nelze tedy opomíjet tuto oblast jejich

profesního působení a je tedy žádoucí v této oblasti neustále nalézat způsoby prevence. Hlavním směrem v potlačení či utlumení tohoto nežádoucího psychického rozložení by měl každý, kdo pocítuje jeho příznaky hledat u sebe, v ovlivnění svého jednání, pravidelné duševní „očistě“ a když je to nezbytné, tak i ve změně zaměstnání. Postoje i chování člověka vedoucí k chronickému vyčerpání, až k vyhoření, jsou do jisté míry ovlivnitelné. Svoji reakci na zátěž a stres si nevybíráme, ale obvykle se chováme v souladu se svým temperamentem a charakterem a způsoby našeho chování jsou často neuvědomělé.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] BERTRAND, Y. *Soudobé teorie vzdělávání*. Praha: Portál, 1998. ISBN 80-7178-216-5.
- [2] BLÍŽKOVSKÝ, B., et al. *Středoevropský učitel : Na prahu učící se společnosti 21. století*. Brno: Masarykova univerzita, 1999. ISBN 80-85615-95-9.
- [3] ČÁP, J., MAREŠ, J. *Psychologie pro učitele*. Praha: Portál, 2007, ISBN 978-80-7367-273-7.
- [4] DISMAN, M. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Karolinum, 2000. ISBN 978-80-246-0139-7.
- [5] GAVORA, P. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. ISBN 80-8593179-6.
- [6] HARTL, P., HARTLOVÁ, H. *Psychologický slovník*. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-569-1.
- [7] HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče : Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- [8] HILL GRAHAM. *Moderní psychologie. Hlavní oblasti současného studia lidské psychiky*. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-641-1.
- [9] CHRÁSTKA, M. *Metody pedagogického výzkumu*. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1369-4.
- [10] CHVÁTAL, P. *Člověk za volantem*. Praha: Vogel Media, 1995.
- [11] *Infoservis Ministerstva vnitra ČR* [online]. 2009, [cit. 18.3.2010] Dostupné z WWW: <http://www.mvcr.cz/zpravodajstvi.aspx>.
- [12] IRMIŠ, F. *Nauč se zvládat stres*. Praha: Alternativa, 1996. ISBN 80-85993-02-3.
- [13] JERGL, J. *Učebnice nejen pro autoškoly : Jak se stát a zůstat dobrým řidičem*. Praha: Ottovo nakladatelství, 2003. ISBN 80-7181-923-9.

- [14] KALLWASS, A. *Syndrom vyhoření*. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-299-7.
- [15] KOPŘIVA, K. *Lidský vztah jako součást profese*. Praha: Portál, 2006. ISBN 80-7367-181-6.
- [16] KŘIVOHLAVÝ, J. *Jak neztratit nadšení*. Praha: Grada, 1998. ISBN 80-7169-551-3.
- [17] KURELOVÁ, M. *Učitelská profese v teorii a praxi : Aplikace profesiografické metody při výzkumu pedagogické činnosti*. Ostrava: Ostravská univerzita, Pedagogická fakulta, 1998. ISBN 80-7042-138-X.
- [18] KYRIACOU, CH. *Klíčové dovednosti učitele : Cesty k lepšímu vyučování*. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-965-8.
- [19] MAŇÁK, J., ŠVEC, V. *Cesty pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2004. ISBN 80-7315-078-6.
- [20] MAREŠ, J., et al. *Učitelovo pojetí výuky*. Brno: Masarykova univerzita, 1996. ISBN 80-210-1444-X.
- [21] MATOUŠEK, O. *Sociální práce v praxi*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7367-002-X.
- [22] MATOUŠEK, O. *Základy sociální práce*. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-331-4.
- [23] OPLETALOVÁ, A., SVOBODA, I. *Veřejná správa a finance*. Ostrava: KEY Publishing, 2007. ISBN 978-80-87071-33-5.
- [24] PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost policie (Obecná část)*. Praha: Policejní akademie České republiky, 1994.
- [25] PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost policie (Zvláštní část)*. Praha: Policejní akademie České republiky, 1995.

- [26] PELIKÁN, J. *Základy empirického výzkumu pedagogických jevů*. Praha: Karolinum, 2007. ISBN 978-80-7184-569-0.
- [27] PETTY, G. *Moderní vyučování*. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-978-X.
- [28] PRŮCHA, J. *Moderní pedagogika*. Praha: Portál, 1997. ISBN 80-7178-170-3.
- [29] PRŮCHA, J. *Učitel : Současné poznatky o profesi*. Praha: Portál, 2002. ISBN 80-7178-621-7.
- [30] PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, MAREŠ, J. *Pedagogický slovník*. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-647-6.
- [31] PUNCH, K. F. *Základy kvantitativního šetření*. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-381-9.
- [32] RUSH, M. *Syndrom vyhoření*. Praha: Návrat domů, 2003. ISBN 80-7255-074-8.
- [33] RYS, S. *Příprava učitele na vyučování : Pedagogická teorie a praxe*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. ISBN 02/52 14-681-79.
- [34] *Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky* [online]. 2010, [cit. 18.3.2010] Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>
- [35] SKALKOVÁ, J. *Obecná didaktika*. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1821-7.
- [36] ŠPANGEROVÁ, H. *Syndrom vyhoření jako rizikový faktor při výkonu činnosti sociálních pracovníků*. Bakalářská práce. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2009.
- [37] ŠVEC, V. *Pedagogické znalosti učitele : Teorie a praxe*. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-072-6.
- [38] ŠVEC, V., FILOVÁ, H., ŠIMONÍK, O. *Praktikum didaktických dovedností*. Brno: Masarykova univerzita, 1996. ISBN 80-210-1365-6.

