

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**  
**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**  
**Ústav pedagogiky a sociálních studií**



**Diplomová práce**

Bc. Lenka Měrková

**Řidičský průkaz na zkoušku a možnost jeho uplatnění v České republice**

**Olomouc 2018**

**vedoucí práce: PaedDr. Antonín Strachota**

**Prohlášení:** Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Řidičský průkaz na zkoušku a možnost jeho uplatnění v České republice vypracovala samostatně s vyznačením všech použitých pramenů. Ke zpracování práce jsem použila informační zdroje a materiály, které jsem uvedla v seznamu literatury.

V Olomouci dne 25. 3. 2018

Bc. Lenka Měrková

**Poděkování:**

Ráda bych na tomto místě poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Děkuji vedoucímu diplomové práce za odborné vedení a ochotu při poskytování hodnotných rad a komentářů, kdykoliv jsem jej o to požádala. Dále bych ráda poděkovala těm, kteří mne podporovali ve studiu a to především mé rodině a přátelům.

## ANOTACE

<b>Jméno a příjmení:</b>	Bc. Lenka Měrková
<b>Katedra:</b>	Ústav pedagogiky a sociálních studií
<b>Vedoucí práce:</b>	PaedDr. Antonín Strachota
<b>Rok obhajoby:</b>	2018

<b>Název práce:</b>	Řidičský průkaz na zkoušku a možnost jeho uplatnění v České republice
<b>Název v angličtině:</b>	Probationary driving license and the possibility of its application in the Czech Republic.
<b>Anotace práce:</b>	Diplomová práce je zhodnocení institutu dočasného řidičského průkazu a posouzení vhodnosti jeho případné aplikace do dopravního systému zavedeného v České republice. Inspiraci je možné hledat v zahraničních státech, jako je např. Rakousko, Velká Británie a další, ve kterých zmiňovaný systém funguje již několik let. Při výzkumu a následném zhodnocení budou zohledněny aspekty chování jedince, jež se následně odráží v jeho jednání na silnici. V empirické části jsou posuzovány názory, postoje a subjektivní řidičské zkušenosti oslovených respondentů. Výsledkem práce je na základě vyhodnocení odpovědí respondentů předložení návrhů ve směru zefektivnění vzdělávání mladých řidičů a doporučení změny v dopravním systému v České republice.
<b>Klíčová slova:</b>	Mladí řidiči, řidičský průkaz na zkoušku, dopravní nehody, prevence, pracovník autoškoly, žadatel o řidičské oprávnění, výuka, výcvik, autoškola, učitel, provoz na pozemních komunikacích, vzdělání.

<b>Anotace v angličtině:</b>	The thesis represents evaluation of a rule of probationary driving license and consideration of its suitability for its potential application to the traffic regulation system in the Czech Republic. Inspiration may come from foreign countries, i.e. for instance Austria, the Great Britain and other where the mentioned system is functioning already several years. Aspects of behavior of an individual shall be taken into consideration within the research and subsequent evaluation which are reflected in a behavior of an individual on the road. Opinions, approach and subjective driving experience of asked respondents shall be assessed in the empiric part. The result of the work shall be presentation of proposals for increase of efficiency of education of young drivers and recommendation of changes in the traffic regulation system in the Czech Republic on the basis of evaluation of replies of respondents.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Young drivers, probationary driving license, traffic accidents, prevention, driving school worker, applicant for a driving license, tuition, training, driving school, teacher, traffic on the roads, education.
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	Příloha č. 1: Dotazník Příloha č. 2: Interview Příloha č. 3: Přehled akreditovaných center
<b>Rozsah práce:</b>	90 stran
<b>Jazyk práce:</b>	Český

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>8</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>10</b>
<b>1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA.....</b>	<b>10</b>
1.1    Vzdělávání v dopravní výchově .....	10
1.2    Koncepte dopravní výchovy v ČR .....	15
<b>2 MLADÍ ŘIDIČI.....</b>	<b>16</b>
2.1    Charakteristika dospělosti.....	16
2.2    Rizika začínajících řidičů.....	17
2.3    Prevence rizikového chování mladých řidičů.....	21
2.4    Preventivní opatření .....	24
2.4.1 <i>Výchovně – vzdělávací proces</i> .....	24
2.4.2 <i>Cíle celoživotního vzdělávání</i> .....	25
2.5    Charakteristika rizikového řidiče.....	26
<b>3 AUTOŠKOLY.....</b>	<b>28</b>
3.1    Role autoškoly .....	28
3.2    Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích .....	29
3.3    Cíle výuky v autoškolách.....	30
3.4    Systém autoškol v České republice .....	32
3.5    Technické podmínky nutné k provozování autoškoly .....	33
3.6    Kurzy bezpečné jízdy.....	366
3.7    Kurzy defenzivní jízdy.....	37
<b>4 ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ NA ZKOUŠKU .....</b>	<b>40</b>
4.1    Přehled výcviku nových řidičů ve vybraných evropských zemích.....	41
4.2    Statistiky dle délky praxe a věku .....	44
<b>II EMPIRICKÁ ČÁST.....</b>	<b>54</b>
<b>5 ŠETŘENÍ O EFEKTIVNOSTI VZDĚLÁVÁNÍ MLADÝCH ŘIDIČŮ .....</b>	<b>54</b>
5.1    Cíl a charakteristika empirického šetření.....	54
5.2    Téma a hypotéza výzkumu .....	55

5.3	Metody a organizace výzkumu .....	55
5.4	Charakteristika souboru respondentů.....	56
5.5	Vyhodnocení získaných dat .....	57
5.6	Předvýzkum .....	57
5.7	Výsledky empirického šetření.....	58
5.8	Shrnutí výsledků empirického šetření a návrhy na opatření.....	733
<b>ZÁVĚR .....</b>		<b>755</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....</b>		<b>78</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ.....</b>		<b>79</b>
<b>PŘÍLOHY.....</b>		<b>83</b>

## ÚVOD

*„Neučíme se pro školu, ale pro život.“*

*(Lucius Annaeus Seneca)*

Tématem předkládané práce je charakterizovat současné formy dopravní výchovy a zhodnotit institut řídičského průkazu na zkoušku. Práce obsahuje co nejvíce informací k připravovanému zavedení řídičského průkazu na zkoušku a posouzení vhodnosti jeho případné aplikace do dopravního systému zavedeného v České republice. Ze statistik, které jsou uvedeny v následujících kapitolách práce, je patrné, že téma nehodovosti u mladých lidí je stále velmi aktuální nejen v České republice, ale i v zahraničí.

Specifikem zpracovávaného tématu bylo, že jsem při jeho zpracování musela vycházet jak z odborné literatury, tak především z pramenů a zdrojů přístupných pouze pracovníkům daného oboru. Využívala jsme také zákonů, podzákonných právních předpisů a pokynů vztahujících se k dopravní výchově a elektronických zdrojů z uvedené oblasti.

Všeobecným trendem nejen ve všech evropských zemích, je významný rozvoj automobilové dopravy. Vlivem neustále se zvyšujícího silničního provozu dochází k četným ztrátám na životech osob. Následkem dopravních nehod často dochází k nezvratným zdravotním následkům u řidičů i spolujezdců a rovněž ke značným materiálním a finančním ztrátám. Jedna z důležitých priorit ve vzdělávání mladé generace by tak měla být dopravní výchova. Stejně tak, jak se zvyšuje počet provozovaných vozidel, mělo by docházet k důraznějšímu působení na žáky ve školách, autoškolách s akcentováním na úskalí, které silniční provoz přináší. Odborná veřejnost doporučuje začít s dopravní výchovou u dětí již v raném dětství.

*„Chci-li své dítě uchránit před nehodami, chci-li aby se samostatně, disciplinovaně a bezpečně pohybovalo na pozemních komunikacích a chci-li z něj vychovat slušného řidiče, musím s dopravní výchovou začít co nejdříve.“ (Votruba, 2001, s. 23).*

Je to úkol jak pro rodiče, tak zároveň pro pedagogické pracovníky v předškolních zařízeních. Na základy dopravní výchovy získané v předškolních zařízeních navazuje výchova na školách a v pozdějším věku se do výchovy zapojuje autoškola. Celý proces výchovy v dané problematice tak nekončí a i v dospělosti je potřeba získávat nové zkušenosti a seznamovat se s novými zákony a ostatními předpisy. Stěžejní problematikou diplomové práce je vysoká nehodovost mladých řidičů. Dále bude pozornost věnována problému zavedení řídičského průkazu na zkoušku, výchově řidičů a preventivním opatřením.



Diplomová práce se skládá ze dvou částí, teoretické a empirické. První kapitola teoretické části vymezuje formy a metody dopravní výchovy od mateřské školy až po výuku řidičů v autoškolách.

Druhá kapitola se zaměřuje na vzdělávání mladých řidičů, přehled o zavinění dopravních nehod mladých řidičů a prevenci v oblasti silničního provozu a rizika začínajících řidičů.

Třetí kapitola je zcela věnována systému autoškol v České republice, cílům výuky v autoškolách, vzdělávání učitelů a lektorů v těchto zařízeních a kurzům bezpečné jízdy.

Aby v této diplomové práci mohlo dojít k názornější demonstraci aktuálních problémů v dopravní nehodovosti, byla čtvrtá kapitola věnována přehledu dostupných statistik v České republice i v zahraničí.

Empirická část následně dokumentuje průběh a výsledky dotazníkového šetření, které na základě zkušeností respondentů usiluje o reflexi ve směru zefektivnění vzdělávání mladých řidičů. Pro grafické znázornění zjištěných poznatků bylo v textu empirické části diplomové práce užito výsečových diagramů. V neposlední řadě budou získané poznatky využity jako výchozí materiál pro formulaci návrhů opatření, jejich realizace by mohla být přínosem ke zlepšení stavu dopravní nehodovosti mladých řidičů.

Jako výzkumná metoda byl zvolen anonymní dotazník, který se skládal z otevřených a uzavřených odpovědí. Kritériem pro oslovení respondentů bylo získat údaje ze všech krajů České republiky. Cílem dotazníkového šetření je **zjištění názorů, postojů a subjektivních řidičských zkušeností oslovených respondentů**. Je zde zkoumána zkušenost jednotlivých řidičů v oblasti silničního provozu. Jako respondenti v dotazníkovém šetření byli osloveni řidiči referenti, řidiči z povolání i tzv. sváteční řidiči bez rozlišení pohlaví, věku, či stupně vzdělání.

**Cílem předkládané diplomové práce je charakterizovat stávající formy a prostředky dopravní výchovy u dětí a mladých řidičů, včetně prevence u mladých řidičů.** Seznámit s podmínkami, které jsou nutné pro přijetí k výuce a výcviku v autoškole a objasnit pojem kurz bezpečné jízdy. Dále se zamyslet nad institutem řidičského průkazu na zkoušku, doporučit zavedení do systému v ČR a popsat statistiky dopravních nehod. V empirické části zjistit na základě zkušeností respondentů možné kroky ve směru zefektivnění vzdělávání mladých řidičů a dále celkový přínos pro dopravní nehodovost a páčání dopravních přestupků mladých řidičů.

# I TEORETICKÁ ČÁST

## 1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Co vlastně dopravní výchova znamená? Je to pojem všeobecně používaný, rozšířený a zažitý. Ne všichni, kteří tento pojem používají, znají jeho přesný význam. Dopravní výchova je považována za klíčový prvek v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Je zaměřena na předávání potřebných teoretických znalostí a praktických dovedností dětem a mládeži. Má také významný potenciál při budování tzv. hodnotového systému. Dopravní výchova dbá na cílenou a systematickou práci s dětmi a žáky předškolního, základního a středního vzdělávání. Důležitý význam pro děti má také nenásilná výchova v rodině a budování správních návyků k vlastní bezpečné jízdě v dospělosti. Jde především o to, aby sami rodiče byli dobrým příkladem pro dítě, a rozhodně by měli klást velký důraz na bezpečnost.

Hoskovec (2003, s. 208) definuje dopravní výchovu takto: *„Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy.“*

Límová (2006, s. 82) vymezuje pojem dopravní výchova následovně: *„Na dopravní výchově se podílejí rodiče, celá veřejnost, sdělovací prostředky, ale jedinou zárukou systematické a odborně vedené dopravní výchovy dětí může být jediné škola, učitel. Dopravní výchova dětí je oborem, který si v základním školství těžko může vybojovat samostatný předmět. O to více je důležité, aby ve všech základních školských dokumentech bylo jasně a konkrétně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat. Nejenom proto, aby se vědělo, co musí děti určité věkové kategorie znát a umět, ale i proto, aby příslušní učitelé získali dostatečné odborné vzdělání a aby na tuto problematiku nezapomínali tvůrci standardů a autoři učebnic, metodických a didaktických materiálů.“*

### 1.1 Vzdělávání v dopravní výchově

V souvislosti s dopravní výchovou Stojan (2003, s. 34) uvádí, že vzdělávání je: *„Způsob jakým je dosahováno určitého cíle. V pedagogice tak hovoříme o metodách výchovných, jimiž je postupováno ke splnění cílů jednotlivých výchovných složek a pěstování postojů, potřeb a zájmů osobnosti. Dále o metodách vyučovacích, kterými pedagog rozvíjí vědomosti a pěstuje dovednosti a návyky žáků.“*

Zájmem společnosti je vzdělávat řidiče již od útlého dětství. Výuka žáků musí vždy probíhat tak, aby byla pro všechny snadno pochopitelná. V tomto okamžiku je velice těsná

provázanost vyučovacích metod dopravní výuky s výukou školní. Důvodem vzdělávání v uvedené oblasti výchovy je bezpečné začleňování do silničního provozu. Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Besipem doporučuje věnovat pozornost dopravní výchově již u malých dětí v mateřských školách. Je všeobecně známo, že malé děti jsou velice vnímavé na dění okolo sebe. Často vnímají chování svých rodičů, ostatních členů rodiny i kamarádů při situacích v silničním provozu. Ne vždy je chování okolí těchto malých dětí v oblasti dopravy a silničního provozu správné a pozitivní. Prohřešky proti pravidlům chování na pozemních komunikacích se u malých účastníků provozu vštěpuje do mysli jako něco normálního a správného, protože to tak dělají jejich rodiče. Snahou rodičů i pedagogů by mělo být již v takto útlém věku vštěpovat dětem vhodnou formou zásady bezpečného chování, ohleduplnosti, předvídání a ovládání sama sebe. Zábavnou metodou pro děti mohou být různé hry, pobyt na dopravním hřišti nebo přednášky odborníků v dané oblasti. Přínos předávání rad a zkušeností je přitom patrný pro obě strany. Jak pro dítě, tak pro přednášejícího.

Dopravní výchova je nezbytnou součástí fungování společnosti. Dá se říci, že téměř každý je v dnešní době součástí dopravy, ať se jedná o řidiče, chodce nebo cyklistu. Dopravní výchova v ČR se odehrává v určitých základních okruzích. Prvním je formální systém vzdělávání, kde máme na mysli především základní a střední školství. Dalším orgánem, který se významným způsobem projevuje v dopravní výchově, je autoškola, které je významným prvkem dopravní výchovy. Existuje pochopitelně také systém neformálního vzdělávání, zde můžeme hovořit například o školních družinách, které jsou téměř u každé základní školy.<sup>1</sup>

Dle Limové (2006, s. 61) „*Výcvik dětí na dopravním hřišti je nezbytnou a nedílnou součástí dopravní výchovy. Výcviku se využívá zejména v té části, která se zabývá pravidly silničního provozu. Stejně jako každý řidič motorového vozidla v autoškolě absolvuje v určité fázi výcvik na autocvičišti, měl by se i každý žák základní školy zúčastnit výcviku na dětském dopravním hřišti.*“

Prvním místem, kde se děti s dopravní výchovou setkávají, je **mateřská škola**. Zde se žáci názornou formou seznamují se základními dopravními značkami, učí se poznávat dopravní prostředky, světelné signály, rozpoznávat strany v prostoru a získávají další důležité poznatky o dopravě. V tomto věku jde především o vytvoření základních návyků, jako je ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost. Pedagogové by měli s dětmi výuku dopravních situací

---

<sup>1</sup> *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BESIP, 2012 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

realizovat prostřednictvím her, které vedou k pochopení bezpečného chování v dopravním prostředí a k rozvoji základních dovedností, návyků a pravidel. Lze využít různých motivačních pomůcek např. odrazky, reflexní pásy.

Žáci **základních škol** prochází učivem dopravní výchovy, které zahrnuje formu teoretickou (informativní) a praktickou. V první, informativní části, se naučí základní dopravní značení a základní chování v dopravě a následně aplikují získané znalosti z první fáze k využití v praxi.

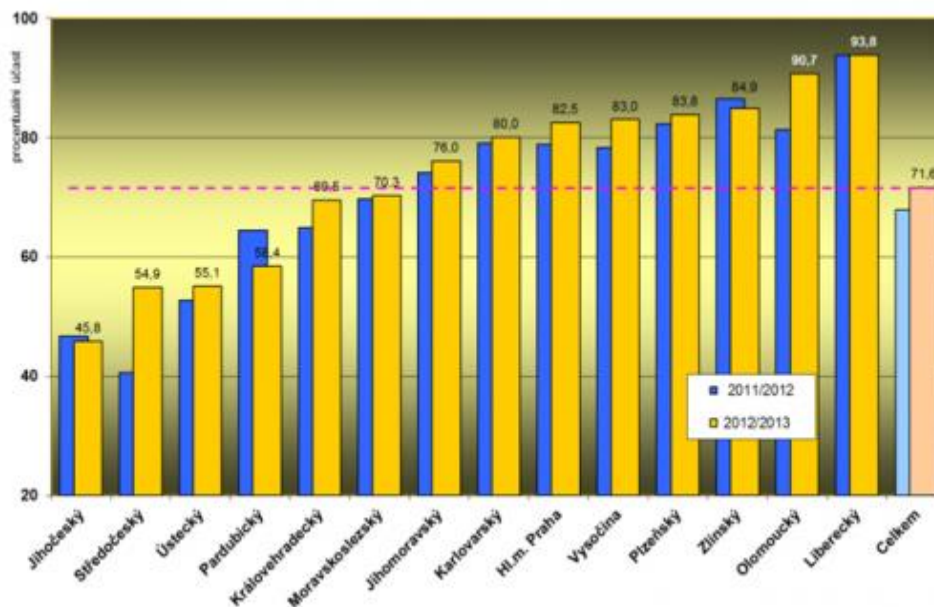
*„Ke zvýšení účinnosti působení škol jsou vyhlašovány celostátní programy k dopravní výchově předškolních dětí i žáků základních škol. Je to například Program pro začínající cyklisty (dopravní soutěž mladých cyklistů) pro věkovou kategorii 10 - 14 let (4. – 8. ročník), jehož vyvrcholením jsou mezinárodní soutěže, rozhlasový výchovný program Zlatá zebra pro žáky ve věku 7 - 11 let (2. – 5. ročník), výtvarný program Děti, pozor, červená! pro děti ve věku 4 - 15 let a program systematického výcviku cyklistů (ale i chodců) na dětských dopravních hřištích, který podle místních podmínek absolvuje značné procento dětí a jehož součástí je i organizace výcviku na hřišti pro děti s rodiči.“ (Votruba. 2001, s. 6).*

Výuka v rámci dopravní výchovy v jednotlivých předmětech na základních a středních školách probíhá ve shodě s tematickými plány učiva, do kterých je dopravní výchova zakomponována. V souladu s intelektuálními dovednostmi a znalostmi doplňujeme žákům k učení i nové a náročnější prvky, kterými své znalosti v uvedeném oboru zdokonalují. Plán výuky v dopravní výchově postupuje od jednodušších ke složitějším otázkám a problémům. Nejmladší žáci se seznamují s tvary dopravních prostředků, teoretickým chováním na pozemních komunikacích a učí se také poznávat barvy na semaforu. Pro praktickou výuku lze v rámci školních vycházek klást důraz na správnou chůzi po chodníku, použití semaforu v praxi, učit se dopravní značky a značení.