- [39] VENGLÁŘOVÁ, M. *Problematické situace v péči o seniory: Příručka pro zdravotnické a sociální pracovníky*. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-2170-5.
- [40] VODÁČKOVÁ, D. A KOL. *Krizová intervence*. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-342-0.
- [41] Vyhláška č. 156/2008 Sb., ze dne 7. května 2008, o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb.
- [42] Vyhláška č. 277/2004 Sb., ze dne 1. června 2004, o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.
- [43] Vyhláška č. 167/2002 Sb., ze dne 3. května 2002, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.
- [44] Vyhláška č. 298/2006 Sb., ze dne 1. července 2006, kterou se mění vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění vyhlášky č. 152/2003 Sb.
- [45] VYMĚTAL, J. *Lékařská psychologie*. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-7178-740-X.
- [46] Zákon č. 141/1961 Sb., ze dne 30. listopadu 1961, o trestním řízení soudním (trestní řád).
- [47] Zákon č. 200/1990 Sb., ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.
- [48] Zákon č. 247/2000 Sb., ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
- [49] Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších novel.

- [50] Zákon č. 40/2009 Sb., ze dne 8. ledna 2009, *trestní zákoník*.
- [51] Zákon č. 411/2005 Sb., ze dne 21. září 2005, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů*, zákon č. 200/1990 Sb., *o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů*, zákon č. 247/2000 Sb., *o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů*, a některé další zákony.
- [52] Zákon č. 478/2001 Sb., ze dne 5. ledna 2002, kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., *o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a kterým se mění některé další zákony*.
- [53] Zákon č. 563/2004 Sb., ze dne 24. září 2004, *o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů*.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

apod. – a podobně

AŠ – autoškola

atd. – a tak dále

BESIP – bezpečnost silničního provozu, organizace se státní účastí na podporu prevence a vzdělávání na úseku silničního provozu a dopravní služby v České republice

č. – číslo

ČR – Česká republika

EU – Evropská unie

Kč – korun českých

MHD – městská hromadná doprava

např. – například

odst. – odstavec

OSVČ – osoba samostatně výdělečně činná

resp. – respektive

s. – stránka

Sb. – Sbírký (zákonů)

SŠ – střední škola

Tab. - tabulka

tj. – tj.

viz. – dle

ZŠ – základní škola

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. Vzor řidičského průkazu, vydávaného v zemích EU	18
Obrázek 2. Zvládnutí praktické jízdy je jedním ze základů výcviku	30
Obrázek 3. Nehody na dálnicích a rychlostních komunikacích mají zpravidla vážné následky, naštěstí ne v tomto případě	32
Obrázek 4. Tragicky vyhlížející nehoda se šťastným koncem	34

SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Počet hodin v předmětech výuky	19
Tab. 2. Počet hodin v předmětech výcviku	20
Tab. 3 Přehled dopravní nehodovosti	33
Tab. 4. Věk respondentů	44
Tab. 5. Rodinný stav respondentů	45
Tab. 6. Délka praxe učitele v autoškolách	45
Tab. 7. Nejvyšší dosažené vzdělání	46
Tab. 8. Dosažené pedagogické vzdělání	46
Tab. 9. Dostačující dosažená odbornost dle z. č. 247/2000 Sb.	47
Tab. 10. Věková struktura žáků v autoškolách	48
Tab. 11. Pracovní pozice v zaměstnání	48
Tab. 12. Náplň pracovní činnosti při výuce v autoškole	49
Tab. 13. Odborná školení v rámci prevence syndromu vyhoření	49
Tab. 13a. Četnost odborných školení v rámci syndromu vyhoření	50
Tab. 14. Vztahy na pracovišti mezi kolegy	50
Tab. 15. Účast pedagogů autoškol na kulturních a společenských akcích	51
Tab. 16. Reakce na nabídku školení v rámci zdokonalování se v profesi	51
Tab. 17. Náročnost vykonávané práce	52
Tab. 18. Vyhledání odborné pomoci z důvodu psychické zátěže	52
Tab. 19. Zvažování odchodu z profese	53

Tab. 20. Nedocení, pochyby o svých schopnostech	53
Tab. 21. Posouzení vlastní profesní kariéry	54
Tab. 22. Zhodnocení nových profesních úkolů a činností	54
Tab. 23. Projevy tělesných obtíží pedagogů v autoškolách	55
Tab. 24. Nepřítomnost entuziazmu k práci	55
Tab. 25. Posouzení vlastní volby oboru	56
Tab. 26. Poskytování informací žákům nad rámec povinnost	56
Tab. 27. Snaha o poskytování pouze základních informací při výuce	57
Tab. 28. Pocity při řešení konfliktních situací při výcviku	57
Tab. 29. Vliv práce na soukromý život	58
Tab. 30. Pocit napětí a nervozí	58
Tab. 31. Volnočasové aktivity – druhy duševní hygienu	59
Tab. 32. Vliv pracovních povinností na poruchy spánku	59
Tab. 33. Pocit tělesné i duševní vyčerpanost	60
Tab. 34. Smysl práce a naplnění očekáván	60
Tab. 35. Shrnutí údajů svědčících pro a proti přítomnosti syndromu vyhoření u učitelů v autoškolách	67

SEZNAM PŘÍLOH

P I..... Dotazník

P II..... Vzorová ukázka vyplněného
dotazníku

PŘÍLOHA I.: DOTAZNÍK IDENTIFIKACE SYNDROMU VYHOŘENÍ DOTAZNÍK IDENTIFIKACE SYNDROMU VYHOŘENÍ A RIZIK S NÍM SPOJENÝCH U PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ V AUTOŠKOLÁCH

Dobrý den,

jmenuji se Karel Ivánek a jsem studentem 3. ročníku studijního oboru sociální pedagogika na UTB ve Zlíně. Touto formou bych Vás rád požádal o vyplnění dotazníku, který bude součástí mé bakalářské práce a jehož cílem je identifikace a následná analýza projevů syndromu vyhoření u učitelů autoškol v kroměřížském regionu.

Tento dotazník je zcela anonymní a Vámi uvedené informace budou použity pouze pro účely mého výzkumného projektu.

INSTRUKCE PRO VYPLŇOVÁNÍ DOTAZNÍKU:

Dotazník Vám nabízí vždy několik variant k jednotlivým otázkám. Prosím označte vždy pouze jednu správnou odpověď. U symbolu označte Vámi zvolenou odpověď: x, u otevřených otázek prosím doplňte vlastní názor.

I. INFORMACE O OSOBE RESPONDENTA:

1. Věk:

20 – 29 let 30 – 39 let 40 – 49 let 50 a více let

2. Rodinný stav:

svobodný/á ženatý/vdaná rozvedený/á vdovec/vdova

3. Praxi učitele v autoškole vykonáváte:

0 – 5 let 6 – 10 let 11-20 let 21 a více let

4. Nejvyšší dosažené vzdělání:

SŠ VOŠ VŠ jiné vzdělání.....

5. Máte nějaké pedagogické vzdělání

NE ANO případně jaké

II. INFORMACE ZAMĚŘENÉ NA PRACOVNÍ PODMÍNKY V ZAMĚSTNÁNÍ:

6. Považujete dosaženou odbornost, která odpovídá dle zákona číslo 247/2000 Sb. - O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů za dostačující?

ANO NE

Pokud NE, uveďte z jakých důvodů

.....
.....
.....

7. Jako učitel v autoškole pracujete převážně s (možno uvést více možností):

- mladistvými (15 – 18 let)
- dospělými věkové kategorie 18 – 30 let
- dospělými věkové kategorie 30 – 50 let
- dospělými věkové kategorie nad 50 let

8. V zaměstnání pracujete na pozici:

- učitel autoškoly pracující samostatně jako (OSVČ)
- zaměstnanec vykonávajícího svoji pracovní činnosti pod vedením
- jako učitel autoškoly (pod vedením) – externista

9. Vaše pracovní náplň spočívá ve výkonu činnosti:

- výuky na odborných učebnách a trenažérech
- učitele se speciálním zaměřením (např. zdravotní, ekologie, apod.)
- učitele praktické jízdy
- jiný druh pracovní náplně:

(prosím uveďte)

10. V rámci prevence syndromu vyhoření a jeho negativních důsledků jsou ve Vaší firmě uskutečňována odborná školení:

- ano

- ne

V případě odpovědi ANO, prosím uveďte:

školení se provádí vždy - 1x za 3 měsíce

- 1x za půl roku

- v obdobích delších než 1 rok

11. Vztahy na pracovišti mezi kolegy a spolupracovníky byste označili jako:

- přátelské

- soutěživé

- motivující ke stále lepším výkonům, jsou pouze pracovní

- nepřátelské (objevují se různé formy šikany)

12. Účastníte se v rámci pracovního kolektivu či pedagogů zabývajících se činností v autoškolách kulturně společenských akcí, setkání v rámci oslav významných výročí a životního jubilea, sportovních akcí:

- pravidelně (1x za měsíc- 1x za 6 měsíců)