Ve vyšších ročnících se žáci a studenti častěji účastní praktické výuky na dopravním hřišti, kde řeší složitější dopravní situace. Zde se setkávají s úkoly, které jsou spojeny s využitím různých technických pomůcek, např. helma na kolo, bezpečnostní vesta, různé druhy chráničů. Pedagogové a lektori se snaží pro žáky připravit úkoly v rámci dopravního hřiště i zábavou formou, proto se děti obvykle rády takové výuky účastní a mnohdy i podvědomě získávají potřebné a cenné zkušenosti. Na základě rámcově vzdělávacího programu pro základní vzdělávání se dopravní výchova promítá do vzdělávacích systémů jednotlivých škol. Měla by být vedena kompetentními a kvalifikovanými pedagogy, kteří mají zásadní význam při této výchově. V rámci výuky se používá široké spektrum výukových metod. Nejčastější používanou metodou je metoda slovní, z aktivizujících metoda inscenační,

kteřá patří k nevhodnějším . Žáci hrají různé role a učí se nacházet praktická řešení problémů v reálném provozu. Při této výchově jim jako pomůcky slouží knihy s dopravní tematikou, pracovní sešity, nástěnné obrazy aj.

Graf č. 1 Meziroční srovnání počtu základních škol a žáků zapojených do dopravní výchovy



za školní rok 2011/2012 a školní rok 2012/2013<sup>2</sup>

Z grafu vyplývá, že ve většině krajů došlo k nárůstu škol zapojených do DV. Největší nárůst je zaznamenán v krajích Olomouckém a Středočeském. Nejvíce zapojených škol, z celkového počtu škol v kraji, má již pravidelně Liberecký kraj.

K nejčastěji používaným učebním pomůckám patří učebnice pod názvem, „Stůj!“ „Pozor!“ „Volno!“, dále dvojdílná brožura Dávej pozor na auta a Dávej pozor na přechodu a jako poslední lze uvést brožuru Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ vydanou Ministerstvem dopravy.<sup>3</sup>

- **První stupeň základních škol**

Učivo pro žáky na první stupni je zaměřeno především na přecházení vozovky na bezpečném místě, na chůzi po chodníku a význam světelné signalizace pro chodce a bezpečné chování v dopravním prostředku. Při jízdě v automobilu si žáci osvojují používání

<sup>2</sup> BESIP: Dopravní výchova [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2012 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

<sup>3</sup> BESIP: Dopravní výchova [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2012 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

autosedaček a bezpečnostních pásů, o které se musí postarat zejména rodiče. Žáci prvního stupně základní školy navštěvují dětské dopravní hřiště, kde po úspěšném absolvování kurzu získávají Průkaz cyklisty. Jako mladí cyklisti se pak stávají účastníky silničního provozu.

Děti se od 10. roku věku stávají účastníky provozu na pozemních komunikacích jako řidiči, neboť mohou jezdit na kole (na silnici, místní či účelové komunikaci) bez dozoru osoby starší 15-ti let. Zde se setkávají s použitím bezpečnostní přilby.

- **Druhý stupeň základních škol**

Na druhém stupni dochází k prohlubování znalostí získaných na 1. stupni. Jedná se zejména o nácvik první pomoci, úcty k životu a jeho ochrana a pozitivní vztah k životnímu prostředí.

Na druhém stupni základní školy mají pedagogové možnost dopravní výchovu integrovat do každého vhodného vyučovacího předmětu. Výuka probíhá převážně v teoretické rovině ve třídách nebo v kombinaci s praktickým výcvikem, pomocí simulovaných dopravních situací v reálném dopravním prostředí.

- **Střední školy**

Na středních školách si žáci různými formami prohlubují dosavadní získané znalosti. Zároveň je snaha od pedagogů a lektorů v autoškolách o odstranění špatných návyků získaných v silničním provozu. Pozornost při výuce se zaměřuje také na cestování v hromadných dopravních prostředcích a s tím související chování ke starším spoluobčanům a etiketa v silničním provozu. Žáci středních škol se začínají postupně seznamovat s potřebnými právními předpisy a jejich praktickou aplikací.

*„Před několika lety měly střední školy možnost začlenit do svého vzdělávacího procesu i nepovinný předmět Řízení motorových vozidel. Tento předmět byl jednou z forem dopravní výchovy mládeže a jeho cílem bylo připravit ohleduplného a zodpovědného řidiče motorového vozidla, který bude umět ovládat nejen vozidlo, ale i sám sebe. Učitelé nepovinného předmětu měli žáky vychovávat k právnímu vědomí, vést je k poznání sociálně etických hodnot a napomáhat tím k vytváření žádoucích postojů k člověku a životnímu prostředí.“*

(Límová, 2006, s. 61).

## 1.2 Koncepce dopravní výchovy v ČR

*„Každý člověk musí být nejen během povinné školní docházky, ale i v dalších letech vychováván pomocí dopravní výchovy k správnému, bezpečnému a obratnému chování v silničním provozu. Musí pochopit nejen řadu principů, které to umožňuje, ale zejména si musí být vědom odpovědnosti za zdraví a život svůj i ostatních účastníků dopravního provozu.“ Šrůtková (1979, s. 9).*

*“Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“ je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.“<sup>4</sup>*

Český stát a všechny zainteresované subjekty si plně uvědomují nevyhovující situaci v oblasti dopravy v České republice a právě proto definují základní cíle, kterých chceme v tomto ohledu dosáhnout. Je to zejména pokles negativních případů v dopravě alespoň na průměrnou úroveň ve vyspělé Evropě. Jedním z nástrojů, které k tomu slouží, je právě také koncepce dopravní výchovy.

*„Zkušenosti z minula ukázaly na potřebu cíleného oslovení širokého spektra subjektů a vymezení jasného prostoru pro jejich spolupráci. Strategie proto vytváří podmínky pro širší zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Cestou k tomu je nalezení společných charakteristik zúčastněných subjektů, návazně na ně vymezení jejich zapojení do plnění úkolů daných strategií a adresná specifikace jejich činnosti v příslušném akčním programu.“<sup>5</sup>*

---

<sup>4</sup> *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BESIP, 2012 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

<sup>5</sup> *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BESIP, 2012 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

## 2 MLADÍ ŘIDIČI

Počátkem 90. let vzrostl zájem výzkumníků o mladé řidiče právě kvůli jejich rizikovosti a tento trend v oblasti silničního provozu neustupuje, naopak se mu věnuje čím dál více odborníků ve snaze pochopit a popsat příčiny rizikovosti a nastavit opatření pro zvýšení bezpečnosti.

### 2.1 Charakteristika dospělosti

V období 25-ti let se stává člověk oficiálně dospělým. Ne vždy se však shoduje fyzický věk s psychickou vyspělostí. Samotný pojem dospělý je obecně vymezen jako období „*dosažení konečné dospělosti živočicha, dosažení plné síly pro vykonávání životních činností a takové zkušenosti, aby mohl živočich vykonávat samostatně základní funkce a úkoly*“ (Příhoda, 1967, s. 135).

Příhoda (1967) uvádí, že již Římané se pokusili definovat ve svém právu období, jež předcházela dospělost: *infantes* (děti do 7 let) neměli žádných povinností a práv, *impuberes* (hoši do 14 let, děvčata do 12 let) mohli přejmout povinnosti a získat práva prostřednictvím poručníka, *minores vigintiquire annis* (mladší generace po 25 let) se mohli již ženit a odkazovat jmění; teprve v 25 letech pak obdržel římský občan *veniam aetatis* (povolení věku čili zralé plnoletosti, takže se stal po zbytek života plnoprávným občanem). Vedoucí zásadou římského práva byla otázka odpovědnosti, jejíž schopnost byla připsána subjektu teprve tehdy, když měl dostatečné praktické zkušenosti uprostřed dvacátých let.

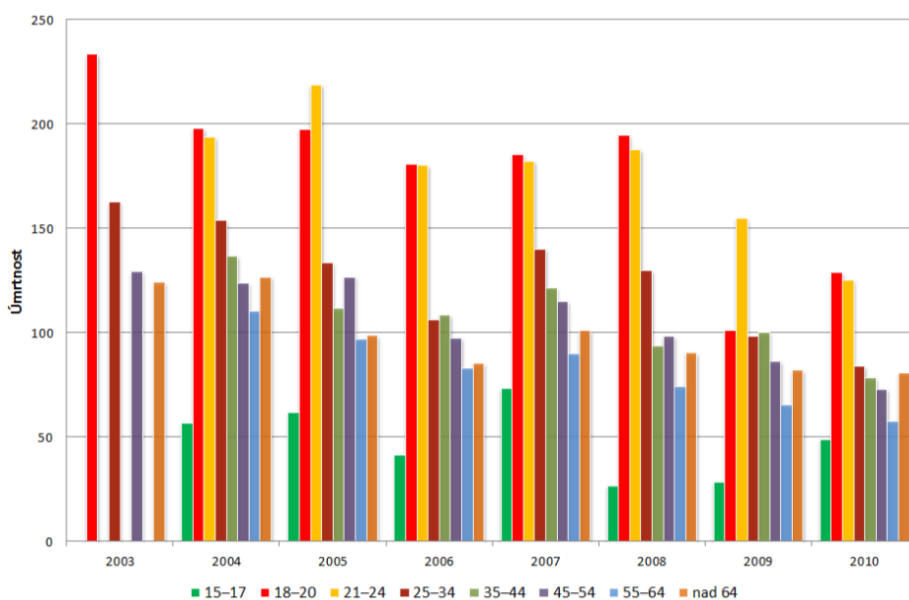
Obecně jsou postoje a osobnostní vlastnosti řidiče považovány za hlavní příčiny nehod. „*Výsledky studií o řidičích s větším počtem nehod ukazují, že se jedná o osoby převážně excentrické, impulsivní nebo psychopatické. Ti, kteří mají často nehodu, mohou být charakterizováni jako osoby, které nemají respekt k autoritě, které jsou špatně společensky přizpůsobeny a které jsou trvale nebo dočasně emocionálně nestálé.*“ (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003, s. 149). V období puberty, adolescence, mladší dospělosti, což je vývojové období, ve kterém se námi zmiňovaní mladí řidiči nacházejí, bývají dospívající z psychologického hlediska v bouřlivém období. Sama o sobě je to doba velmi komplikovaná v mnoha ohledech, dospívající prochází nejen hormonálními a fyziologickými změnami, ale také hledá sám sebe, své místo ve společnosti. Snaží se zapadnout mezi vrstevníky, často experimentuje, přichází poprvé do styku s návykovými látkami, nočním životem apod. Rozhoduje se o budoucím povolání, opouští domov, stává se samostatným, jak uvádí Langmeier & Krejčířová (2006). Již z tohoto krátkého výčtu je zřejmé, že stejně tak, jako se dospívající liší od zralého dospělého, se mladý řidič liší od staršího.



Charakteristická pro období mladé dospělosti je změna osobnosti, komplexní osamostatnění, ochota přijmout zodpovědnost za své činy, realistický odhad vlastních sil a kompetencí, lepší ovládání emocí a jednání. Dále se projevují změny v socializačním rozvoji, člověk přestává být závislý na rodičích, převládají symetrické vztahy s vrstevníky, párové soužití, zvládá vztahy v profesní oblasti (nadřazení, podřazení). Stává se ekonomicky nezávislý. Dalšími znaky dospělosti je individualismus, vlastní rozhodování ve všech oblastech života, osobní volba proti tradičnímu rodovému předurčení.

Dosažení psychické dospělosti je spojeno s větší sebejistotou a vědomím vlastních kompetencí. V tomto období člověk přijímá stabilní profesní roli, stává se manželem a rodičem. Akceptace kognitivní nejistoty plyne z vědomí mnohoznačnosti problémů, relativity různých názorů a časového omezení jejich platnosti - postformální myšlení. Relativita sociálních norem a změna postoje k nim se odráží v prosociálním zaměření. Uvedené charakteristiky se v mladé dospělosti mohou projevovat výrazněji ve všech svých podobách. Vývoj osobnosti mladého člověka není ukončen, a jak uvádí Thorová (2015), stabilita charakterových rysů se formuje od tří let a jako stálé se jeví kolem padesátého roku života. Ukazuje se, že pro rozvoj optimální úrovně sebeúcty je důležitý vztahový rámec a přijetí blízkými osobami.

## 2.2 Rizika začínajících řidičů



Graf č. 2 Počet dopravních nehod dle věku<sup>6</sup>

<sup>6</sup> BESIP: Věk a praxe v řízení [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)

Z grafu č. 2 jsou patrné veliké rozdíly mezi jednotlivými skupinami řidičů v rámci stejného roku. Dvě po sobě jdoucí skupiny (18–20 a 21–24 let) jsou vůbec nejrizikovějšími skupinami z hlediska úmrtnosti v silničním provozu, jejich hodnoty úmrtnosti vysoce překračují zjištěné hodnoty všech ostatních skupin.

V České republice není uzákoněno povinné doškolování řidičů. Tato povinnost platí pouze pro specifické profesní skupiny, na které jsou kladeny zvýšené nároky. Například pro řidiče-referenty, kteří při výkonu své práce fyzicky řídí osobní automobil, nebo řidiče nákladních vozidel a autobusů, kteří musí mít profesní způsobilost, kterou získávají po absolvování výuky a výcviku ve školícím zařízení. Ovšem nejfrekventovanější skupina řidičů, vlastníci řidičský průkaz skupiny B, nemá povinnost se dále dopravně vzdělávat.

V evropském regionu umírá ročně v důsledku dopravních nehod kolem 130 000 lidí a dalších cca 2,5 milionu je zraněno. Nejvíce jsou postiženy státy střední a jižní Evropy, především ty s nízkými příjmy. Třetinu obětí dopravních nehod tvoří mladí lidé ve věku 15 – 29 let (Kukla, 2007).

Dopravní nehoda dle zákona číslo 361/2000 Sb. 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.“*<sup>7</sup> Nejčastější příčiny nehod u začínajících řidičů jsou specifické psychologické charakteristiky. Patří zde ochota riskovat a nízká míra odpovědnosti, jež jsou skutečnostmi, které velmi negativně ovlivňují chování v silničním provozu.

Další problematický článek je společnost vrstevníků, kteří mají tendence nabádat řidiče k rizikovému chování při řízení vozidla. Vysokou míru nehodovosti způsobuje:

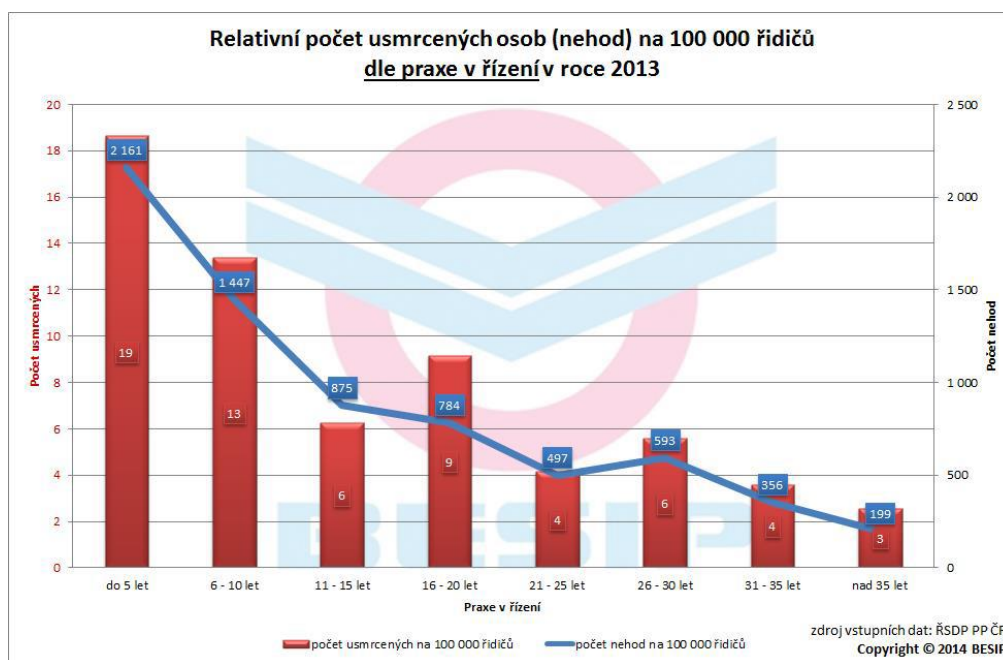
- překročení nejvyšší povolené rychlosti,
- alkohol za volantem,
- užívání drog,
- nepoužívání bezpečnostních pásů ve vozidlech a přileb na motorkách,
- přeceňování řidičských dovedností.

Z dostupných statistik v uvedené diplomové práci je patrné, že vážné dopravní nehody v noci jsou u mladých řidičů čtyřikrát častější než ve dne. Riziko zavinění vážné dopravní nehody se u mladých řidičů exponenciálně zvyšuje s počtem spolujezdců ve vozidle.

---

<sup>7</sup> § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

- Mladí muži ve věku do 24-ti roků věku mají v Evropě třikrát vyšší pravděpodobnost zemřít v důsledku dopravní nehody než ženy stejné věkové skupiny.
- Ve věkové skupině do 29-ti roků věku je úmrtí v důsledku dopravní nehody druhou nejčastější příčinou smrti.
- Evropě ve věkové kategorii osob do 24 let tvoří 44% usmrcených v důsledku dopravních nehod osoby v osobních automobilech, 31% chodci, 11% cyklisté a 7% motocyklisté.
- Ve věkové skupině 15 - 19 let je četnost úmrtí v důsledku dopravních nehod čtyřnásobná oproti úmrtí v důsledku násilí, pětinašobná oproti utonutí, osminásobná oproti úmrtí v důsledku leukémie, dvanáctinásobná oproti úmrtí v důsledku válek a třináctinásobná oproti úmrtí v důsledku pádů.<sup>8</sup>



*Graf č. 3 Počet dopravních nehod dle praxe v řízení<sup>9</sup>*

Z výše uvedeného grafu zcela jasně vyplývá, že největší počet dopravních nehod zaviní řidiči, kteří mají krátkou dobu řidičské oprávnění. Nejvíce osob (138) bylo usmrceno řidičem motorového vozidla s praxí v řízení do 5 let. Zde tedy můžeme hovořit o tom, že tito řidiči ještě nemají dostatek zkušeností a to je právě důvodem jejich častější nehodovosti.

<sup>8</sup> World Health Organization: World Health Assembly [online]. Switzerland: WHO, 2018 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.who.int/about/en/>

<sup>9</sup> BESIP: Věk a praxe v řízení [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)

V minulosti se například ozývaly hlasy, které volaly po řidičském oprávnění pouze na zkoušku, až se skutečně nový řidič osvědčí, dostává již plnohodnotné řidičské oprávnění. Tento systém již mnoho let úspěšně funguje v Rakousku, Německu a v jiných evropských zemích.

Štikar a kol. (2003) tvrdí, že selhání mladých řidičů je spíše otázkou podcenění nebezpečných momentů než přehlížením nebezpečí. Odborníci se proto zabývali zkoumáním toho, zda vysoká nehodovost spadá ihned do první fáze praxe nebo jestli se objeví u řidičů až později. Bohužel nedošli k jednoznačnému výsledku. Dále zkoumali to, čím je nehodovost zapříčiněna. Jestli na ni má vliv krátká doba praxe, nedostatek zkušeností nebo nízký věk. A opět nedošli k jednoznačnému závěru. Bylo to především proto, že většina řidičů – začátečníků - je mladá a starší začínající řidič nevykazuje tak velkou nehodovost.

### **Riziko začínajících řidičů interpretují následující tři dopravní rizikové modely:**

Termínem „rizikový řidič“ je označován řidič motorového vozidla, který není schopen vyhovět požadavkům na bezpečné dopravní chování. Dopouští se nápadně častěji vážných dopravních přestupků, aniž by sám pro sebe vyvodil nebezpečnost takového jednání.