- spíše výjimečně (1x za rok)

- nikdy

13. Jak se zachováte, když Vám zaměstnavatel nabídne školicí akci týkající se novinek a aktuálních změn Vaší profese:

- samozřejmě odmítnete, víte již o dané problematice vše

- uděláte vše pro to, abyste se školení mohl vyhnout

- nabídku přijmete, školení vnímáte jako možnost, jak strávit den v jiném prostředí

- nabídku velmi rád uvítáte, dozvíte se více o tématech, které mohou zkvalitnit

Vaši práci

III. SUBJEKTIVNÍ PROŽÍVÁNÍ ZÁTĚŽOVÝCH SITUACÍ:

14. Práce, kterou vykonáváte, se Vám jeví jako:

- velmi náročná, vyžadující neustálou koncentraci a udržení pozornosti
- náročná, ale svoji práci díky svým schopnostem zvládáte
- zajímavá a neustále Vás motivuje
- nenáročná, bez potíží ji zvládáte

15. Z důvodu nadměrné psychické zátěže v zaměstnání jste byli nuceni**vyhledat pomoc – praktického lékaře, psychologa, psychiatra, jiného odborníka:**ANO NE **16. Přemýšlíte o odchodu ze své současné profese?**ANO NE OBČAS

V případě odpovědi ANO či OBČAS, prosím uveďte důvod tohoto rozhodnutí:

.....

.....

.....

17. V zaměstnání se cítíte nedoceněni, pochybujete o svých schopnostech zvládnout přípravu a výuku žáků:ANO NE OBČAS **18. Domníváte se, že Vaše kariéra nemá již možnost dalšího postupu?**ANO NE **19. Každý nový úkol nebo činnost, se kterou se v rámci svého pracovního procesu setkáte, zhodnotíte:**

- úkol uvítáte s nadšením, je to pro Vás další výzva
- úkol vykonáte, Váš odborný růst je pro Vás důležitý
- úkol odmítnete, neradi se učíte novým věcem, zdržuje Vás to pracovních činností

20. Pocít'ujete na sobě pravidelně některou z následujících obtíží – žaludeční obtíže, časté migrény, srdeční obtíže a potíže s dýcháním?

- ano, tyto obtíže Vás obtěžují často

- ano, ale setkáváte se s nimi spíše výjimečně
- tyto obtíže pocítujete výjimečně
- nikdy se podobné potíže u Vás nevyskytly
- Jaké obtíže pocítuji nejvíce?

.....

(prosím uveďte)

21. Pocítujete, že již nemáte tolik nadšení pro svoji práci jako dříve?

ANO NE

22. Litovali jste někdy, že jste si zvolili právě Váš obor?

ANO NE

V případě odpovědi ANO, prosím uveďte z jakého důvodu:

.....

.....

23. Snažíte se při výuce žáků autoškoly poskytnout více informací – nad běžný rámec svých povinností?

ANO NE OBČAS

24. Při výuce se snažíte rozhovor zkrátit na pouhé poskytnutí základních informací:

ANO NE OBČAS

25. Při řešení konfliktních situací, např. při kolizních nebo neočekávaných situacích při výcviku či cvičné jízdě s žáky pocítujete:

- bezmoc, nemáte již sílu a schopnost poradit
- občas si nevíte rady

- stává se Vám spíše výjimečně, že nejste schopni situaci řešit

- situaci vždy zvládáte s nadhledem

26. Ovlivňuje práce Váš soukromý život?

ANO NE

27. Cítíte se napjatí a nervózní?

ANO NE OBČAS

28. Co provádíte pro vlastní duševní hygienu ve volném čase?

.....
.....

(prosím uveďte)

29. Váš spánek je výrazně narušen, myslíte na vše, co jste v zaměstnání nestihli:

VELMI ČASTO ČASTO OBČAS NIKDY

30. Cítíte se tělesně i duševně vyčerpan/a:

ANO NE OBČAS

31. Má práce, kterou vykonáváte, pro Vás smysl a naplňuje Vaše očekávání?

ANO NE OBČAS

Děkuji za Váš čas

PŘÍLOHA II.: VZOROVÁ UKÁZKA VYPLNĚNÉHO DOTAZNÍKU

PSAC JSEM TO OD PUCKY A PAK ROZPATKY /
 TAK SE NĚKDE NĚO OKECAMEHO UČEKPAT.
 TAKTO JEDNODUŠE DOTAZNÍK - POKUD MÁ NĚCO ŘEŠIT - NEJDE!

DOTAZNÍK: SYNDROM VYHOŘENÍ A JEHO RIZIKA U PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ V AUTOŠKOLÁCH

INSTRUKCE PRO VYPLŇOVÁNÍ DOTAZNÍKU:
 Dotazník nabízí vždy několik variant k jednotlivým otázkám, z nichž je vždy možné označit pouze jednu správnou odpověď. U symbolu označte Vámi zvolenou odpověď: x, u otevřených otázek vypište vlastní názor či jinou odpověď.