1. Klebelsber přišel s názorem, že v první fázi řízení převládá pocit subjektivní nejistoty, a přitom tedy dochází k předcházení nebezpečným situacím. Následuje ale druhá, nebezpečná fáze, kdy dojde k prudkému nárůstu subjektivního bezpečí, ale objektivní bezpečí nejsou řidiči schopni posoudit. Po ujetí zhruba 100 tisíc kilometrů se tyto dvě veličiny vyrovnávají, což spadá do třetí fáze. Avšak stále zůstává relativní nepoměr mezi podceňováním objektivních rizik a tendenci k sebepřeceňování.

2. Wildeho metoda je velmi podobná, pouze zmiňuje jiné okamžiky. „Začínající řidič je postaven před nelehkou úlohou: najít odpovídající rizikovou hodnotu a rozvíjet své chování za volantem tak, aby této hodnotě odpovídalo. Tato hodnota se projevuje rychlostí jízdy, při které se začínající řidič necítí ohrožen a přetěžován, ale při které má pocit, že jede dostatečně rychle.“ Toto usměrňování je pro řidiče značně náročné.

3. Třetí model popsal Barthelmess a zavádí v něm dva pojmy, tzv. úzkou a širokou zaměřenost v souvislosti s rozhodováním. Řidič se řídí podle obecných, neurčitých předpokladů anebo dle naprosto přesných. To znamená, že vlastně bude předvídat chování jiných účastníků provozu (Štikar, Šmolíková, Hoskovec, 2003).

## 2.3 Prevence rizikového chování mladých řidičů

Jednou z hlavních příčin nebezpečnosti mladých řidičů je jejich přeceňování řidičských schopností. Mezi faktory, které rizikové chování způsobují, patří nevyzrálость osobnosti, nezkušenost s řízením a neschopnost správně zvládnout krizovou situaci.

### Koncept „CLOSE TO“

Tento koncept slouží k prevenci rizikového chování mladých řidičů, a to především tak, že se ho účastní mladí řidiči, kteří prožili vážnou dopravní nehodu. Tito lidé jsou potom připraveni k vystoupení před skupinou svých vrstevníků, kde popíší průběh své dopravní nehody a co při ní prožívali. Což by na jejich vrstevníky mělo působit velmi intenzivně a emotivně. Projekt trval 24 měsíců od února 2004 do ledna 2006. V překladu CLOSE TO znamená „blízko k“ – k mladým začínajícím řidičům. „Díky věkové blízkosti a zrušení anonymity je těžší pro účastníky, aby se distancovali a řekli: „To se může stát někomu jinému, mně ne.“ Hodnocení projektu je velmi pozitivní. 68% účastníků vyjádřilo názor, že toto setkání ovlivnilo jejich řidičské chování. 89% respondentů by dále doporučilo diskusi s peer mentory i ostatním řidičům. Většina lidí také uvedla, že po tomto setkání budou řídit bezpečněji a budou jednat s větším respektem, a také souhlasili s tím, že to může potkat každého.<sup>10</sup>

V letech 2005-2011 odborný tým, pod vedením Romana Budského, na základě zadání ministerstva dopravy, realizoval projekty SWING, TANGO a TWIST se zaměřením na dopravně bezpečnostní problematiku. Uvedenou triádu lze oprávněně považovat za komplexní pohled na oblast bezpečnosti silničního provozu z hlediska lidského faktoru.

### Projekt SWING

Projekt byl realizován v letech 2007 – 2010 a byl zaměřen na účastníky silničního provozu jako jeden ze tří prvků bezpečnosti v dopravě. Navrhuje prvky vzdělávání řidičů (již zmíněno výše) a také navrhuje nové přístupy k výuce. A dále se soustředí na mladé začínající motoristy. Rozebírá projekt GDE-matrix (Goal and Contents of Driver Education), který byl realizován ve Finsku, Švédsku a Norsku. Přípravu řidiče tento projekt dělí na 4 fáze:

---

<sup>10</sup> Využití konceptu „CLOSE TO“ k prevenci rizikového chování mladých začínajících řidičů. *Autoškoly* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2004 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.autoskoly.cz/soubory/CloseTO.pdf>

## **1. Technické ovládání vozidla**

Aby se mohl řidič adekvátně věnovat řešení dopravních situací, musí mít plně zautomatizováno technické ovládání vozidla, zvláště pokud se jedná o běžné řidičské úkony. Je třeba jednoznačně definovat, které úkony je nezbytné považovat za základní, jim pak věnovat náležitou pozornost a opakovat je do fáze, kdy je budoucí řidič provádí plně automaticky. S ohledem na skutečnost, že při vlastním praktickém výcviku nebývá čas na vysvětlování podstaty procvičovaných úkonů (Budský, 2011).

## **2. Řešení zvládnutí běžných dopravních situací**

Do této oblasti se soustředí hlavní pozornost při výcviku budoucích řidičů. Mladý řidič musí být schopen zvládat běžné dopravní situace a sledovat dopravní značení. Zvládnutí těchto úkonů je nezbytně nutné pro beznehodovou praxi, ale není dostačující. Bohužel je dokázáno, že žáci mužského pohlaví se zájmem o automobilismus přistupují k řízení s větším sebevědomím, než je vhodné. Přeceňují své schopnosti a tíhnou k riskantnějšímu chování za volantem (rychlá jízda, nebezpečné předjíždění, alkohol, předvádění se). Vzhledem k tomuto faktu je potřebné věnovat řidičskému stylu uchazečů zvýšenou pozornost (Budský, 2011).

## **3. Cíl a kontext jízdy**

Velký vliv na bezpečnost jízdy má účel jízdy, tedy, kam, proč, kdy a s kým je daná cesta uskutečňována. Dalšími důležitými faktory jsou rozhodnutí, zda je vůbec nutné jízdu uskutečnit (s přihlédnutím k počasí), dále pak volba trasy (zatíženost úseku hraje velkou roli v nehodovosti) a potom je tu také vliv spolucestujících. Cesty řidičů ve středním věku mají většinou jasný účel (cesta za prací, za rodinou apod.), ale mladý řidič si často vyjede jen tak, což je většinou uskutečňováno ještě s dalšími cestujícími. Typické jsou pak střety se stacionární překážkou, kdy je hlavní příčinou ztráta kontroly nad vozidlem a je konstatováno, že ve vozidle bývají přítomny další osoby stejného věku. Již v době výcviku by měl být nastávající řidič upozorňován na možná rizika spojená se ztrátou soudnosti pod vlivem „hecování“ jeho pasažérů (Budský, 2011).

## **4. Životní cíle, schopnosti pro smysluplný život**

Závěry různých výzkumných prací v oboru psychologie naznačují, že úroveň vyspělosti osobnosti jakož i aktuální cíle jedince přímo korelují s jízdním stylem, který jedinec obvykle volí. Jinými slovy – jak žiji, tak jezdím. Zvláště u nezralých mladých jedinců

hraje problematika přímé souvztažnosti mezi stupněm zralosti osobnosti a dopravní nehodovostí (relativní, vč. typicky těžších následků) zásadní roli. Je zřejmé, že uchazeči o řidičské oprávnění nejsou dostatečně osobnostně zralí. Ideálním řešením by bylo posunout hranici, kdy se uchazeč může stát řidičem. To je ale vzhledem k zavedeným konvencím v Evropě prakticky nemožné. Proto je potřeba patřičnou výukou rozvíjet osobnost řidiče (Budský, 2011).

### **Projekt Twist**

Projekt Twist probíhal od roku 2005 do roku 2007 a zaměřil se na přípravu nových řidičů, a to i řidičů profesionálů. Tvůrci tohoto projektu vidí problém právě již v samotném „autoškolství“. Začínající řidič totiž získává cenné zkušenosti až v praxi po obdržení řidičského průkazu a ne v autoškole. Autoři také tvrdí, že nejkritičtější je právě několik prvních tisíc kilometrů, a proto by bylo vhodné, kdyby zpočátku byl začátečník doprovázen zodpovědnou osobou.

Návrh se skládá ze dvou fází. V první fázi by řidiči studovali dopravní předpisy a pak by prošli praktickým výcvikem z ovládání vozidla. Tato etapa by byla zakončena teoretickou zkouškou z pravidel silničního provozu, teorie údržby vozidla a z praktické zkoušky ovládání vozidla na cvičné ploše.

V druhé fázi by pak zájemce absolvoval určitý počet praktických hodin jízdy s instruktorem v běžném provozu a na něj by navazovala příprava s laickým, neprofesionálním učitelem. Díky doprovodu neprofesionálů by si začínající řidič měl možnost vyzkoušet jízdu za ztížených podmínek, což se během nynějšího penza hodin v autoškole nedaří. Autoři doporučují lhůtu pro řízení pod dohledem laika asi jeden rok. Pak by autoškolu zakončil závěrečnou zkouškou, a tím se dostane do zkušebního období, které by mělo trvat dva roky.

Statistiky z jiných zemí (Velká Británie, Finsko, Švédsko) jasně vykazují, že jízda s laickým učitelem vede ke snížení nehodovosti, když poté nováčci jezdí sami. Důležité je ale především předcházet vážným dopravním nehodám, jež mají za následek smrt. Neprofesionálním doprovodem by měl být držitel příslušné řidičské skupiny. Stanoven je jeho minimální věk, délka praxe a nesmí mít žádné záznamy o porušení zákona v rámci řízení vozidla. Vozidla musí být označena písmenem „L“ (Kohout, Budský, 2011).

## 2.4 Preventivní opatření

Hlavním úkolem zavádění preventivních opatření v České republice, ale i v Evropě, je omezení primárních příčin nehodovosti formou omezení rychlosti, formou úpravy věkové hranice nutné pro získání daného řidičského oprávnění, nutností řízení vozidla pod dohledem zkušeného řidiče, řidičským průkazem na zkoušku či dalšími. Ať se silničního provozu účastníme jakýmkoliv způsobem, musíme mít na paměti, že se můžeme stát nejen obětí, ale i viníkem, svého neuváženého jednání, či jednání někoho jiného. Proto by všichni účastníci měli věnovat pohybu na pozemních komunikacích velkou pozornost. Z tohoto důvodu vzniká velké množství preventivních programů a aktivit, které mohou být účinné při zvyšování bezpečnosti dopravy a naopak snižování dopravní nehodovosti. Různé druhy prevence jsou určeny pro všechny věkové kategorie a kladou si za cíl, aby si všichni uvědomili míru možného rizika a byli tak motivováni k bezpečnému chování na silnicích.

Asi největším propagátorem bezpečnosti silničního provozu u nás je BESIP, což je oddělení Ministerstva dopravy ČR. Tento subjekt se soustředí na prevenci a působení na lidského činitele a to pomocí různých kampaní, dopravní výchovy a šířením informací z této oblasti. Dále se dopravní prevencí zabývá Policie ČR, útvary Městské policie, Nadace partnerství atd. Ty se snaží působit na nejširší veřejnost - rodiče a děti, důchodce, cyklisty, učitele, studenty a další.

### 2.4.1 Výchovně – vzdělávací proces

Každý výchovně-vzdělávací proces se skládá z několika složek: obsahu, učitele, žáka a didaktických prostředků. Pro dosažení vytýčených cílů musí být tyto složky ve vzájemné interakci. Pokud chce učitel předat obsah učiva žákovi, tak pro to využívá didaktických prostředků, které se dále dělí na nemateriální a materiální. Mezi nemateriální patří: vyučovací metody, organizační formy a didaktické zásady. Materiálními jsou učební pomůcky, didaktická technika a školská zařízení. Funkce materiálních didaktických prostředků vyplývá ze skutečnosti, že člověk získává:

- 80% informací zrakem,
- 12% informací sluchem,
- 5% informací hmatem,
- 3% ostatními smysly.

Z výše uvedeného je patrné, že začlenění názornosti do vzdělávacího procesu, umožňují efektivněji dosahovat stanovených cílů. Zásada názornosti patří mezi jednu



z didaktických zásad, která se traduje již od dob Jana Ámose Komenského, který ve své Velké didaktice píše: „*Proto budiž učitelům zlatým pravidlem, aby všechno bylo předváděno smyslům, kolika možno. Tudiž věci viditelné zraku, slyšitelné sluchu, vonné čichu, chutnatelné chuti a hmatatelné hmatu; a může-li něco býti vnímáno najednou více smysly, budiž to předváděno více smyslům,...*“

Zásada názornosti patří mezi nejvyzdvihovanější pedagogické principy, a proto je právem nazývána zásadou „zlatou“. Při dopravní výchově dětí je proto velkou výhodou, když tato výuka může probíhat jak formou názornou, tak i formou aktivní účasti dětí. Jednou s těchto možností jsou dětská dopravní hřiště. Na dopravním hřišti je umístěna zmenšená modelová síť ulic, silnic a chodníků s dopravními značkami a dalším dopravními zařízeními. Výuka dětí probíhá formou jejich přímé účasti na provozu a to buď na jízdách kolech, koloběžkách nebo se děti pohybují jako chodci. Jedná se o tzv. trenažér, tedy model skutečného pracovního prostředí nebo prostředí, který slouží pro nácvik dovedností jako je například právě pohyb na silniční komunikaci. Tímto je omezeno riziko ohrožení zdraví a života cvičence. I zde můžeme opět vzpomenout na slova Jana Ámose Komenského „škola hrou“.

#### **2.4.2 Cíle celoživotního vzdělávání**

Cíle celoživotního vzdělávání můžeme shrnout do několika oblastí, které jsou odvozovány jak z individuálních, tak i společenských potřeb. Můžeme tak definovat cíle v oblasti poznávání, dovednosti a kompetencí, postojů a hodnot, které jedinci pomohou v oblasti profesní přípravy a rozvoje dalšího vzdělávání. Mezi základní cíle tak patří například rozvíjení a osvojení si dovedností komunikačních, sociálních, získání počítačové gramotnosti, podnikatelských a manažerských schopností. Správně stanovené cíle působí na lidské hodnoty a postoje, jako jsou například vnímání a rozvoj demokracie, svobody, humanismu, úcta k lidem, vnímání zvláštností lidí jiné rasy, náboženství, pohlaví apod. Tyto obecné cíle musí být konkretizovány a specifikovány pro jednotlivé skupiny účastníků vzdělávání. Problémem formulace obecných cílů se také podle Malacha a Zapletala (2005) zabývali Belz a Siegrist, kteří je definovali v knize Klíčové kompetence a jejich rozvíjení. „*Za klíčové kompetence označili a zdůvodnili tyto:*

- *komunikativnost a kooperativnost,*
- *schopnost řešit problémy a tvořivost,*
- *samostatnost a výkonnost,*

- *odpovědnost,*
- *schopnost přemýšlet a učit se,*
- *schopnost zdůvodňovat a hodnotit.“*

Vnitřní i vnější faktory tak velmi úzce souvisí s motivací člověka účastnit se jak formálního, tak i neformálního vzdělávání. Oproti tomu Bednaříková (2006) přesně klasifikuje bariéry ve vzdělávání u dospělých do tří stupňů:

1. *„Psychické bariéry – patří sem nedostatečná motivace, neefektivní styl učení, nedostatek vytrvalosti, intelektu, labilita osobnosti, strach z konkurence, ze selhání apod.*
2. *Pedagogické bariéry – vytváří je velký interval od posledního systematického vzdělávání, nedostatek předchozích vědomostí, špatná prezentace učiva, nízká kvalita výuky, nedostatky v osobnosti vzdělavatele, lektora, v hodnocení, zkoušení apod.*
3. *Organizační bariéry – např. nedostatečné nebo nesprávné informace o studijních příležitostech, nedostatek finančních prostředků na vzdělávání, špatné dopravní spojení ke vzdělávací instituci, složitá rodinná situace (péče o babičku, malé děti) atd.“*

## **2.5 Charakteristika rizikového řidiče**

Lidé mající sklon k rizikovému chování (zvláště nezralí) bývají často s nízkou odpovědností vůči druhým, nedostatečně rozvinutou schopností anticipace, vyhledáváním situačního vzrušení a sklony k dobrodružství, snahou o sociální exhibici, nereálnou sebejistotou a kompenzací pocitu méněcennosti.

Počet nehod, které tato skupina řidičů způsobuje, je alarmující. Pro mladé řidiče je typická tendence s chutí riskovat a soutěživost, impulzivita, neopatrné předjíždění a nepřizpůsobení rychlosti jízdy dopravním podmínkám. Nedostatek zkušeností, psychické i mentální úrovně vyzrálosti je varujícím faktorem pro zapojení těchto řidičů do provozu na pozemních komunikacích. Mladí řidiči se také často nechají unést vlastními pocity – afekt, odreagování, vzrušení, ale může jít také o ospalost a únavu. Dalším aspektem může být vliv sociálního postavení a chování inspirované televizí či filmem. Mladí lidé mají snahu napodobovat chování filmových hrdinů. V neposlední řadě je pak u této skupiny řidičů přeceňování svých řidičských schopností a dovedností a domnívání se, že v případě hrozící

krizové situace kolizi zvládnou. Ukázalo se, že účastníci nehod se vyznačují určitými vlastnostmi jako sklon k agresivnímu chování, extrovertní rysy a nestabilita. Řidiči, kteří mají sklon k rizikovému chování, se vyznačují nízkou odpovědností vůči druhým lidem, přílišnou sebejistotou, kompenzací pocitu méněcennosti a vyhledáváním vzrušení a sklony k dobrodružství.

### 3 AUTOŠKOLY

**Autoškola** je organizace, která se zabývá poskytováním výuky předpisů o provozu vozidel, ovládání a údržbě vozidla, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy a výuky zdravotnické přípravy, výcviku v řízení vozidla, v praktické údržbě vozidla a zdravotnické přípravě k získání řidičského oprávnění.

*„Provozovat autoškolu poskytovat výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění může fyzická osoba, právnická osoba, nebo i státní složka (jen pro své zaměstnance), která musí splňovat určité náležitosti.“* (Bušta, Kněžínek, 2010, s. 7).

Příprava v autoškole představuje rozsáhlou oblast specifického vzdělávání člověka, která si klade za cíl naučit žadatele o řidičské oprávnění základním znalostem a dovednostem potřebným pro řízení motorového vozidla. Problém řidičů motorových vozidel je však komplexnější – osoby, které vstupují do autoškoly za účelem absolutoria příslušného kurzu k získání řidičského průkazu, si s sebou nesou návyky a postoje z předchozího života. Většinou se jedná o uchazeče mladé, ve věku 18 – 20 let, zpravidla žáky posledních ročníků středních škol či jejich čerstvé absolventy. Lze tak konstatovat, že vklad do školní přípravy dětí a mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu se pozitivně projevuje nejen v ukazatelích nehodovosti dětí a mládeže, ale také při zvládnutí předepsané látky v autoškolách a následně na postojích jedince při bezpečnosti silničního provozu během samotné praxe. Žadatelé by měli v zásadě přicházet do autoškoly se slušnými teoretickými znalostmi a praktickými zkušenostmi, měli by mít vytvořen respekt a pocit odpovědnosti (Budský, 2011).

#### 3.1 Role autoškoly

Autoškola jako základní článek výuky a výcviku nových řidičů má za cíl zabezpečit přípravu na podmínky provozu na veřejných komunikacích a současně zajistit osvojení bezpečného ovládnutí motorových vozidel. Autoškola má za cíl:

- Mladé žadatele o řidičské oprávnění seznamovat s riziky, která přináší nedostatečný respekt vůči právním předpisům.
- Naučit je rozpoznávat rizika související s nedodržením právních předpisů.
- Mladého řidiče naučit chápat řízení motorového vozidla v celém kontextu a komplexně.
- Odpovědnost při řízení motorového vozidla ve vztahu ke všem účastníkům silničního provozu.

- Zkvalitnit přípravu mladých řidičů v autoškole ve všech oblastech, především se zaměřit na zvládání prvků defenzivní jízdy (Strnadová, 2006).

### **3.2 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích**

Uvedený právní předpis obsahuje normy, které stanoví pravidla chování řidičů na pozemních komunikacích. Plnění uvedených povinností všech účastníků silničního provozu, by mělo vést ke zlepšení dopravních situací. Z dostupných údajů OSN a Světové zdravotnické organizace (WHO) jsou nehody jednou z nejčastějších příčin úmrtí mladých do 25 let. Bezpečnost na evropských silnicích nadále zůstává závažným tématem společným všem státům EU27, o čemž vypovídá více než 35 000 usmrcených a 1 500 000 zraněných osob při nehodách v silničním provozu v roce 2009 a související ekonomické ztráty ve výši cca 130 miliard eur. Jedním z klíčů k řešení této situace je identifikace základních příčin vzniku závažných dopravních nehod a soustředění společného úsilí k jejich odstranění.<sup>11</sup>

Vzhledem k vysoké nehodovosti na pozemních komunikacích, dle dostupných statistik Besipu se domnívám, že je nutné začít s dopravní výchovou již v předškolním věku a věnovat této oblasti dostatečnou pozornost.

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje:

- a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,
- e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.<sup>12</sup>

Další rozvoj aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu je rovněž akcentován v programovém prohlášení vlády České republiky ze 4. srpna 2010: *„Vláda bude rozvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže. Vláda pečlivě vyhodnotí účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné*

---

<sup>11</sup> *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BESIP, 2012 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

<sup>12</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Vydání: osmnácté. Praha: Armex Publishing, 2017. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-50-2.

*tvrdosti zákona, zvýší postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu.*

*Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů. Vláda bude podporovat a rozvíjet inovační technologie, zejména návazné systémy družicové navigace pro řízení dopravního provozu a pro organizaci a zajištění mobility vedoucí ke zvýšení efektivity a bezpečnosti dopravy a lepší informovanosti jednotlivých skupin uživatelů dopravy.*<sup>13</sup>

### 3.3 Cíle výuky v autoškolách

Dá se předpokládat, že výuka v autoškolách není a také nemůže být jednotná. Jako příklad vezmeme v úvahu řidiče, který autoškolu absolvuje v Praze a dále potom řidiče, který projde autoškolou v menším městě bez světelně řízených křižovatek, složitějších křižovatek a podobně, nemůže úroveň obou těchto řidičů být stejná. Z uvedeného příkladu je patrné, že mnoho začátečníků si v autoškolě nevyzkouší jízdu v noci, jízdu na dálnici nebo na již výše zmíněné křižovatce řízené světelnou signalizací. Domnívám se, že výuka v autoškolách by měla být více jednotná a bylo by dobré, kdyby byly striktně dány prvky, které by každý začínající řidič musel absolvovat. Majitelé a lektori autoškol by měli pečlivě promyslet, jak nejlépe své žáky na výše uvedené situace připravit.

Hodinová dotace pro praktické jízdy je pouze 28 hodin, což není dostatečné k tomu, aby člověk získal nezbytnou praxi. Také došlo ke zrušení technických otázek, které byly součástí konečného testu na řidičský průkaz. Nedostatečná výuka se pak projeví na závěrečné zkoušce, kterou více než třetina zájemců neabsolvuje napoprvé. „*Příčinou neúspěchu jsou ve 43 % praktické jízdy a 42 % testy z pravidel silničního provozu.*“<sup>14</sup>

#### Druhy výuky a výcviku

Provozovatel autoškoly je oprávněn vám nabídnout v závislosti na stanoveném rozsahu dle registrace k provozování autoškol tyto druhy výuky a výcviku:

- základní výuku a výcvik,
- sdruženou výuku a výcvik,
- rozšiřující výuku a výcvik,

---

<sup>13</sup> *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BESIP, 2012 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ibesip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

<sup>14</sup> *REPADO: Celoživotní vzdělávání řidičů* [online]. Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2011 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <https://www.repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>

- výuku a výcvik dle individuálního studijního plánu,
- doplňovací výuku a výcvik.

Provozovatel autoškoly by měl dbát, aby u žadatele o řidičské oprávnění došlo k osvojení výuky a výcviku teoretických znalostí a praktických dovedností, aby byl schopen zejména:

- řídit vozidlo v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- ovládat vozidlo tak, aby nevznikaly nebezpečné situace a dokázat vždy vhodně reagovat,
- rozpoznat nebezpečí, jeho závažnost, na kterou správně a také včas reagovat,
- identifikovat technické závady, které jsou ohrožující,
- vhodně reagovat na okolní faktory, které mohou ovlivnit jednání při řízení,
- poskytnout první pomoc osobám zraněným při dopravní nehodě (zákon č. 247/2000 Sb., § 14).

Žák by měl k závěrečné zkoušce přistupovat až po úplném osvojení a automatizování všech uvedených úkonů.

### **Základní výuka a výcvik**

Základní výukou a výcvikem se rozumí příprava žadatele o řidičské oprávnění pro určitou skupinu řidičského oprávnění. Základní výukou a výcvikem v autošcole lze získat tyto skupiny řidičského oprávnění – AM, A1, A2, A, B1, B a T (zákon č. 247/2000 Sb., § 15).

### **Sdružená výuka a výcvik**

Sdruženou výukou a výcvikem se rozumí příprava žadatele o řidičské oprávnění pro dvě a více skupin řidičského oprávnění. Přitom musí být sdruženou výukou a výcvikem dosaženo takové teoretické a praktické znalosti, jako by absolvoval výuku a výcvik pro každou skupinu řidičského oprávnění samostatně. Sdružená výuka a výcvik, kromě výcviku v řízení vozidla, se provádí v rozsahu stanoveném učební osnovou pro nejvyšší počet vyučovacích hodin u skupiny řidičského oprávnění v dané kombinaci sdružené výuky a výcviku. Výcvik v řízení vozidla se provádí v rozsahu stanoveném pro každou skupinu řidičského oprávnění v dané kombinaci sdruženého výcviku (zákon č. 247/2000 Sb., § 16).

## **Rozšiřující výuka a výcvik**

Rozšiřující výuka a výcvik je, jak už sám název napovídá, příprava žadatele na rozšíření již existujícího řidičského oprávnění o další skupinu, popřípadě skupiny. Rozšíření nelze poskytnout žadateli, který získal řidičské oprávnění výlučně pro skupiny AM a T a žádá o získání řidičského oprávnění pro další skupinu. Stejně tak, jak je stanoven minimální počet hodin pro základní výuku a výcvik, je dán minimální počet hodin pro rozšiřující výuku a výcvik, který je uveden v příloze č. 3 zákona č. 247/2000 Sb. Pro rozsáhlost různých rozšiřovacích variant není tento rozsah uveden (zákon č. 247/2000 Sb., § 17).

## **Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu**

Tímto je myšlena příprava žadatele podle individuálního studijního plánu na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny s výjimkou skupin D, D+E, D1, D1+E. Teoretická příprava je osvojována žadatelem samostudiem a povinnými konzultacemi v rozsahu stanoveném učební osnovou. Platí zde pravidlo, že na každé čtyři hodiny výuky stanovené učební osnovou musí být provedena nejméně jedna vyučovací hodina konzultace.

Ovšem rozsah výcviku nesmí být nižší, než je počet vyučovacích hodin stanovený učební osnovou pro danou skupinu vozidel (zákon č. 247/2000 Sb., § 18).

## **3.4 Systém autoškol v České republice**

Po roce 1989 došlo k rozpadu systému „autoškolství“ v Československé republice, které bylo zastřešeno organizací Svazarm. Vzniklo velké množství autoškol na principech soukromého vlastnictví. Jedná se o autoškoly vlastněné jak fyzickými, tak právnickými osobami. V naší republice jsou v dnešní době provozovány ještě autoškoly firemní, autoškoly organizačních složek státu a autoškoly středních škol a učilišť v rámci přípravy na budoucí povolání. Firemní autoškoly jsou například autoškoly různých, převážně dopravních podniků, které slouží k výchově profesionálních řidičů pro dané společnosti. Dále jsou to autoškoly organizačních složek státu, kam se řadí například autoškoly Policie České republiky či Armády České republiky. Provozování těchto autoškol upravuje zvláštní právní předpis.<sup>15</sup>

Fyzická osoba může podnikat v oblasti provozování autoškoly na základě živnostenského listu, který vydá městský úřad obce s rozšířenou působností místně příslušného dle místa trvalého pobytu žadatele. Právnická osoba, podnikající ve formě společnosti s ručením omezeným či akciové společnosti, může začít provozovat činnost

---

<sup>15</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.



autoškoly po zapsání do obchodního rejstříku. Pro všechny autoškoly, které chtějí tento způsob podnikání provozovat, vyplývají z výše uvedeného právního předpisu, určité povinnosti. Počet autoškol, které nabízejí možnost získání řidičského oprávnění na některou ze skupin či podskupin, je vysoký. Kvalita výuky není ve všech autoškolách stejná, přestože legislativa je pro všechny tyto instituce dána jednotně, konkrétním právním předpisem. Majitelé autoškol se snaží o získání co největšího počtu žadatelů o získání řidičského oprávnění a často se stává, že jsou motivováni nikoli pečlivou a svědomitou přípravou nových řidičů, ale jen a výhradně ekonomickým ziskem.<sup>16</sup>

Jak uvádí Budský (2011), celý současný systém stojí na základech, které v 60. – 70. letech minulého století stanovil Svazarm, mající tehdy monopolní postavení v této oblasti přípravy nových řidičů. Nutno podotknout, že tento systém byl poplatný své době a byl tehdy považován za velice moderní v rámci daných společenských podmínek. Bohužel tato struktura výuky a výcviku v autoškolách je z pohledu dnešního společenského prostředí nevyhovující.

Budský a kol. (2011, s. 11) tento cíl rozvádí hlouběji, a to takto: „*Cíl přípravy budoucích řidičů motorových vozidel je ve všech evropských a hospodářsky vyspělých státech zásadně shodný, totiž předat školeným osobám takové znalosti a vytvořit u nich takové dovednosti a hodnoty, jež je uchrání před účastí v dopravní nehodě, a to zaviněné či nezaviněné.*“

### **3.5 Technické podmínky nutné k provozování autoškoly**

Pokud chce v České republice fyzická či právnická osoba provozovat autoškolu, musí splňovat podmínky stanovené zákonem č. 247/2000 Sb. Tento právní předpis zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje:

- a) podmínky pro provozování autoškol,
- b) způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla (dále jen „získání řidičského oprávnění“) a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění,
- c) práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol,
- d) podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku (dále jen „profesní osvědčení“), průkazu zkušební komisaře a profesní osvědčení k provádění přezkoušení řidičů,

---

<sup>16</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

- e) způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění,
- f) způsob provádění výuky a výcviku řidičů v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů,
- g) požadavky na fyzickou nebo právnickou osobu, která provádí výuku a výcvik v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, a její práva a povinnosti,
- h) vydávání průkazu profesní způsobilosti řidiče,
- i) přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení.<sup>17</sup>

### **Registrace k provozování autoškoly**

Provozováním autoškoly se rozumí poskytování výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění. Provozovat autoškolu může právnická nebo fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění vydaného podle zvláštního zákona a registrace k provozování autoškoly. Registraci k provozování autoškoly vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností. Příslušný je obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa provozovny žadatele. Provozovatelem autoškoly může být i organizační složka státu, která zajišťuje obranu a bezpečnost státu, (dále jen "organizační složka státu"). Organizační složka státu může provádět výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění a zdokonalování odborné způsobilosti pouze svých zaměstnanců a osob ve služebním poměru, nebo zaměstnanců a osob ve služebním poměru jiných organizačních složek státu zajišťujících obranu a bezpečnost státu. Obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá registraci k provozování autoškoly na základě písemné žádosti, prokáže-li žadatel, že:

- a) je držitelem příslušného živnostenského oprávnění, nebo v případě, kdy žadatelem je organizační složka státu, je držitelem zřizovací listiny, ze které vyplývá, že provádí výuku a výcvik k získání oprávnění k řízení vozidel,
- b) splnil technické podmínky pro provozování autoškoly podle tohoto zákona.<sup>18</sup>

### **Žádost o vydání registrace k provozování autoškoly musí obsahovat:**

- a) obchodní firmu, sídlo a právní formu právnické osoby, její identifikační číslo (dále jen "identifikační číslo"), je-li žadatelem právnická osoba, nebo jméno, příjmení a trvalý

<sup>17</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

<sup>18</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

- pobyt, identifikační číslo, obchodní jméno a datum narození fyzické osoby, je-li žadatelem fyzická osoba,
- b) rozsah poskytované výuky a výcviku,
  - c) jméno, příjmení, trvalý pobyt a datum narození fyzických osob, které budou zajišťovat výuku a výcvik,
  - d) jméno, příjmení, trvalý pobyt a datum narození fyzických osob, které budou zajišťovat zdravotnickou přípravu,
  - e) způsob zajištění výcvikových vozidel,
  - f) popis a umístění autocvičiště nebo jiné cvičné plochy s vyloučením provozu jiných vozidel (dále jen "cvičná plocha"), nebo řidičského trenažéru a adresu a označení výukových učebních prostor.

Tímto právním předpisem jsou tedy stanoveny základní podmínky nutné k zaregistrování a zahájení činnosti autoškoly. K dnešnímu dni provozuje svoji činnost na území České republiky 2 608 autoškol.

V roce 2009 měla Česká republika přibližně 10 500 000 obyvatel. Při tomto počtu obyvatel, ve kterém je zahrnuta celá populace od novorozeňat po seniory v pokročilém věku, nám vychází průměrný počet 4 026 obyvatele na jednu autoškolu.

### **Věkové omezení**

Jednou z podmínek pro přijetí k výuce a výcviku žadatele, přípuštění k závěrečné zkoušce a k následnému vydání řidičského oprávnění, je věk uchazeče. V současné době je nejnižší věková hranice nutná pro získání řidičského oprávnění skupiny AM (mopedy a malé motocykly s maximální konstrukční rychlostí 45 km/hod) patnáct let věku. Po dosažení šestnácti let věku si může žadatel požádat o přijetí k výuce a výcviku vozidel podskupiny A1 (motocykly o objemu válců nepřesahujícím 125 cm<sup>3</sup> a o výkonu 11 kW). Ve věku sedmnácti let věku je možné provádět výuku, výcvik a závěrečnou zkoušku o získání řidičského oprávnění pro podskupinu B1 a skupinu T (motorové tříkolové nebo čtyřkolové vozidlo, jehož konstrukční rychlost je nejméně 60 km/hod a zemědělský nebo lesnický traktor s vlastním pohonem kol, který má nejméně dvě osy, k němuž je připojen přívěs o celkové hmotnosti nejméně 3 500 kg). Po dosažení osmnácti roků je možné složit závěrečnou zkoušku pro získání řidičského oprávnění pro skupinu A2, B, B+E, podskupinu C1, C1+E. Ve věku

jednadvaceti roků lze získat řidičské oprávnění pro skupinu C, C+E a podskupinu C1, C1+E, D1, D+E. Ve věku čtyřadvaceti let lze získat skupiny A bez omezení, D, D+E.<sup>19</sup>

### **Stanovení zdravotní způsobilosti**

Zdravotní způsobilost uchazečů o výcvik v autoškole posuzuje dorostový nebo praktický lékař. Dle vyhlášky č. 277/2004 Sb. vydává posudek posuzující lékař po zhodnocení zdravotního stavu uchazeče. Zdravotní stav uchazeče o získání řidičského oprávnění se dělí do tří kategorií. Posuzovanou osobu lze shledat zdravotně způsobilou k řízení motorových vozidel, zdravotně způsobilou s podmínkou, nebo zdravotně nezpůsobilou.

Pokud je vydán posudek se závěrem, že posuzovaná osoba je zdravotně způsobilá s podmínkou, musí být podmínka jednoznačně definována. Například: brýle nutné; kontaktní čočky atd. Posudek lékaře musí být vždy jednoznačný a nesmí obsahovat případnou diagnózu nemoci či vady uchazeče.

Nezbytným rozsahem lékařské prohlídky je:

- a) zjištění zdravotního stavu posuzované osoby a cíleným zaměřením na nemoci, které zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel vylučují, nebo podmiňují,
- b) komplexní fyzikální vyšetření sluchu, zrakové ostrosti, barvocitu, orientační vyšetření zorného pole, rovnováhy a orientační vyšetření neurologické,
- c) další potřebné odborné vyšetření vyžádané posuzujícím lékařem v případě, že u posuzované osoby je zapotřebí vyloučit podezření z nemoci, která by mohla ovlivnit či omezit
- d) závěrečnou posuzující zprávu vydává vždy praktický lékař posuzované osoby, v případě odeslání na specializované vyšetření vydává posuzující zprávu taktéž praktický registrující lékař na základě výsledků a doporučení specializovaného pracoviště.<sup>20</sup>

## **3.6 Kurzy bezpečné jízdy**

Kurzy bezpečné jízdy pořádá několik autoškol a podobných institucí, např. Centra pro výcvik řidičů. Většinou trvají jeden až osm dní a mohou se jich účastnit nejen jednotlivci, ale je připravován i pro skupiny účastníků. Podstatou těchto kurzů je zvládnutí řízení vozu

---

<sup>19</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

<sup>20</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

v krizových situacích a za ztížených klimatických podmínek. Většinou se skládají z teoretické a praktické části a po úspěšném absolvování kurzu účastník obdrží osvědčení. Repado uvádí, že hlavním cílem kurzu je naučit se předejít vzniku krizových situací při řízení. Řidiči jsou na kurzech cvičeni v tom, jak mají připravit k jízdě sebe i své vozidlo. Zároveň jsou informováni o vlastnostech vozidla a o tom, jak jejich automobil reaguje ve výjimečných situacích.<sup>21</sup>

### 3.7 Kurzy defenzivní jízdy

Takové kurzy jsou často uskutečňovány v zahraničí, kde se snaží již několik desítek let působit v prevenci a bezpečnosti silničního provozu. V USA či Velké Británii jde o výuku ve stylu jízdy, kdy se řidič snaží udělat maximum pro to, aby se při řízení nedostal do krizové situace. Stejně jako kurz bezpečné jízdy je i tento kurz obvykle složen ze dvou částí. Teoretická část se zaměřuje na seznámení s principy defenzivní jízdy. A praktická část už je aplikací znalostí nabitých v běžném provozu. Cílem školení je odstranit chybné návyky a nebezpečné prvky při řízení.<sup>22</sup>

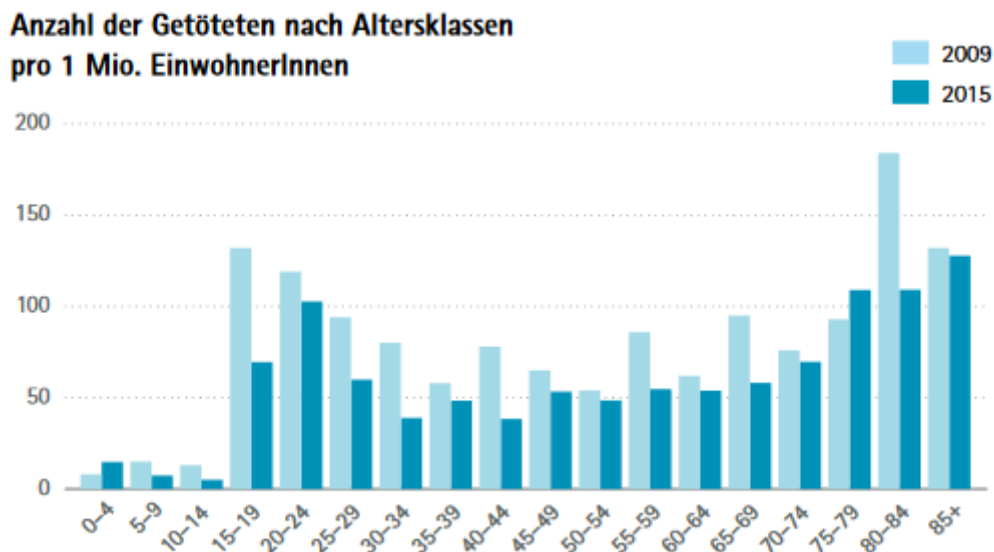
V České republice se také odborná veřejnost snaží v oblasti dopravní výchovy řešit problém mladých řidičů. Mělo by být řešeno legislativní úpravou. Snaha prosadit zákonem potřebná opatření se však dlouhodobě nedaří. Nepanují zde jednotné názory na uvedenou tematiku. Jeden z návrhů je pro získání řidičského průkazu podmíněně, a to na zákonem stanovenou dobu, ve které je pod větším drobnohledem a nesmí spáchat například některé z přestupků. Další z návrhů je v souladu se zkušeností v zahraničí pro žadatele o řidičský průkaz, který nesplňuje podmínky věku pro samostatnou jízdu, nutná jízda s doprovodem splňujícím velice přísná kritéria.