INFORMACE, KDE NARŮBÍ NA SPATNOU LEGISLATIVU, MINISTERSTVO
 DOPRAVY A TD, MI POSKYTNĚ PSA ČR, VOJEC ČR, JE TO NA METU, NEBO V RUCETINECH, KTERÉ MI CHODÍ PŘÍTOU - PŘEČTĚTE SI TO!

I. INFORMACE O OSOBĚ RESPONDENTA:

1. Věk:
 24 – 29 let 30 – 39 let 40 – 49 let 50 a více let

2. Praxi učitele v autoškole vykonáváte:
 0 – 5 let 6 – 10 let 11 – 20 let 21 a více let 15 LET

3. Nejvyšší dosažené vzdělání:
 SŠ VOŠ VŠ jiné vzdělání
 NEMÍ TO O VZDĚLÁNÍ. JE TO O CITY, SEDÍ, SOUDNOSTI A TRŽEKY VÍCE O ZVLÁDNUTÍ AUTA V KRIZI - MUSÍ MÍT NAVRHO!

4. Považujete dosaženou odbornost, která odpovídá dle zákona číslo 247/2000 Sb. - O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů za dostačující? Zákony TO PODSTATNĚ NEŘEŠÍ. AŽ MÁ UČEKAT, VĚDOMOSTI, JEDNÁNÍ, UČÍ PŘÍDIT ANO A ZKOUŠKY. NEBO AŽ SE PŘEŠEVA - CENA AUTOŠKOLY, UCHÁVENÍ - VIZ KUPĚTKOVÉ AUTOŠKOLY - AŽ SI CH NEMÍ TO VE MĚSTĚ

5. Rodinný stav: A NEZMĚL SE NAVRÁSEJ CENOVOU POLITIKOU
 svobodný/á ženatý/vdaná rozvedený/á vdovec/vdova

II. INFORMACE ZAMĚŘENÉ NA PRACOVNÍ PODMÍNKY V ZAMĚSTNÁNÍ:

6. Jako učitel v autoškole pracujete převážně s (možno uvést více možností):
 TO JE OTÁZKA. KDO SI DEJÁ PŘÍDÍTKA? AŽI DŮVODY ŽE?
 - mladistvými (15 – 18 let) 25%
 - dospělými věkové kategorie 18 – 30 let 75%
 - dospělými věkové kategorie 30 – 50 let 20%
 - dospělými věkové kategorie nad 50 let 25%

PREVYBROUČE TO ZATŘHAI A NĚKDY SEŘIŽNĚKÝ, KTERÉ MĚ NEŘEŠÍ!

UČEKŠKOVAT, CO NEHAI S AUTEM A KOTO, HŮŽE HAT KOLIK CHCE KURSU. POKUD NEHAI SEVAT S LIDMA, UČ JE NA PD.

MÁŠ NAPSANO I NA KONCI OTNĚ TO!
 POKUD JSI S DOTAZNÍKEM SPOKOJENÝ/TAK NA K ŽYL NAVRÁSEJ, VĚ SI SOUTIHO

7. V zaměstnání pracujete na pozici:

- učitel autoškoly pracující samostatně jako (OSVČ)
- zaměstnanec vykonávajícího svoji pracovní činnosti pod vedením
- jako učitel autoškoly (pod vedením) – externista

8. Vaše pracovní náplň spočívá ve výkonu činnosti:

- výuky na odborných učebnách a trenažérech
- učitele se speciálním zaměřením (např. zdravotně, ekologie, apod.)
- učitele praktické jízdy

- jiný druh pracovní náplně: PRÁKTIKÁ UČEBNĚ, UHÝVAČ AUTA, ŠKOLNÍK, OPRAVÁŘ, SEŽEK, PODES, PŘÍMĚS, ZÁŘÍ, UČEADY, PAPÍRY, HOČKA PRO UČEADY
(prosím uveďte)

9. V rámci prevence syndromu vyhoření a jeho negativních důsledků jsou ve Vaší autoškolě uskutečňovány odborná školení:

KDYŽ TO NEPOŘEŠÍ MINISTERSTVO DOPRAVY, TAKY NEZNÁM OSOBY ZPŘÍČINĚ ZNALCEJ PODMÍNKY ČINNOSTI AUTOŠKOL, KTERÝ BÝ TO DOKAZAČ
- ano *KTERÉ NE NAUČÍ NEŘEŠÍ -> ZDRAV*
- ne *A NEBYKA TO ZTRÁTA ČASU -*
SOUDĚ TAKY PODLE TOMHO DOTAZNÍKY, KTERÝ NEŘEŠÍ

V případě odpovědi ANO, prosím uveďte:

- školení se provádí vždy - 1x za 3 měsíce *SITUACI SOUČASTNÝCH AUTOŠKOL*
- 1x za půl roku *A TEPRVE Z TĚTO SITUACE*
- v obdobích delších než 1 rok *KLIV NA ZDRAV ČLOVĚKA - UČITELE A UHÝVAČ!*

10. Vztahy na pracovišti nebo mezi kolegy a spolupracovníky, byste označili jako:

- přátelské
- soutěživé
- motivující ke stále lepším výkonům, jsou pouze pracovní *TO NEMÍ BANKA*
- nepřátelské (obievují se různé formy šikanv)

RPA ČR - www.profiautoškoly.cz

3.