Přítom z dostupných statistik a zkušeností ze zahraničí by mělo být patrné, že zavedení podobných opatření má pro stát pozitivní dopad.

---

<sup>21</sup> *Celoživotní vzdělávání řidičů.* In: Repado.cz [online]. 2014 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: <http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>

<sup>22</sup> *Celoživotní vzdělávání řidičů.* In: Repado.cz [online]. 2014 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: <http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>



Graf č. 4 Rakousko počet zabitých podle věkové skupiny na 1 milion obyvatel<sup>23</sup>

### Centra bezpečné jízdy v České republice

Cílem a smyslem projektu center je na základě teoretické a praktické přípravy zkvalitňovat a zdokonalovat úroveň řidičů, zlepšovat jejich řidičské a rozhodovací návyky, chování a jednání v silničním provozu a zvyšovat dovednost v krizových dopravních situacích. Centrum je určeno pro řidiče a obyvatele území města Ostravy a euroregionu, vytváří a nabízí prostor především pro uchazeče o řidičské oprávnění, instruktory autoškol, řidiče státních institucí, obchodních a distribučních společností, řidiče kamionů a autobusů, řidiče integrovaných záchranných systémů, ale i handicapované řidiče nebo řidiče seniory.

Velkou pozornost věnuje Centrum dětem, které jsou významnými, avšak velmi zranitelnými účastníky silničního provozu. Podpora systému vzdělávání dětí a jejich bezpečnosti na silnicích je jedním z hlavních cílů Centra bezpečné jízdy. Uvedená centra také zajišťují výcvik pro řidiče IZS.<sup>24</sup>

Pro přesnější popis jsem zvolila Centrum bezpečné jízdy LIBROS OSTRAVA, spol. s. r. o. Centrum je vybaveno současnou evropskou nejmodernější technologií. Stavba představuje samostatně vyčleněnou a ohraničenou plochu s asfaltovým povrchem, na které lze

<sup>23</sup> Österreichisches [online]. Österreich, 2016 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/publikationen/sicherheit/downloads/vsp2020\\_2016.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/publikationen/sicherheit/downloads/vsp2020_2016.pdf)

<sup>24</sup> LIBROS: Centrum bezpečné jízdy [online]. Ostrava, 2010 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.centrum.libros.cz/o-centru.php>

pomocí speciální technologie skrápění simulovat podmínky pro jízdu všech kategorií vozidel za kritických fyzikálních a adhezních podmínek.



Obrázek č. 1 Centrum bezpečné jízdy Ostrava<sup>25</sup>

Skrápění ploch speciálními tryskami, kruhová smyková plocha, aquaplaningová vana nebo hlavní přímá smyková plocha. Srdcem celé stavby Centra je speciální smyková deska pro simulaci náhlého smyku vozidla. Je dimenzována i pro nákladní vozidla a je v České republice jediná. Absolutní novinkou ve střední Evropě je použití speciální smykové desky pro motocyklisty, kteří si tak budou moci vyzkoušet své dovednosti pouze v tomto centru.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> LIBROS: Centrum bezpečné jízdy [online]. Ostrava, 2010 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.centrum.libros.cz/o-centru.php>

<sup>26</sup> LIBROS: Centrum bezpečné jízdy [online]. Ostrava, 2010 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.centrum.libros.cz/o-centru.php>

## 4 ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ NA ZKOUŠKU

Program pro řidiče Repado uvádí „*Toto oprávnění je realizováno v mnoha evropských zemích. Zkušební období je pro začínající řidiče zpravidla dvouleté. V této době je mladý řidič přísněji trestán za porušení dopravních předpisů, musí dodržovat určitá zvláštní opatření, jako je např. stanovení nižší maximální povolené rychlosti, označení svého automobilu symbolem začátečníka apod.*“

V České republice jsou tendence prosadit v zákoně podobná opatření již přes 10 let, ale zatím byl věcný návrh zákona vždy odložen. Zdá se, že názory na tuto tematiku jsou velmi rozdílné. Statistiky ale dokazují, že v zemích, kde bylo toto opatření zavedeno, je vývoj pozitivní. Došlo ke snížení počtu dopravních nehod mladých řidičů. V různých obměnách je toto opatření zavedeno v těchto státech - Slovensko, Francie, Německo, Rakousko, Maďarsko, Norsko, Portugalsko, Lotyšsko, Švédsko, Finsko, Lucembursko, Velká Británie, Severním Irsku a na Maltě.<sup>27</sup>

Nově se také hovoří o zavedení institutu tzv. „Řidičského průkazu na zkoušku“. Podstata tohoto institutu spočívá v tom, že řidičský průkaz je novému řidiči udělen podmíněně, a to na zákonem stanovenou dobu, ve které je pod větším drobnohledem a nesmí spáchat například některé z přestupků, za které ostatním řidičům hrozí pouze sankce, nikoli odebrání řidičského průkazu. Ve světě se nejčastěji k využití této možnosti přistupuje tehdy, jestliže žadatel o řidičský průkaz nespĺňuje podmínky věku pro samostatnou jízdu. V takovém případě do dovršení příslušného věku musí být ve vozidle přítomna další osoba, splňující velice přísná kritéria. V Německu či Rakousku lze pod tímto dozorem řídit motorové vozidlo skupiny B již od 17 roků, přičemž standardní věková hranice je 18 let (Budský, 2011).

V České republice se také odborná veřejnost snaží v oblasti dopravní výchovy řešit problém mladých řidičů. Mělo by být řešeno legislativní úpravou. Snaha prosadit zákonem potřebná opatření se však dlouhodobě nedaří. Jeden z návrhů je pro získání řidičského průkazu podmíněně, a to na zákonem stanovenou dobu, ve které je řidič pod větším drobnohledem a nesmí spáchat například některé z přestupků. Další z návrhů je v souladu se zkušeností v zahraničí pro žadatele o řidičský průkaz, který nespĺňuje podmínky věku pro samostatnou jízdu, nutná jízda s doprovodem splňujícím velice přísná kritéria.

---

27 *Celoživotní vzdělávání řidičů*. In: Repado.cz [online]. 2014 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: <http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>



## 4.1 Přehled výcviku nových řidičů ve vybraných evropských zemích

Pro následující přehled jsou v práci vybrány členské země Evropské unie, které mají odbornou legislativu, jako má Česká republika. Uvedené země mají dlouhodobou zkušenost při výcviku nových řidičů. Je zde přiblíženo, jak probíhají teoretické a praktické zkoušky v centrech bezpečné jízdy, počty absolvovaných hodin výcviku a výuky, včetně forem a opatření přípravy.



### Belgie

V Belgii má uchazeč o řidičské oprávnění dvě možnosti, jak se naučit řídit automobil: 1) teoretický a praktický výcvik v autoškole následovaný praxí v délce od 3 do 12 měsíců. Uchazeči je dovoleno řídit vozidlo během následné praxe, nesmí však nikoho převážet. Kandidát nesmí řídit jiné vozidlo než vozidlo autoškoly. 2) teoretický a praktický výcvik pod dohledem učitele, bez výuky v profesionální autoškole. Doba výcviku musí trvat alespoň 3 měsíce. Po tuto dobu nesmí žák přepravovat jiné osoby s výjimkou neprofesionálního učitele. Vozidlo musí být označeno nápisem „L“, nemusí být vybaveno dvojím ovládním. V tomto systému je třeba splnit následující požadavky:

- nejdříve musí úspěšně absolvovat teoretickou zkoušku,
- kandidát musí být ve věku min. 18 let (pokud se jedná o skupinu B je povoleno o rok méně, ale předtím musí absolvovat 14 hodin praktických jízd v profesionální autoškole, z toho dvou z nich se musí účastnit též jeho budoucí neprofesionální učitel),
- dále musí vlastnit speciální povolení vydané příslušným místním úřadem, který ho vydává na dobu 6-18 měsíců (nelze prodloužit),
- následně musí projít lékařským vyšetřením nebo vyplnit čestné prohlášení o svém zdravotním stavu,
- musí být doprovázen jedním nebo dvěma učiteli (učitel musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění, musí mít alespoň 24 let),
- žák během výcviku nesmí řídit v noci, o víkendech či svátcích.

Teoretické a praktické zkoušky se konají ve zkušebních centrech, kde zkouší zkušební komisaři (Budský, 2011).



### **Dánsko**

V Dánsku lze stejně jako u nás získat řidičské oprávnění pouze účastí v akreditované autoškole. Pro udělení řidičského oprávnění na skupinu B je žák povinen absolvovat minimálně 26 hodin teorie a 20 hodin praktických jízd. Zkušební komisaři jsou zaměstnanci „Policie a the Statens Bilinspektion“ a jejich přípravu zajišťuje policie nebo armáda. Zkoušky se konají na policejních stanicích asi na 80 místech ve státě. Řidičský průkaz se vydává po absolvování úspěšné zkoušky a řidič již není dále sledován a hodnocen (Budský, 2011).



### **Estonsko**

Uchazeč má dvě možnosti, jak získat řidičský průkaz: 1) teoretická a praktická příprava jen v autoškole, 2) teoretická a praktická příprava v autoškole kombinovaná s výcvikem pod dohledem učitele (pouze pro skupiny A a B).

V prvním ze zmíněných způsobů musí adept, který chce získat skupinu B, absolvovat minimálně 41 hodin teorie a 40 hodin praktické jízdy. První praktickou a teoretickou zkoušku provádí autoškola na závěr kurzu, s potvrzením o úspěšnosti této zkoušky je připuštěn teprve k závěrečné zkoušce, která probíhá ve zkušebních centrech, těch je ve státě celkem 17.

Zkušební komisař musí mít praxi učitele autoškoly nebo vysokoškolské technické vzdělání a dostatečnou praxi (8-10 let). V druhém případě musí uchazeč konat jízdy pouze s jedním stálým učitelem a průběh výcviku pravidelně hlásit v autoškole. Stejně tak i v tomto případě je kurs zakončen teoretickou a praktickou zkouškou v autoškole a dále uchazeč pokračuje v závěrečné zkoušce ve zkušebním centru. Jsou zde stanoveny podmínky pro žáka autoškoly (věk, zdravotní prohlídka, znalost pravidel, prozatímní řidičský průkaz platný na dobu výcviku) a stejně tak i pro doprovázejícího učitele (držitelem skupiny B minimálně 3 roky, musí projít zvláštní teoretickou a praktickou zkouškou a mít zvláštní povolení k výcviku konkrétního uchazeče vydaného autoškolou). Při jízdě žáka s učitelem nesmí rychlost na dálnicích a na ostatních silnicích překročit 70 km/hod. První dva roky ještě řidiči mimo jiné i skupiny B podléhají určitým omezením, jako jsou: nesmí tahat přívěsy, nulová hladina alkoholu v krvi, na dálnicích a silnicích mimo obec maximálně 70 km/hod. Tímto jejich povinnosti nekončí, během prvních dvou let se musí podrobit kursu noční jízdy a absolvovat školu smyku. Pokud řidič porušuje opakovaně pravidla, je mu tato doba prodloužena o další dva roky. Na konci zkušební doby následuje další zkouška a řidič obdrží definitivní řidičské oprávnění (Budský, 2011).



### **Maďarsko**

Žadatel o řidičské oprávnění je povinen absolvovat autoškolu.

V Maďarsku je asi 1000 autoškol. Zkoušky provádí zkušební komisaři, kteří jsou zaměstnanci dopravního inspektorátu, ten je také odpovědný za provádění základní a zdokonalovací přípravy komisařů. Zajímavé je, že proti výsledku závěrečné zkoušky se není možno odvolat.

U řidičského průkazu na zkoušku je stanoveno dvouleté zkušební období. V této době jsou stanoveny pro řidiče určitá omezení, u skupiny B nesmějí táhnout přívěs, při spáchání přestupku se lhůta prodlužuje o jeden rok, toto lze maximálně dvakrát. Při třetím deliktu pozbývá řidičské oprávnění a řidič se musí podrobit nové přípravě v autoškole a znovu závěrečné zkoušce v opačném případě se dočasný řidičský průkaz mění za průkaz definitivní. (Budský, 2011).



### **Německo**

Stejně tak i v Německu lze získat řidičské oprávnění přípravou v autoškole. V průměru musí absolvovat 24 hodin teorie a 30 hodin praktických jízd, aby mohl jít k závěrečné zkoušce. V současné době může být řidičské oprávnění uděleno i v 17 letech pod podmínkou, že do dovršení věku 18 let může řídit vozidlo jen pod dozorem stanovené osoby, většinou rodinného příslušníka, toto platí jen pro skupinu B. Zkušební komisaři jsou zaměstnanci organizace DEKRA nebo TÜV a je u nich požadováno absolutorium magisterského vysokoškolského studia technického směru, samozřejmostí je minimálně věk 24 let, nesmí být soudně trestán a musí doložit dobrou pověst. Stejně tak i v Německu je pro nové řidiče stanoveno dvouleté zkušební období. Jestliže během zkušebního období způsobí řidič jeden vážný či dva méně závažné přestupky, je o jeho dalším osudu rozhodováno na příslušném úřadě, kde mohou předepsat absolvování zdokonalovacího kurzu, mohou řidičský průkaz odebrat a nařídít psychologické vyšetření, tímto se automaticky prodlouží zkušební doba o další dva roky (Budský, 2011).



### **Rakousko**

V Rakousku se lze k řidičskému oprávnění dostat třemi způsoby:

1) vše probíhá v autoškole – teoretická výuka i praktický výcvik, minimální věk je 17,5 roku, žák musí absolvovat minimálně 40 hodin teorie a 20 hodin praktických jízd.

2) zahájení výuky a výcviku v autoškole, poté praktický výcvik pod dohledem učitele (nelze provádět u motocyklu), minimální věk je 17,5 roku. Žák musí absolvovat minimálně 8 hodin teorie a 8 hodin praktických jízd před zahájením dalšího výcviku pod dohledem učitele.

3) celá teoretická výuka a praktický výcvik v autoškole, v kombinaci s praktickými jízdami pod dohledem učitele (lze jen u skupiny B). U této varianty je vstupní věk 16 let, žák je povinen absolvovat celou přípravu v autoškole jako je popsána v první variantě.

Příprava se skládá ze základního tréninku v autoškole, minimálně dvě vyučovací hodiny praktických jízd s učitelem pod dohledem učitele autoškoly, celá příprava je ukončena praktickými jízdami s učitelem, kdy musí žák prokazatelně podle knihy jízd najet 3 000 km, řidičský průkaz se uděluje ve věku 17 let, poté může osoba samostatně řídit vozidlo, ale s určitým omezením rychlosti. Řidičský průkaz na zkoušku je zaveden pro řidičské oprávnění, které je uloženo jako první v životě řidiče. Po spáchání závažného deliktu se řidič musí podrobit další přípravě, v případě překročení maximální povolené hladiny alkoholu v krvi či spáchání jiného závažného deliktu je nařízena návštěva speciálního dopravně psychologického kurzu. Současně se prodlužuje zkušební doba o jeden rok. Takto může být postupováno až třikrát, pokud i poté dojde ke spáchání přestupku, je řidičské oprávnění definitivně odebráno, v opačném případě se stává řidičský průkaz definitivním (Budský, 2011).

Resumé: V předloženém přehledu u vybraných států jsou ve stručnosti uvedeny základní informace o zavedení institutu řidičského průkazu na zkoušku. Z přehledu je patrné, zda je při výcviku využíván neprofesionální učitel a v jaké míře. Dále můžeme porovnat, jaké musí být splněny požadavky a podmínky daného státu. V některých zemích je podmínkou pouze věk, praxe a povolení vydané příslušným úřadem, jindy speciální školení pro učitele a přezkoušení učitele. V České republice v současné době probíhají přípravy, které by do naší legislativy měly zavést institut řidičského průkazu na zkoušku.

## **4.2 Statistiky dle délky praxe a věku**

Z pohledu následků dopravní nehodovosti je tento přehled zaměřen na dopravní nehody a osoby usmrcené s ohledem na věk a praxi v řízení.

## Přehled nehod podle řidičské praxe a hlavních příčin

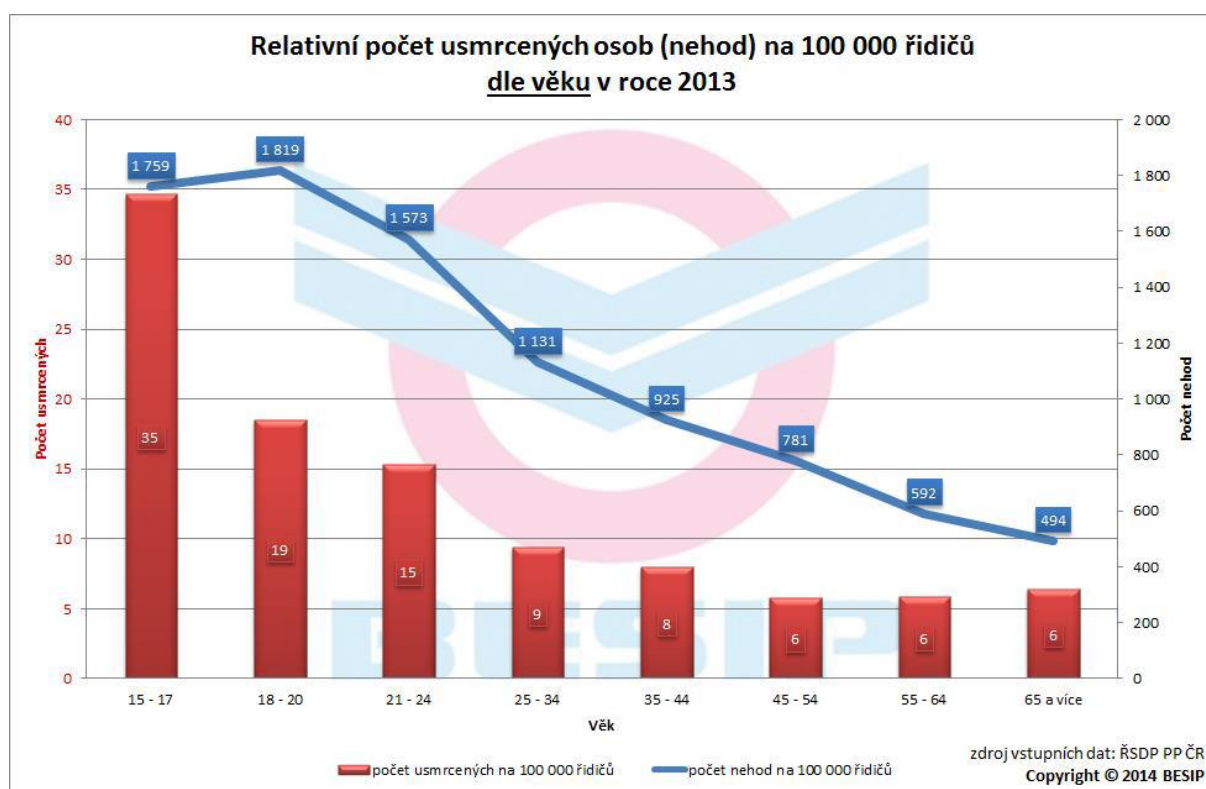
Z pohledu hlavních příčin dopravních nehod podle řidičské praxe lze říci, že čím delší praxe, tím menší podíl zaviněných nehod vlivem nepřiměřené rychlosti. Naprosto zarážející je podíl počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel pod vlivem alkoholu s praxí od 1 do 2 let. Detailní informace k hlavním příčinám nehod jsou k dispozici v tabulce.

## Následky dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2013

### Podle věku viníka (řidiče motorového vozidla)

Do značné míry velmi zajímavé porovnání nám přináší relativní počty usmrcených osob (nehod) na 100 000 řidičů v dané věkové kategorii. Nejhuře (v obou sledovaných parametrech) dopadá toto srovnání na mladé řidiče:

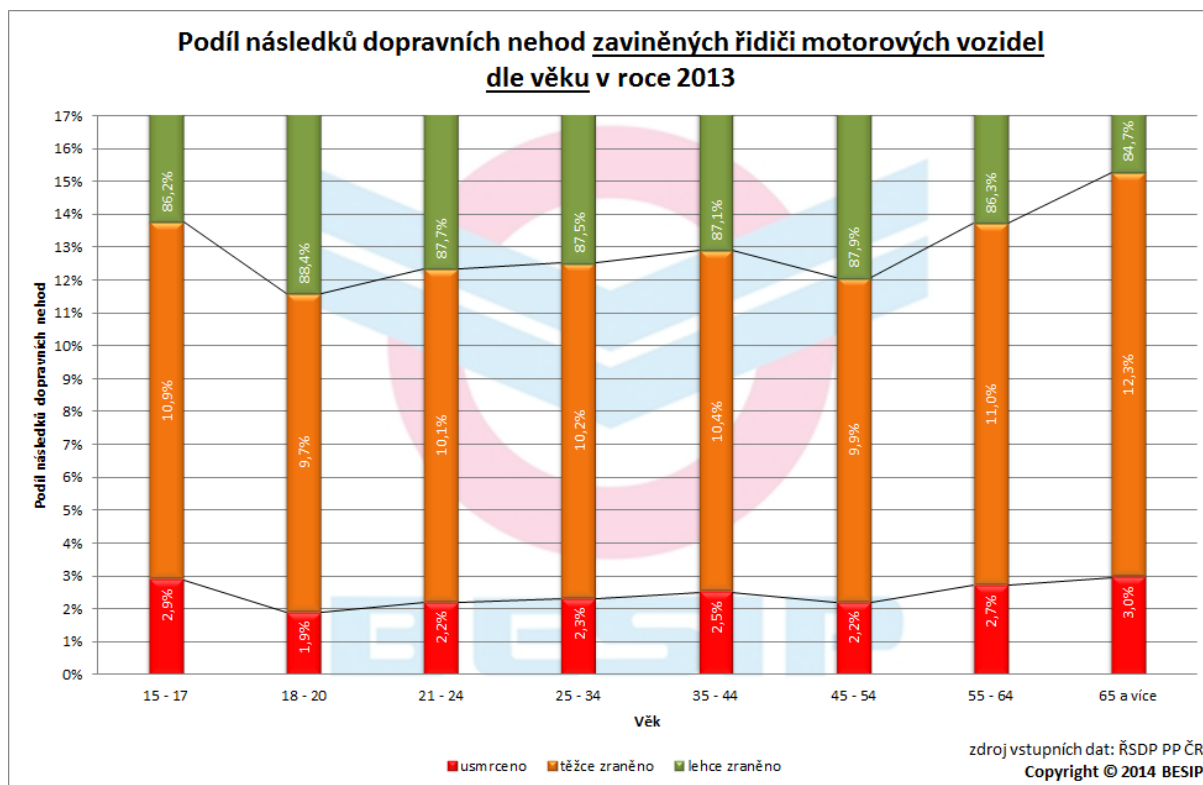
- 35 usmrcených osob na 100 000 řidičů ve věku 15 – 17 let,
- 19 usmrcených osob na 100 000 řidičů ve věku 18 – 20 let,
- 15 usmrcených osob na 100 000 řidičů ve věku 21 – 24 let.



Graf č. 5. Relativní počet usmrcených osob (nehod) na 100 000 řidičů dle věku v roce 2013<sup>28</sup>

<sup>28</sup> BESIP: Věk a praxe v řízení [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)

Z podílů následků dopravních nehod v jednotlivých věkových kategoriích je zřejmý vyšší podíl usmrčených u zavinění věkovou kategorií 15 – 17 let a dále pak 65 let a více. U posledně zmiňované je dosaženo i vyššího podílu v oblasti těžce zraněných osob.

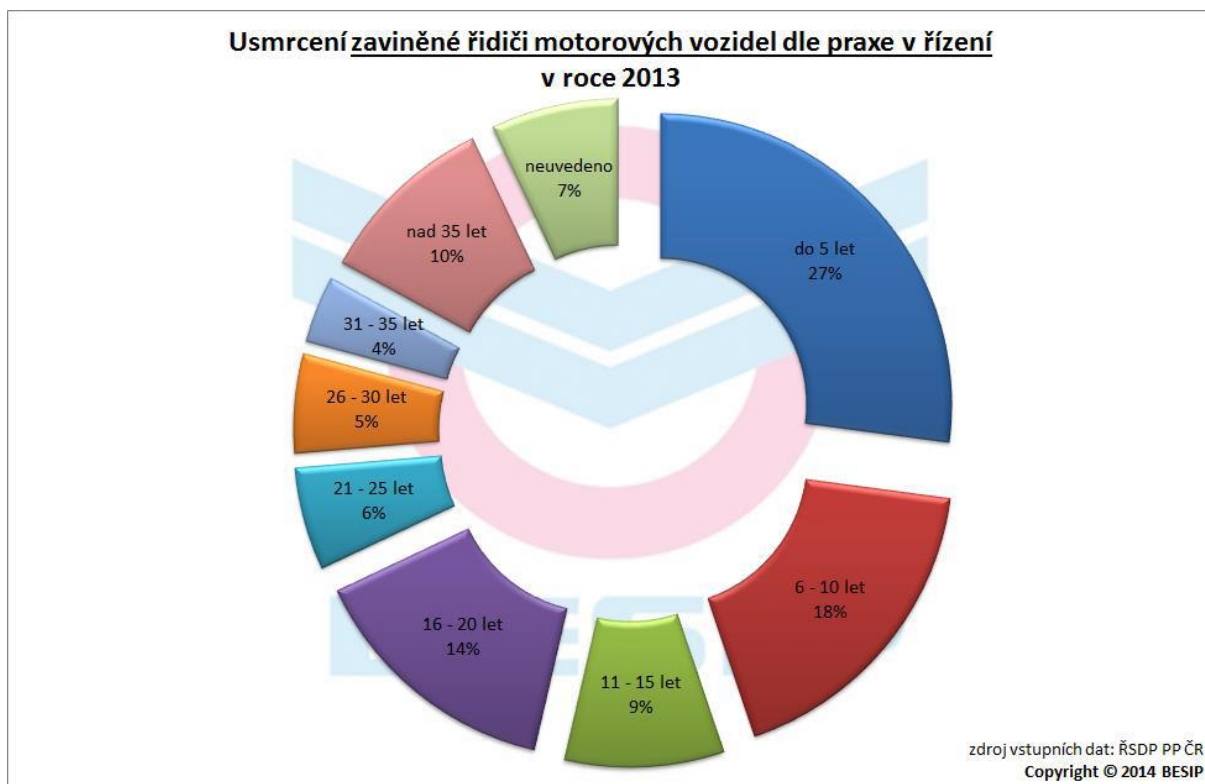


Graf č. 6. Podíl následků dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel dle věku v roce 2013<sup>29</sup>

### Podle praxe v řízení viníka (řidiče motorového vozidla)

Přibližně každá 4. osoba (27%) byla usmrcena vinou řidiče motorového vozidla s praxí v řízení do 5 let. Druhou největší skupinu (18%) tvoří řidiči s praxí 6 – 10 let!

<sup>29</sup> BESIP: *Věk a praxe v řízení* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)

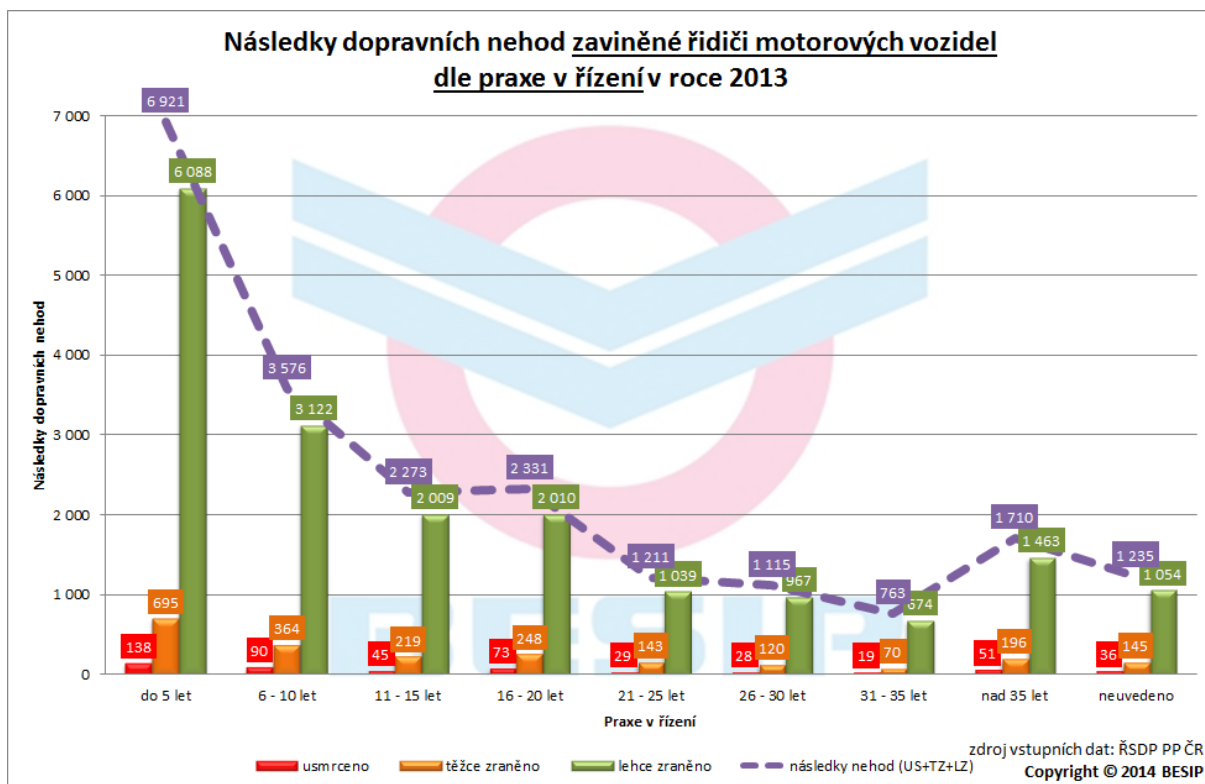


Graf č. 7. Usmrcení zaviněné řidiči motorových vozidel dle praxe v řízení v roce 2013<sup>30</sup>

Obdobně jako u kategorizace dle věku nám velmi zajímavé porovnání přináší relativní počty usmrcených osob (nehod) na 100 000 řidičů s danou praxí v řízení. Nejhuře (v obou sledovaných parametrech) dopadá toto srovnání řidiče s malou praxí v řízení:

- **19 usmrcených osob** na 100 000 řidičů s **praxí v řízení do 5 let,**
- **13 usmrcených osob** na 100 000 řidičů s **praxí v řízení od 6 do 10 let.**

<sup>30</sup> BESIP: *Věk a praxe v řízení* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)



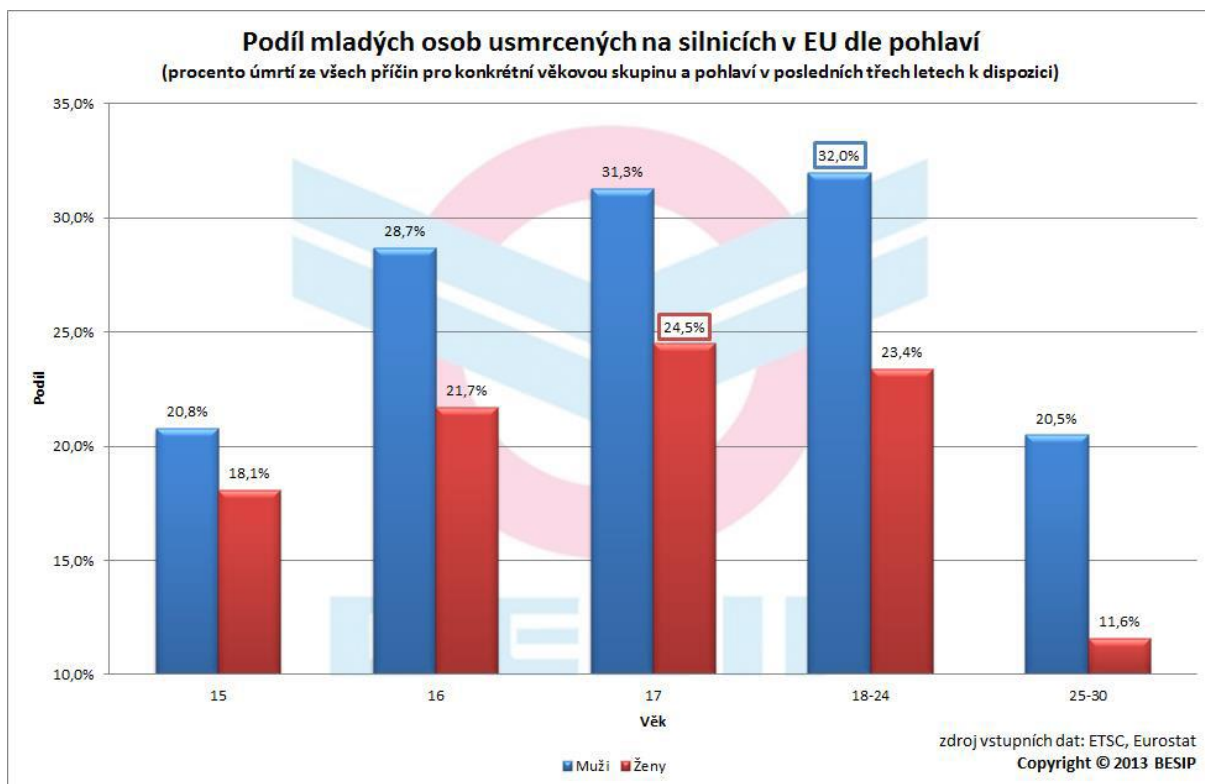
Graf č. 8. Následky dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel dle praxe v řízení v roce 2013<sup>31</sup>

### Mladé oběti (15 – 30 let)

Následující graf porovnává mladé osoby usmrcené při dopravních nehodách ve věku 15 – 30 let v EU s celkovým počtem osob usmrcených v dané kategorii. Z pohledů obětí dopravních nehod v EU (v letech 2008 – 2010) je v relativním srovnání nejzranitelnější mužskou skupinou věk 18 – 24 let. U žen je to skupina ve věku 17 let.

<sup>31</sup> BESIP: *Věk a praxe v řízení* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)



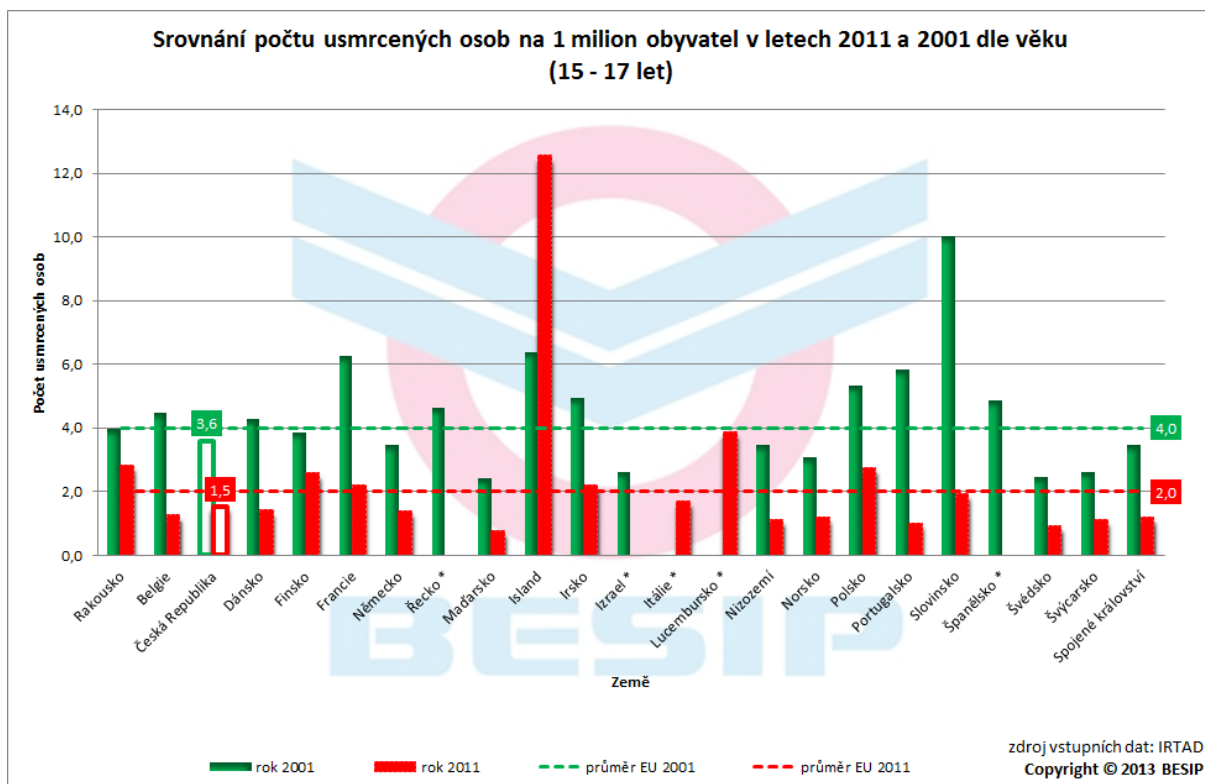


*Graf č. 9. Podíl mladých osob usmrcených na silnicích v EU dle pohlaví.<sup>32</sup>*

### 15 – 17 let

Ve věkové kategorii 15 – 17 let bylo usmrceno na 1 milion obyvatel v roce 2011 nejméně osob v Maďarsku (0,8). V průměru bylo v EU v dané věkové kategorii usmrceno 2,0 osob na 1 milion obyvatel. V České republice to bylo 1,5 (pozitivum). Z grafu je zřejmé srovnání jak v roce 2011, tak v roce 2001.