11. Účastníte se v rámci pracovního kolektivu či pedagogů zabývajících se činností v autoškolách kulturně společenských akcí, setkání v rámci oslav významných výročí a životního jubilea, sportovních akcí:

- pravidelně (1x za měsíc- 1x za 6 měsíců)
- spíše výjimečně (1x za rok)
- nikdy A KDY PROBOHA! TO NEMÍ TRACHEA NEBO TON S KOLEGOU JSME KARAKY, MÁME SPOLEČNĚ MĚDY, NĚKTERE/LOKÁLNĚ/AKTIVITY

12. Jak se zachováte, když Vám zaměstnavatel nabídne školicí akci týkající se novinek a aktuálních změn Vaší profese:

- samozřejmě odmítnete, víte již o dané problematice vše ZAMĚSTNAVATEL NEKARÁNE - MUSÍ SI ZAPLATIT VIZ 26.2.2007 HAVLIČEKŮV
 - uděláte vše pro to, abyste se školení mohl vyhnout A JEDNÁ - WWW.PROFIAUNSKOLY-CZ PSA ČR ATD
 - nabídku přijmete, školení vnímáte jako možnost, jak strávit den v jiném prostředí DEJU ŽIA 1x MĚSÍČNĚ SCHŮZE NA DOPRAVNÍ INSPEKTORÁTĚ
 - nabídku velmi rád uvítáte, dozvíte se více o tématech, které mohou zkvalitnit Vaši práci TRŮ PATŘÍ KE POD MINISTERSTVA DOPRAVY A KOLEC - MČ PŘÍPOTŘÍKOVÉ ŘÍZENÍ NA E TESTY, ZHĚNĚ V LEGISLATIVĚ
- III. SUBJEKTIVNÍ PROŽÍVÁNÍ ZÁTĚŽOVÝCH SITUACÍ: Z MINISTERSTVA

13. Práce, kterou vykonáváte, se Vám jeví jako:

1. Pokud jste s úkoly, kterých se věnujete, s huby dáno (1/3 rychlost) a snaží se i tak je => velmi náročná, vyžadující neustálou koncentraci a udržení pozornosti
2. Pokud jste s těmi průměrně nadanými úkoly, kterými se snažíte, náročná, ale svoji práci díky svým schopnostem zvládáte - pokud zvládnete něco tak je => velmi náročná, vyžadující neustálou koncentraci a udržení pozornosti NEUŠTĚ SE HENČI LEGISLATIVA A NE PŘÍJĚ MINISTERSTVA NA PŘÍPOTŘÍKOVY (PSA ČR)
3. Práce zajímavá a neustále Vás motivuje a máh si rád, však toho to věrohodně dělat. NEUŠTĚ SE HENČI LEGISLATIVA A NE PŘÍJĚ MINISTERSTVA NA PŘÍPOTŘÍKOVY (PSA ČR)
4. Práce, kterou vykonáváte, se Vám jeví jako: NEUŠTĚ SE HENČI LEGISLATIVA A NE PŘÍJĚ MINISTERSTVA NA PŘÍPOTŘÍKOVY (PSA ČR)

14. Z důvodu nadměrné psychické zátěže v zaměstnání jste byli nuceni

vyhledat pomoc - praktického lékaře, psychologa, psychiatra, jiného odborníka:

- ANO NE - ALE MUSÍ PRAVAT, BĚHAT, SE ŽDIT NA KOLE
- mít koničky, zůstat a číst si HČAVU
- pokud se budou dělat ceny dole, budu nucen sít tak seřete

15. Přemýšlíte o odchodu ze své současné profese?

- ANO NE - DRŽÍ ME NAD VODOU SKUTEČNOST, ŽE ASPŮV NAŠI AUTOŠKOLE
- ANO NE - SE ÚKOLŮ VEMŮJEME A ODJEZD STANOV. POČET HODIN ATD. (MĚZÍK ODVĚZBY)

16. V zaměstnání se cítíte nedocení, pochybujete o svých schopnostech:

- ANO ANO NE OBČAS - O SCHOPNOSTECH NEPOCHYBUJ - VÍM ŽE SE JUDY NEUŠTĚ
- ZDOKONALOVAT PROFESNĚ I V JEDNÁNÍ S LIDMI - PSYCHOLOGIE
- NEDOCENĚN - ANO - FINANČNÍ OHODNOCENĚNÍ S PĚTILE DĚLNÍKŮ NA RIZIKA, POČET HODIN U NEPŘÍJĚNĚH AUTĚ A S LIDMI KTERÉ MUSÍ NES PRVE MOTIVOVAT, ABY SE UŽÍBEC SNAŽILI !!