<sup>32</sup> BESIP: *Věk a praxe v řízení* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)

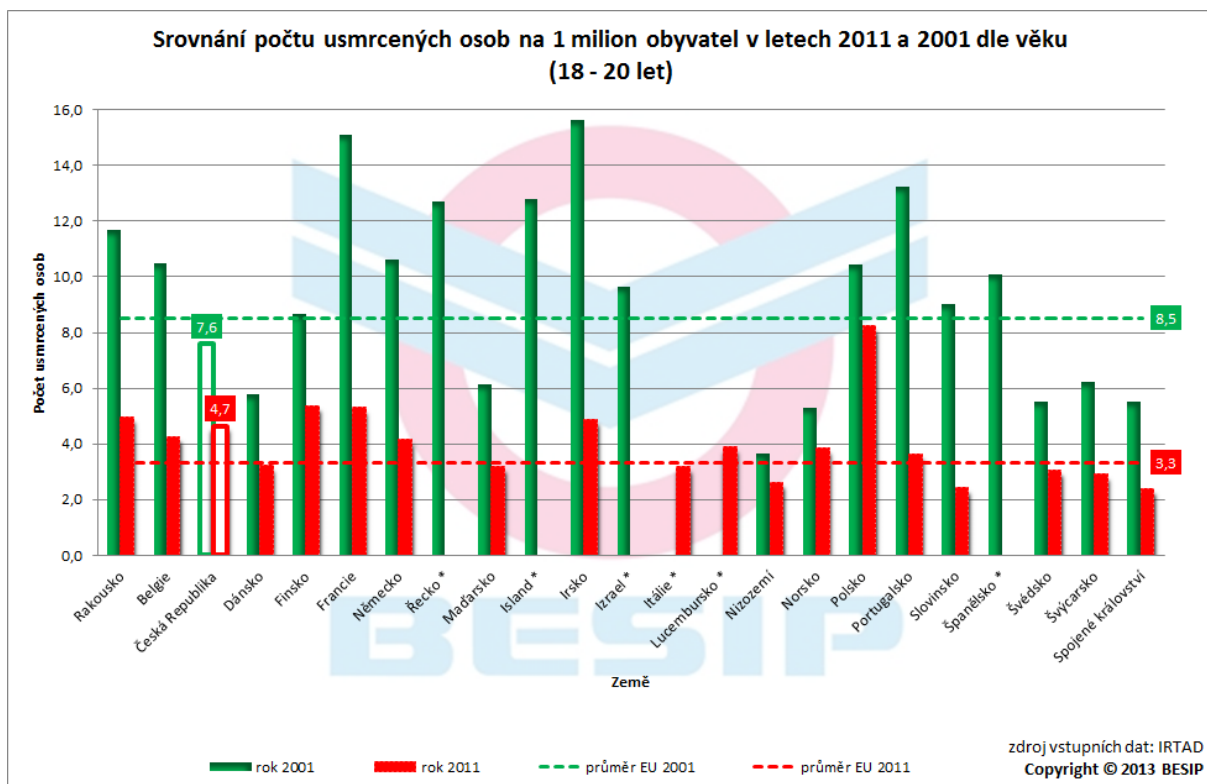


Graf č. 10. Srovnání počtu usmrcených osob na 1 milion obyvatel v letech 2001 a 2011 dle věku (15 – 17 let)<sup>33</sup>

## 18 – 20 let

Ve věkové kategorii 18 – 20 let bylo usmrceno na 1 milion obyvatel v roce 2011 nejméně osob ve Slovinsku (2,4). V průměru bylo v EU v dané věkové kategorii usmrceno 3,3 osob na 1 milion obyvatel. V České republice to bylo 4,7 (negativum). Z grafu je zřejmé srovnání jak v roce 2011, tak v roce 2001.

<sup>33</sup> BESIP: Věk a praxe v řízení [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)

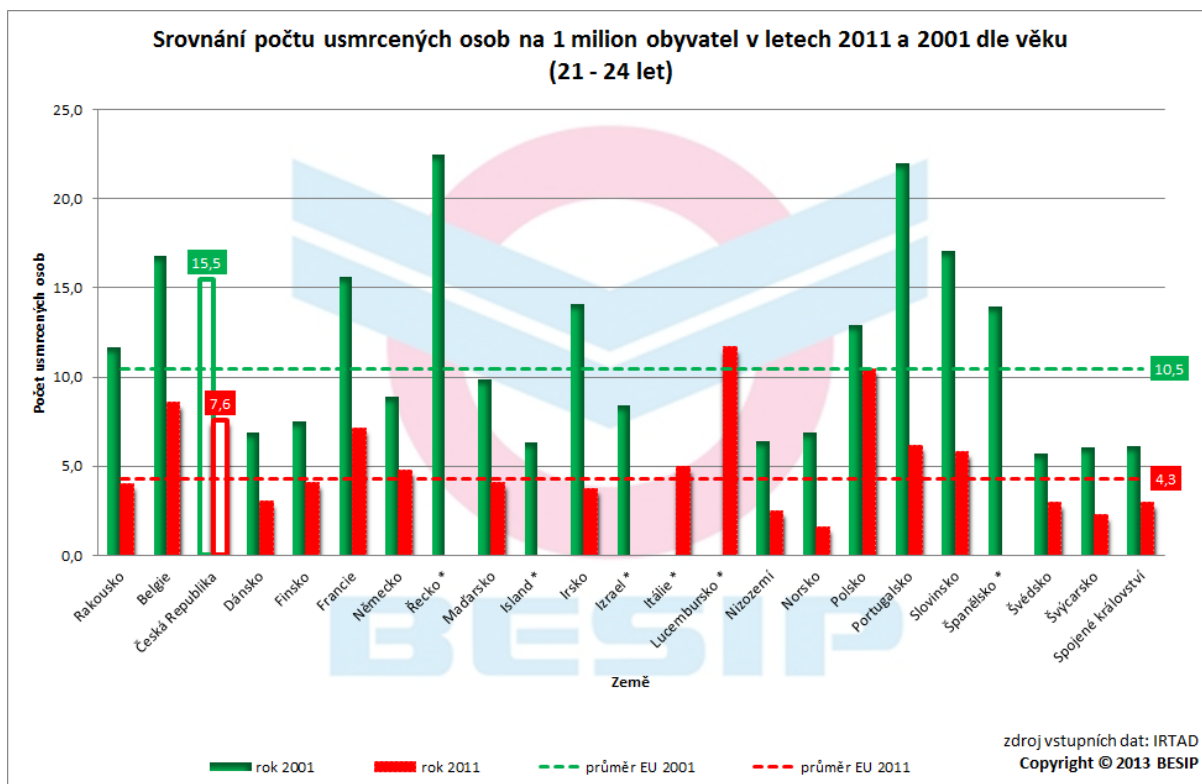


Graf č. 11. Srovnání počtu usmrcených osob na 1 milion obyvatel v letech 2001 a 2011 dle věku (18 – 20 let).<sup>34</sup>

## 21 – 24 let

Ve věkové kategorii 21 – 24 let bylo usmrceno na 1 milion obyvatel v roce 2011 nejméně osob v Norsku (1,6). V průměru bylo v EU v dané věkové kategorii usmrceno 4,3 osob na 1 milion obyvatel. V České republice to bylo 7,6 (negativum). Z grafu je zřejmé srovnání jak v roce 2010, tak v roce 2001.

<sup>34</sup> BESIP: Věk a praxe v řízení [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)



Graf č. 12. Srovnání počtu usmrcených osob na 1 milion obyvatel v letech 2001 a 2011 dle věku (21–24 let)<sup>35</sup>

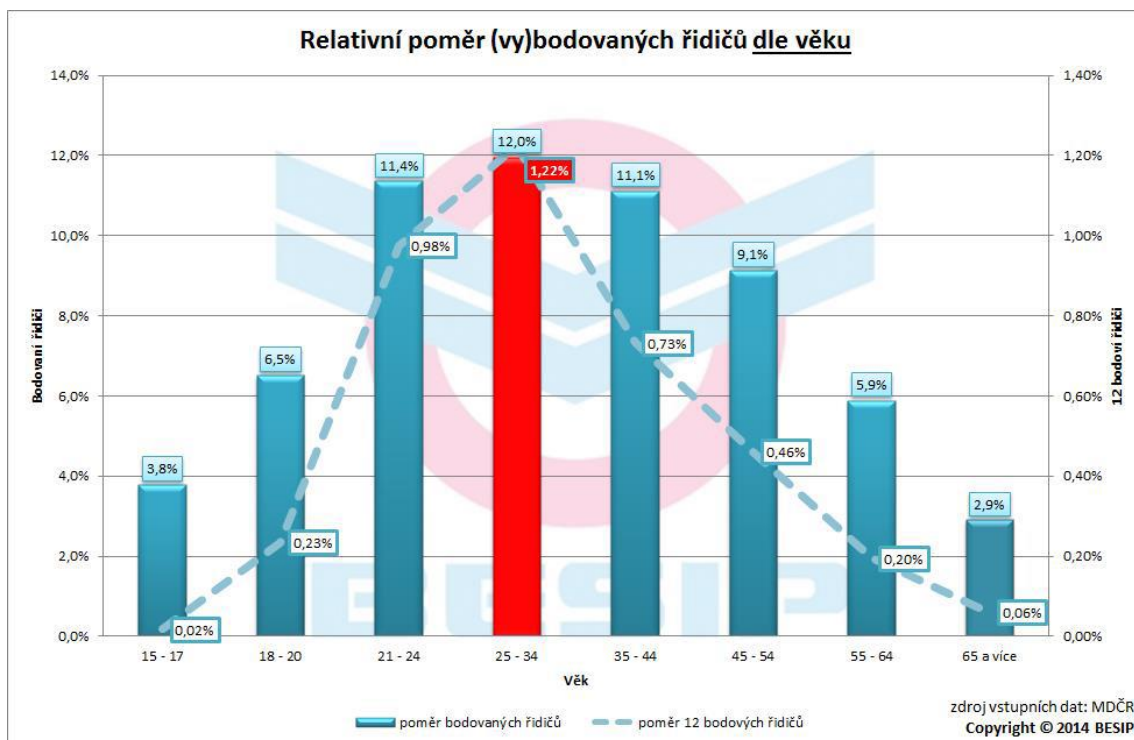
### Bodové hodnocení řidičů

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo v prosinci 2013 v centrálním registru řidičů evidováno **557 517 řidičů**, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče. Takový řidič má tedy na svém kontě alespoň jeden bod. Toto množství řidičů odpovídá 8,4% všech registrovaných řidičů, tzn. každý cca dvanáctý řidič je bodovaný.

### Věk

Nejčastěji (porovnáno s počty řidičů v dané kategorii) mají na svém kontě nějaký bod řidiči ve věkové kategorii 25 – 34 let, tato skupina řidičů dosahuje i nejčastěji hranice 12 bodů. Druhou nejčastější „bodovanou“ i „vybodovanou“ skupinu v bodovém hodnocení řidičů tvoří řidiči ve věku 21 – 24 let, tzn. mladí řidiči.

<sup>35</sup> BESIP: *Věk a praxe v řízení* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)



*Graf č. 13. Relativní poměr (vy)bodovaných řidičů dle věku<sup>36</sup>*

### **Lidé, vozidlo a infrastruktura mají zásadní význam pro bezpečnost**

Mladí řidiči cestují častěji než jiní účastníci silničního provozu se staršími vozy. Podle statistik o nehodách jsou automobily mladé oběti v průměru starší 10 let. Ty často nejsou aktuální s nejnovějšími technologiemi. Odborník ÖAMTC radí: "Při nákupu prvního automobilu je třeba věnovat pozornost aktivním a pasivním bezpečnostním zařízením. Aktivní prostředky zabraňující nehodám, například elektronický stabilizační program ESP."

Pasivní ochrana je zajištěna mimo jiné předními, bočními a hlavovými airbagy. "Kromě povinného výcviku v oblasti bezpečnosti jízdy v kontextu vícefázového výcviku klub doporučuje navštívit další výcvik v jízdní technice."

Infrastruktura rovněž umožňuje poměrně malým opatřením přispět ke zlepšení - to by bylo dokonce prospěšné pro všechny účastníky silničního provozu. Často poměrně drobné změny ke zlepšení vnímání chodu silnice, například připojení vodících úhlů, stejně jako zajištěné bočnice bez překážek by pomohly předcházet nehodám nebo snižovat následky nehod.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> BESIP: *Věk a praxe v řízení* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicke-praxe.pdf)

<sup>37</sup> NÖN: *ÖAMTC-Statistik* [online]. St. Pölten, 2016 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.noen.at/in-ausland/oeamtc-statistik-jeder-vierte-verunglueckte-pkw-lenker-juenger-als-25/19.130.978#>

## II EMPIRICKÁ ČÁST

### 5 ŠETŘENÍ O EFEKTIVNOSTI VZDĚLÁVÁNÍ MLADÝCH ŘIDIČŮ

Hlavní motivací empirické části je dozvědět se o rizicích a vzdělávání řidičů více a doplnit předcházející výzkumy. Podrobnějším průzkumem objektivních zkušeností oslovené skupiny respondentů, je možné lépe ovlivnit jejich negativní dopad. Preventivní opatření pak bude rozebráno v závěrečné kapitole.

#### 5.1 Cíl a charakteristika empirického šetření

Základním cílem empirického šetření problematiky „Efektivnosti vzdělávání mladých řidičů“ je zjistit názory, postoje a subjektivní řidičské zkušenosti oslovených respondentů. Jde o zmapování aktuálního stavu a upozornění na některé aspekty, které výchovu řidičů ovlivňují, a tím částečně přispět ke zlepšení současného stavu nehodovosti a kritických situací v silničním provozu.

Empirické šetření je zaměřeno na shromáždění určitého množství konkrétního podkladového materiálu a na základě jeho utřídění a zpracování zvýraznit a poukázat na faktory ovlivňující vzdělávání mladých řidičů a dát náměty a doporučení ke zlepšení současného stavu. Považuji za nutné upozornit na fakt, že podklady shromážděné empirickým šetřením mají omezený charakter vyplývající z použitých metodik, a že musí být nezbytně doplňovány dalšími informacemi: znalostmi a zkušenostmi učitelů, lektorů autoškol a v neposlední řadě i dalšími připomínkami řidičů. Jen v tomto kontextu mohou závěry empirického šetření přispět ke zlepšení tak složitých otázek, kterými bezpochyby otázky vzdělávání mladých řidičů jsou.

Ke splnění výzkumného cíle byla zvolena forma extenzivního empirického šetření na základě anonymního vyplnění dotazníku (Chráška, 2007). Pro správné pochopení výsledků tohoto druhu šetření je potřeba, aby si každý, kdo s výsledkem pracuje, uvědomil, že jsou shromážděny údaje o subjektivních postojích a názorech respondentů, jež se mohou lišit i od toho, co je nazýváno „objektivní situací“. Na druhé straně nelze podceňovat fakt, že zjištěné údaje vyjadřují názor zainteresované skupiny respondentů, které lze v řadě údajů považovat za reprezentativní. Objektem empirického výzkumu jsou respondenti, jejichž charakteristika je uvedena v další části.

## 5.2 Téma a hypotéza výzkumu

Tématem výzkumu „Efektivnosti vzdělávání mladých řidičů“ je verifikace dvou základních hypotéz výzkumu a zmapování názorů, postojů a subjektivních řidičských zkušeností. Na základě dosažených výsledků je cílem výzkumu navrhnout opatření, která by měla přispět ke zlepšení současného stavu nehodovosti a kritických situací v silničním provozu.

Na základě východiska jsou zvoleny dvě následující hypotézy výzkumu:

**H1: Současné vzdělávání mladých řidičů plně neodpovídá požadavkům, které by měly vést ke zlepšení aktuálního stavu nehodovosti a kritických situací v silničním provozu.**

**H2: U mladých řidičů by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u řidičů ve věku 18 – 25 let.**

## 5.3 Metody a organizace výzkumu

Na základě prozkoumání dané problematiky jsou zvoleny následující metody:

1. Rozbor literatury, dokumentů a materiálů vztahujících se k otázkám dopravní výchovy, prevence, výuky autoškol, včetně využití vlastních zkušeností a konzultace informací od učitelů a lektorů autoškol.
2. Dotazníkové šetření.

ad1) Metody rozboru dokumentů, materiálů a dalších písemných podkladů a studium informačních zdrojů (odborné literatury, knih, článků, výzkumných zpráv a dalších) bylo využito především v přípravné fázi výzkumu. Cílem bylo získat co nejvíc informací týkajících se zkoumaného problému. Prostudované materiály a dokumenty jsou uvedeny v literatuře této práce.

ad2) Ke splnění výzkumného cíle je použita forma extenzivního výzkumu pedagogicko-psychologického charakteru, který spočívá v analýze údajů získaných vyplněním dotazníku respondenty (viz Příloha č. 1).

Tato metoda je výhodná v tom, že umožňuje v poměrně krátké době zjistit názory značně početného souboru osob, jež s menšími chybami dovolí spolehlivý odhad stavu řešení problému. Na základě statistického vyhodnocení získaných údajů je potom možné testovat hypotézy a provést analýzu diferencí postojů a názorů respondentů. Na druhé straně je však

nutné si uvědomit také nevýhody této techniky, a to zejména tu skutečnost, že se pohybujeme pouze v oblasti postojů, mínění a názorů. I přes tato omezení dotazníku je zřejmé, že nelze podceňovat dosažené výsledky a získané údaje.

Úkolem dotazníku je verifikace hypotéz a získání názorů respondentů na danou problematiku. Každý dotazník obsahuje úvodní část, ve které je uveden účel, stručné zdůvodnění výzkumu a pokyny k vyplnění. Při konstrukci dotazníku je převážně použito otázek zavřeného typu s předurčenými odpověďmi se záměrem, aby dotazovaná osoba vybrala takovou odpověď, se kterou se shoduje nebo tu nejvíce blízkou jejímu názoru. V konstrukci dotazníku bylo použito i otevřených otázek, jejich cílem je zjistit názory respondentů na danou problematiku. Vyhodnocení otevřených otázek je provedeno obsahovou analýzou.

Respondenti byli osloveni osobně nebo formou elektronické pošty. Dotazníková metoda byla doplněna o interview s panem Karlem Bílkem, lektorem autoškoly v Jihlavě. Cílem je doplnit fakta získaná dotazníkem, ale i hlouběji proniknout do motivů a postojů respondentů. V interview byly použity polozavřené a otevřené otázky (viz příloha č. 2).

### **Organizace výzkumu empirického materiálu**

- a) zpracování chronologického plánu včetně vypracování dokumentace výzkumu,
- b) sestavení souboru respondentů,
- c) předvýzkum,
- d) hlavní výzkum,
- e) příprava empirických údajů pro statistické zpracování,
- f) statistické zpracování empirického materiálu,
- g) rozbor zpracovaných výsledků šetření, interpretace výsledků výzkumu a vypracování závěrů šetření,
- h) shrnutí výsledků empirické šetření a návrhy na opatření.

## **5.4 Charakteristika souboru respondentů**

S ohledem na stanovené cíle průzkumu byli do šetření zařazeni respondenti, kteří vlastní řidičský průkaz. Nebylo zde žádné věkové omezení a průzkum proběhl v rámci celé České republiky. Individuálně byl navštíven lektor autoškoly v Jihlavě, pan Karel Bílek, se kterým bylo vedeno interview na stanovené téma, prostřednictvím otevřených otázek (viz příloha č. 2).



Oslovení respondenti byli seznámeni s výzkumným záměrem a způsobem jeho realizace a požádáni o spolupráci. V rámci empirického šetření bylo distribuováno 80 dotazníků, z nichž se 63 vrátilo.

Počty včetně procentového vyjádření vrácených dotazníků jsou uvedeny v tabulce č. 1. Tyto údaje svědčí o poměrně kladném postoji respondentů k prováděnému výzkumu a o jeho dobré organizační přípravě.