POKUD NEBUDU HIT FINANČNÍ PROSTŘEDKY A TRH PRÁCE
 - NEBUDU HIT NA NÁKUP NÁKLAD. AUTA, AUTOBUSU TRACTORU AČI
 A ČI, KDO TI TECHTO SLUŽEB VYUŽIL - V HOLEŠOVĚ SE TO NEUŽIL
 TAK NEPOROJTY - ZŮSTANU U A+B (JE PROBLEM FINANČNĚ A ČASOVĚ) S E "AAA"
 - CHTEĚ BÝT VELKÝ AUTOČIŠTĚ (BOJE) A VRAČEN, MODERNĚŠÍ BUDOUCY => 7EM/2E!

17. Domníváte se, že Vaše kariéra nemá již možnost dalšího postupu?
 CO JE TO KARIÉRA - TO NENÍ NADNÁRODNÍ SPOLEČNOST, KDE SE STANE S PÁVA
 ANO NE
 U KONTRÉK MANAGER, VÝKONNÝ ŘEDITEL A MČ ...

18. Každý nový úkol nebo činnost, se kterou se v rámci svého pracovního procesu setkáte, zhodnotíte:
 - V AUTOČIŠTĚNÍ NEJSOU NOVÉ ÚKOLY - HĚNĚ SE JEN REGISTRAČNÍ A NĚKTERÉ
 VĚCI SE MUSÍ DĚLAT SINAK - UZ VYHL 55/1990, KTERÁ SE ZMĚNILA ZA ZK 294/2005
 - úkol uvítáte s nadšením, je to pro Vás další výzva KTERÁ PAK VZALA CHYTROSTI Z VYHL 55/1990
 55 A JE Z TOHO VEDOKMALÝ PÁSKVIC,
 - úkol vykonáte, Váš odborný růst je pro Vás důležitý
 KTERÝ NEŘEŠÍ PROKARATELE ČI ČLOST AUTOČIŠTĚ - HUSIT SI, ŽE KOTĚ NĚKDO
 - úkol odmítnete, neradi se učíte novým věcem, zdržuje Vás to pracovních činností
 NA AUTOČIŠTĚ NA SK. B" ZA 7000 (8000) ŽE POCITUJE SE ODSEDA... NE. ALE DLE
 ZÁKONA MU TO
 PÁP/ROUĚ SE DĚ!

19. Pociťujete na sobě pravidelně některou z následujících obtíží - žaludeční
obtíže, časté migrény, srdeční obtíže a potíže s dýcháním?
 - MĚL JSEM PROBLEMY SKRŮM PÁTEŘÍ. VYĚTRILI MĚ
 NA VŠECHNO - I NEUROLOGIE. A ČEK? SPORT, SPORT, SPORT A SINÁ ČI ČLO
 - ano, tyto obtíže Vás obtěžují často
 K DE SE ODREAČUJI - TO MI POKAZUJI LEKÁŘI, REHAZ PRACOVNÍCI AČI
 - ano, ale setkáváte se s nimi spíše výjimečně
 MŇM CHYT ŽIT, I BAV MĚ ŽILOT A KRK SE NĚKOKUJE.
 - tyto obtíže pociťujete výjimečně
 - nikdy se podobné potíže u Vás nevyskytly
 - POKUD NĚKDO NAHOŘE POTŘEHL/ČI NAD TÍM, KOLIK HODIN MÁ UDĚLAT
 - Jaké obtíže pociťují nejvíce?
 ODSEDET V AUTĚ A FINANČNĚ HO ODHODNŮT, TATO KOLONKA ODPADE
 (prosím uveďte)
 MUŽE BÝT POCITVEE, CO AUTOČIŠTĚ UTAHĚ S RUMIT. NÁKLADY - ALE JEHO TĚLO

20. Pociťujete, že již nemáte tolik nadšení pro svoji práci jako dříve?
 ANO NE
 ALE MÁŠ TU MÁLO KOLONEK A VĚPĚT!
 A HODNĚ VĚCÍ KITO NADŠEN
 REBE
 UHAŠE!

21. Litovali jste někdy, že jste si zvolili právě Váš obor?
 ANO NE

V případě odpovědi ANO, prosím uveďte z jakého důvodu: NĚKDY SE MUŽU SRAŽIT JAK -
 ČIČI, A VÝSLEDEK JSOU SPATNĚ - ŽÁK NĚMÁ CHUT, NEBO MI ČEKÁK POSKAL
 JEDINCE V HODNĚ... NA SINÁ ČI ČLOST - NĚMÍ MU TO DĚMĚ... JSEM SI VĚDOH
 ŽE SI VĚHOVÁVĚ U KASTNÍ "URAHY", PROTO TO ZATÍM BUDU DĚLAT, AŽ SE JIČI

22. Snažíte se při výuce žáků autoškoly poskytnout více informací - nad běžný rámec svých povinností?
 ANO NE
 HROZNE JE, ŽE NĚKDO TO HČTA A NĚKDO NĚM
 OBCAS ČI ČLOST
 HĚNĚ SVĚLH SE, AŽ SI ČIČI
 HĚNĚ VĚDOHOVÁČI, ŽE AČI
 SE ZÁKÁNĚ ŽE NĚSTAV
 VĚT BĚIT, AČE NĚSTAV
 CO UŠEČI SINĚ BĚIT.

23. Při výuce se snažíte rozhovor zkrátit na pouhé poskytnutí základních informací:
 ANO NE
 A CHODÍŠ PAK POŘEJÍ DOHŮ.

JEŠTLI TO UHODNĚ A NEZPRACUJES (6.)
TAK AUTOŠKOLSTVÍ V TĚTO REPUBLICE PŮJDE K ŠÍPKY.
 KDYSI STAŤ ~~BY~~ MĚLO TO, ŽE BUDE DANA MINIMÁLNÍ CENA
 MAX. SK. B¹ PŘED 5 LETY 14 500,- Kč. KDO CHCE MŮŽE UČ.
 - TRANSPARETNÍ ODVOD DANĚ - STEJNĚ PODNÍKŮ - AUTOŠKOLA
 PŮJDE DPH SE MŮŽE POUKÁT NEKŮRTOU DPH \rightarrow VÍCE NEJEN
 LIDI BY SI VYBRALI AUTOŠKOLU NE PODLE CENY ALE PODLE ^{PRO CENU} ^{JEŠTE UČO}
 KVALITY NABÍZENÝCH SLUŽEB, VYBAVENÍ UČEBNÍ, TRÉNÁŽERŮ
 UOZ. PARKŮ, SEDNÁNÍ A REFERENCÍ OD ZNÁMÝCH.
 ČASTO SE MI STANE, ŽE MÁM AC TO DEJHE JÍTĚ V AUTOŠKOLE.
 TO PRŮMÍ ŠKOLŮM, ZA VIDINOU UČEBNÍ A MĚŘILO SPOKOJENÍ
 K DŮLEŽ. VE VÍCE PŘÍPÁDECH MÍSTO SK. B¹ 28 x 45 MIN
 PŘÍPÁDE 14 x 90 MINUT AKTIVNÍ UČEBNÍ SEŽDLO JE
 16 x 45 MINUT. UČEBNÍ (DOKONCE 14 x 25 MIN. UČEBNÍ) TEN UČITEL
 STIHNE ZA ODPOVEDNĚ TO CO MÁ ZA CÍL DĚLAT. MŮŽE SE MU
 POUKÁT V PŮSTĚ 45. KM A PŘÍJÍTECH?
 UČITEL V JE MUSÍ MĚŘIT ZA 45 MIN MAX 20 KM.
 (V EXTREMĚ 12 KM - ALE JSOU TAKOVÍ - PŮJDE TAŤ KOLEGA - PŮJDE TO)
 KDŽE LIDI, ŽE SE NEVĚDOU, CO MÁ A CO MÁ
 VED SI 20 MIN JEDEŠ DO ZEMĚ, TAK ZPĚT A MÁŠ 40 KM.
 UČEBNÍ S CO TĚ S 50 MINUTÁRA! A TAK TO ODROU!
 DĚLE ŽE 28/200 SI NEVĚDOU PŮKAZKY ŽÁKŮ. VĚŘEKAM JIŠ,
 KOLIK SI MUSÍ MĚŘIT "SK. B¹ 28 x 45 MIN, MŮŽE 13 x 45 MIN,
 45 x 20 MIN, 20 x 27 MIN, 20 x 24 MIN...
 ŽÁCI SIČE PODEPISUJÍ EVIDENČNÍ KNIHY UČEBNÍ. TAD JSOU ALE JE
 KM A NEJČAS JAK KDYSI. A PAK SE ŠKOLE UČEBNÍ - MĚŘÍ
 KONTROLA TOHO, JEŠTLI ŽÁK NEODPĚL, PŮJDE SE ŽAL, ŽE HO
 UČITEL NEPŮJDE KE ZKŮŠCE! NEJ, ŽE ŽÁK PŮJDE DO JINÉ A
 NĚKTERÉ AUTOŠKOLY HAVI LAŠILOVÁNE ŠKOLY - OBCHODNÍ AKADEMIE KROJENÍ
 PŮJDE ŠKOLA ZEM. ŽÁK, KTEŘI TAD CHODÍ PŮJDE VĚŘEKAM HODNĚ UČEBNÍ
 UČEBNÍ - ZPRAVIDLA DOHODA PŮJDE. OSTATNÍ AUTOŠKOLY JSOU ZEMĚNĚ
 MĚ JSOU UČEBNÍ NEBO UČEBNÍ - NEBO JSOU MĚ JÍT SPAT PŮJDE?