<b>Předvýzkum</b>	<b>Hlavní výzkum</b>	<b>Celkem</b>
8	63	71

*Tabulka č 1. Rozsah souboru respondentů*

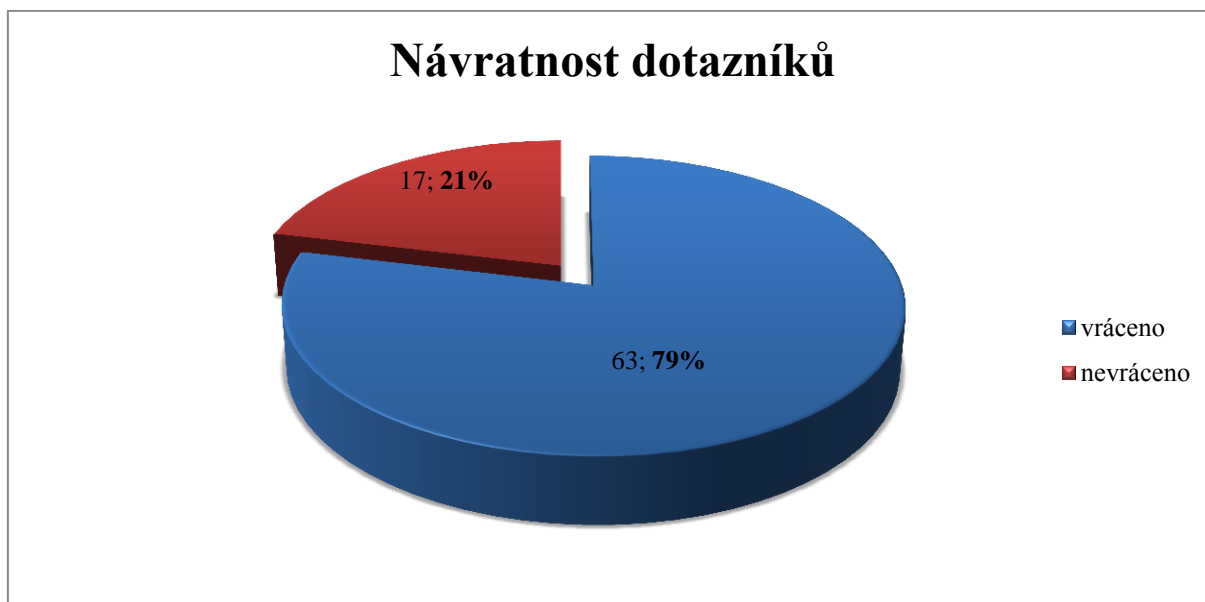
## **5.5 Vyhodnocení získaných dat**

Po kontrole všech vrácených dotazníků byly získané údaje tříděny tak, že byly vyčísleny absolutní a relativní četnosti odpovědí. Na základě získání četností byly vytvořeny tabulky a grafy. Kromě počítačově zpracovaných údajů, byly některé výpočty provedeny ze statistických přehledů ručně. Součástí vyhodnocení dotazníků bylo rovněž kvalitativní vyhodnocení tří volných otázek zvolených na závěr dotazníku. Rozbor dotazníků byl proveden obsahovou analýzou dle metodiky uvedené v odborné literatuře.

## **5.6 Předvýzkum**

Cílem prováděného předvýzkumu byla anticipace celého průběhu hlavní části výzkumu. Předvýzkum byl realizován ve dvou fázích. V průběhu první fáze byla provedena důkladná analýza zkoumaného problému, byly uskutečněny konzultace s lektory a zástupci autoškol, jejichž cílem bylo získat základní podklady pro formulaci otázek v připravovaném dotazníku. Obsahem druhé části bylo pochopení jednotlivých otázek respondenty a zjištění reakce dotazovaných na výzkum. Na základě získaných poznatků byly provedeny závěrečné úpravy a dotazník byl rozšířen o jednu volnou otázku. Ukázalo se, že téma oslovenou skupinu respondentů oslovilo a bude podrobněji rozebráno v hlavním empirickém šetření.

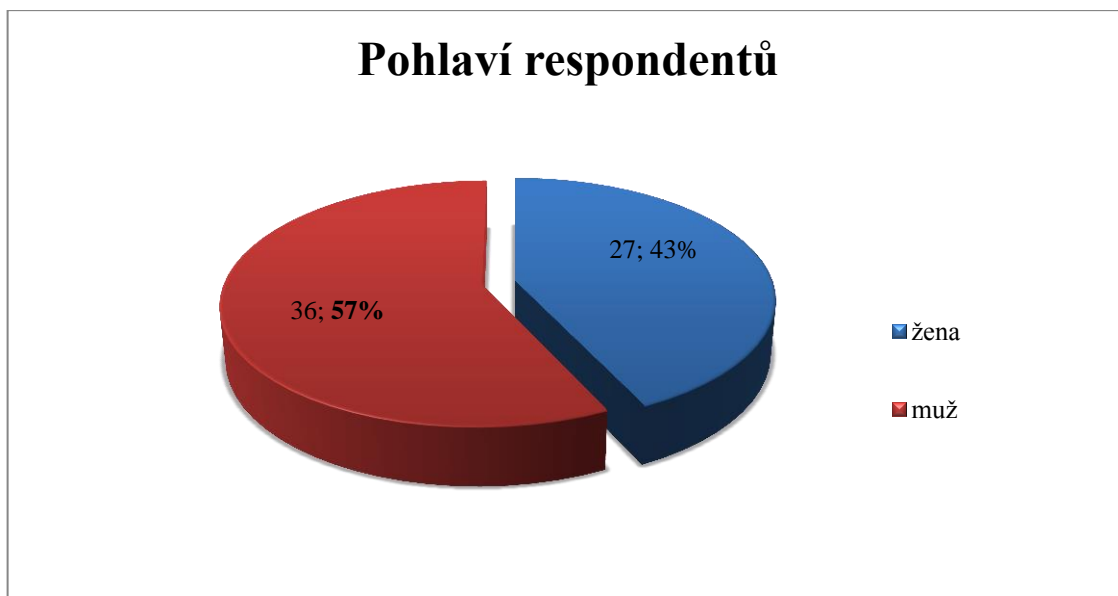
## 5.7 Výsledky empirického šetření



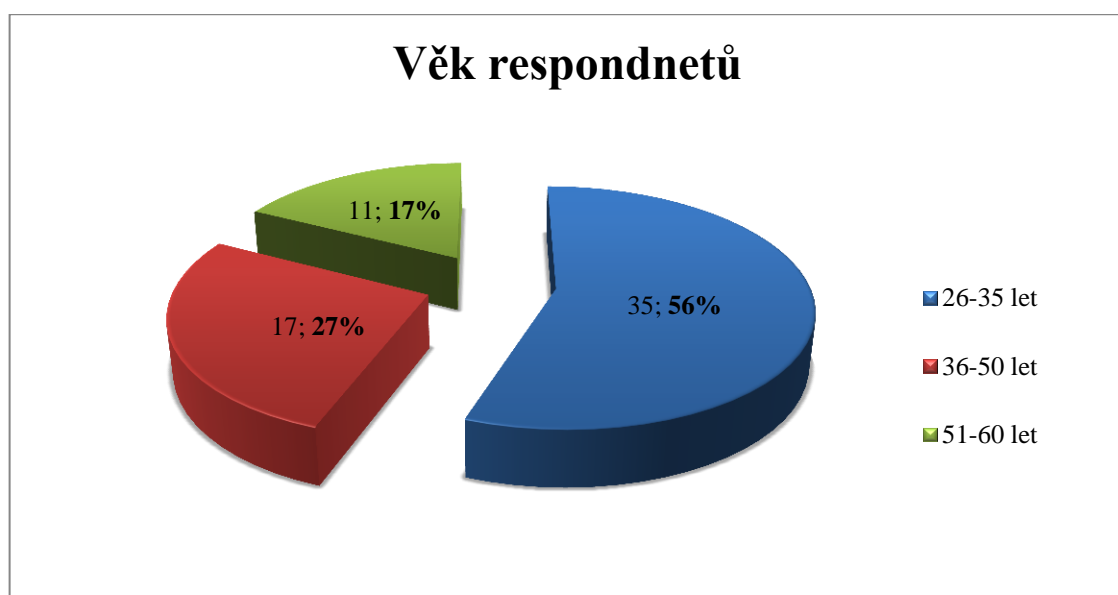
*Graf č. 1*

V rámci empirického šetření bylo distribuováno 80 dotazníků, z nichž se jich vrátilo 63. Z grafu č. 1 je patrné procentuální vyjádření návratnosti dotazníků, 79% dotazníků vráceno a 21% dotazníků se nevrátilo.

Cílem dalších dvou podotázek bylo zjištění základních údajů o respondentech. Nejprve byla zjišťována otázka pohlaví a dále věk respondentů. Z celkového počtu respondentů bylo 57% mužů a 43% žen. Z grafu č. 2 je zřejmé, že zastoupení pohlaví respondentů je relativně rovnoměrné.



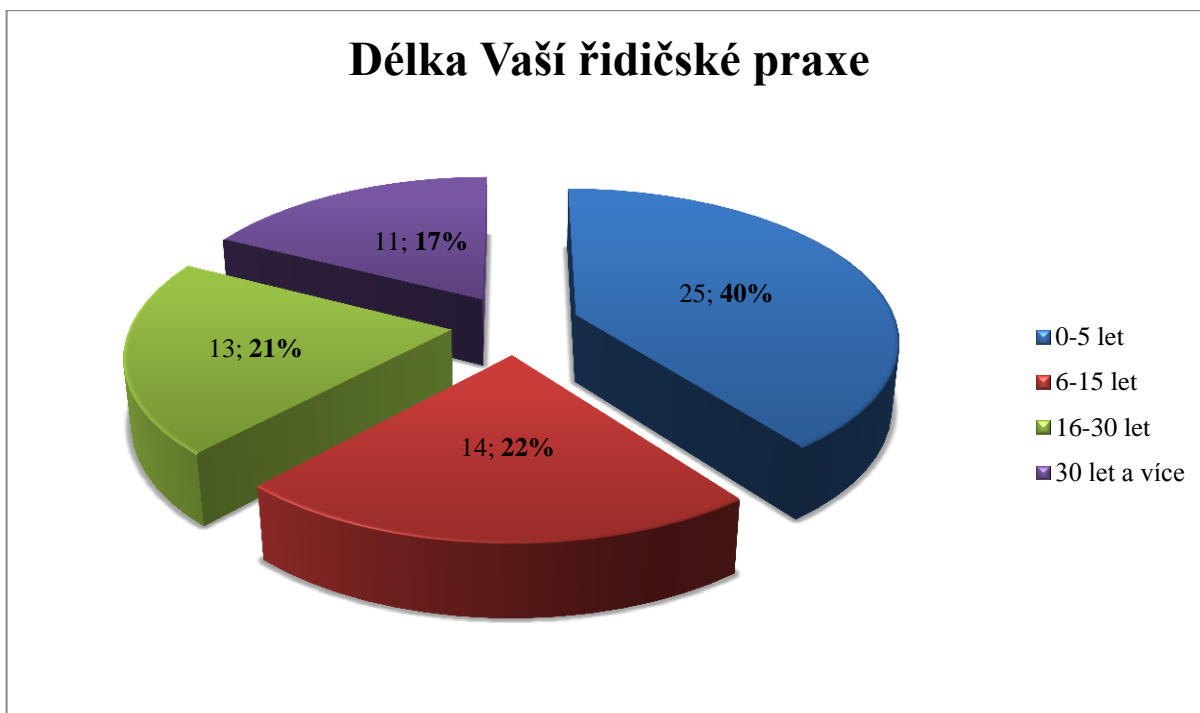
*Graf č. 2*



*Graf č. 3*

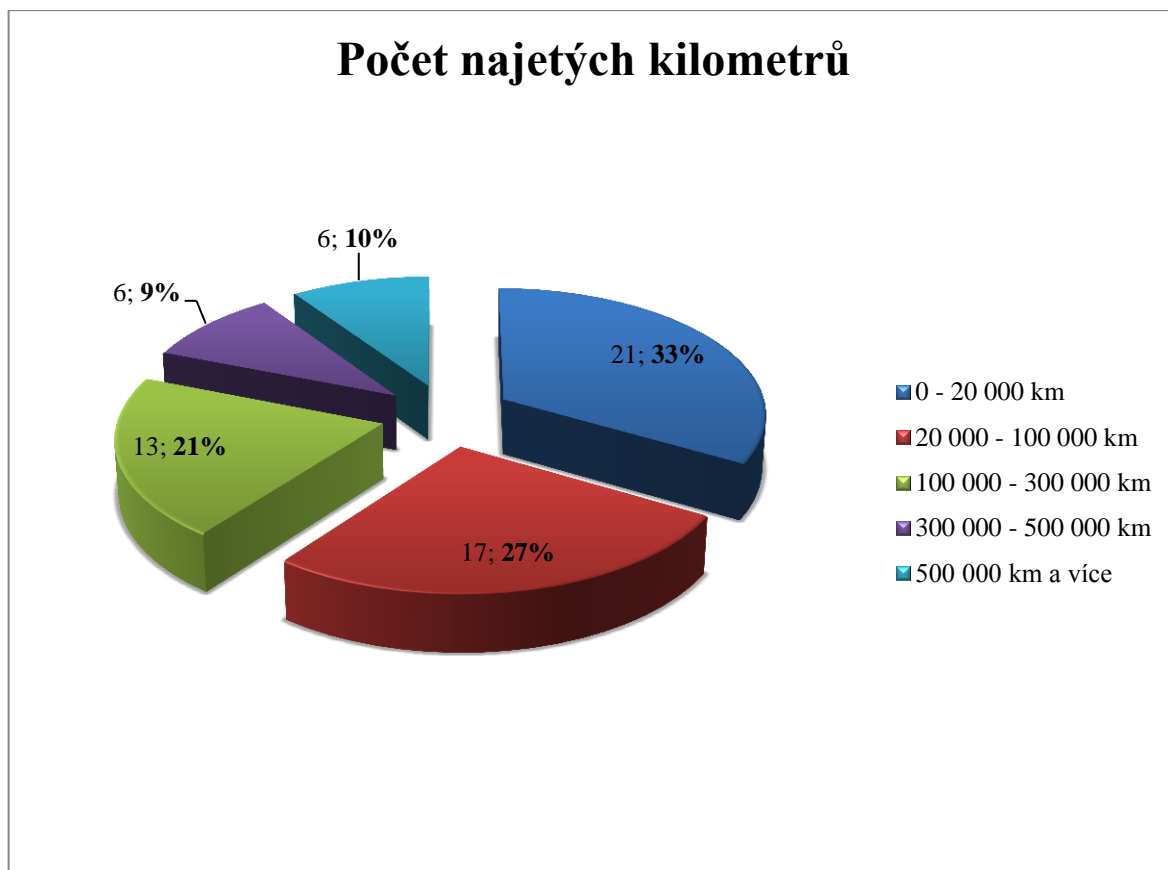
Ve struktuře odpovídajících dle věku převažuje skupina respondentů ve věku 26 – 35 let celých 56%, další věkové skupiny 36 – 50 let 27% a 51 -60 let 17% jsou vcelku vyrovnané.

Otázka byla zvolena proto, abychom si udělali průzkum, která ze skupin osob převažuje v řízení motorových vozidel. Výzkumem se potvrzuje, že v dnešní době je počet mužů a žen, kteří řídí motorové vozidlo srovnatelný.



*Graf č. 4*

Mezi ukazatele, které mohou přímo ovlivňovat vztah k šetřené problematice, bylo zařazeno zjištění o délce řidičské praxe respondentů a s tím souvisí i počet najetých kilometrů. Z grafu č. 4 je patrné, že délka řidičské praxe u oslovených respondentů je téměř vyrovnaná, převažuje skupina oslovených řidičů, kteří řídí 0 – 5 let 40%, další skupiny 6 – 15 let 22%, skupina 16 – 30 let 21% a poslední skupina 30 let a více let práce 17%.



*Graf č. 5*

Z grafu č. 5 je patrné, že počet najetých kilometrů u oslovených respondentů se nejčastěji pohybuje mezi 0 – 100 000 km ujetých v rámci jejich řídičské praxe. Konkrétně 0 – 20 000 km 33%, 20 – 100 000 km 27%, 100 000 – 300 000 km 21%, 300 000 – 500 000 km 9% a 500 000 km a více 10% oslovených respondentů. Tato otázka ukazuje, jak jsou oslovení respondenti zdatní ve své řídičské praxi. Z šetření vyplývá, že zhruba polovina dotázaných 60% má za svoji řídičskou praxi najeto do 100 000 km. Domnívám se, že 40% odpovědí respondentů s delší řídičskou praxí má vypovídající hodnotu pro závěrečné srovnávání výsledků šetření.

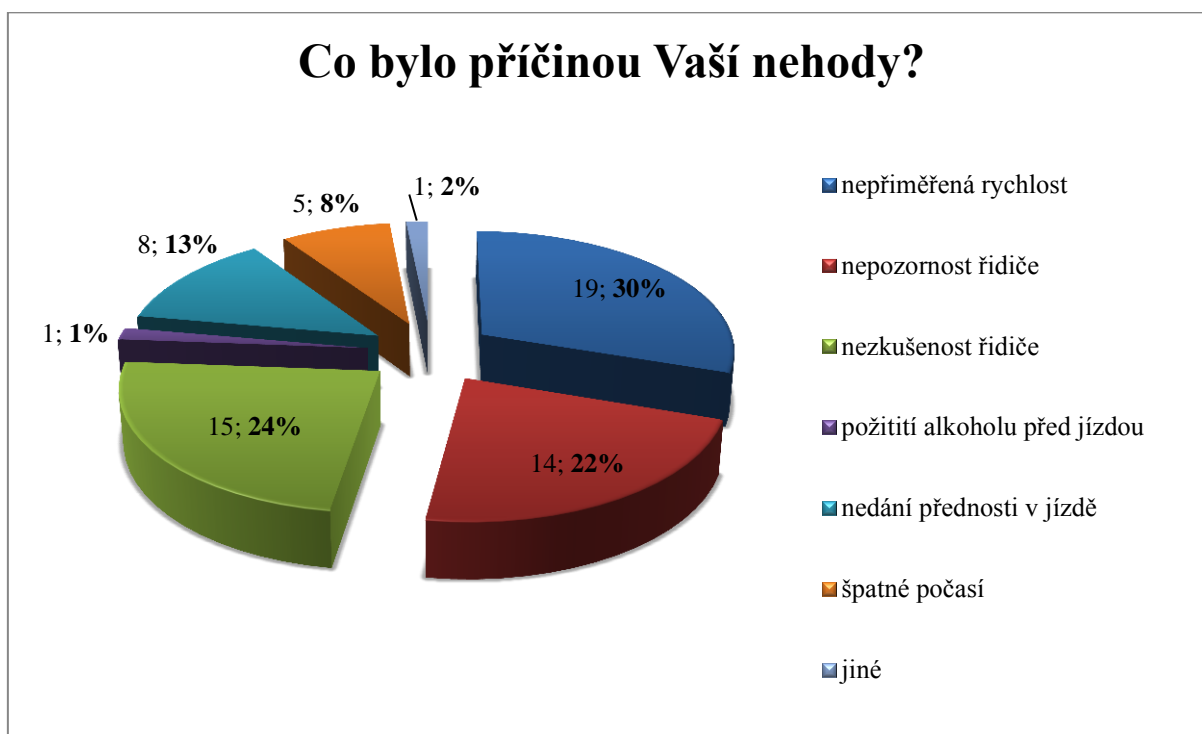
## 2. Byl jste účastníkem dopravní nehody ve věku 18-25 let?



*Graf č. 6*

Dalším cílem dotazníkového šetření bylo zjistit, zda byli oslovení respondenti účastníkem dopravní nehody ve věku 18 – 25 let (otázka č. 2). Graf č. 6 ukazuje, že 68% oslovených řidičů, účastníkem dopravní nehody v uvedeném věku, bylo a 32% ne. Otázka byla zařazena z důvodu objektivnosti a ověřuje zkušenost s dopravními nehodami mladých řidičů. Výsledek je alarmující a ukazuje, že v doporučení výzkumného šetření je nutné se na prevenci silničního provozu podrobněji zaměřit.

## 2/A Pokud ano, co bylo příčinou této nehody?



Graf č. 7

V podotázce 2/A byly od oslovených respondentů zjišťovány nejčastější příčiny, kvůli kterým byla dopravní nehoda způsobena. Nejčastější zjištěnou příčinou vzniku nehody byla nepřiměřená rychlost a to ve 30% případů, dále ve 24% nezkoušenost a 22% nepozornost řidiče. Nedání přednosti v jízdě bylo u 13% případů, vliv špatného počasí u 8% a ve 2% byly respondenty uvedeny jiné příčiny např. prasklá pneumatika, či jiná technická závada na vozidle. Požití alkoholu před jízdou bylo zaznamenáno u 1% respondentů. I z výsledku odpovědí u podotázky 2/A je zřejmé, že nepřiměřená rychlost, nezkoušenost a nepozornost řidiče jsou oblasti, které se často opakují a je zapotřebí se při řešení problémů v silničním provozu důsledně zaměřit.

**3. Myslíte si, že tato zkušenost ovlivnila Vaši další řidičskou praxi? (uved'te, prosím, jak)**



*Graf č. 8*

V grafu č. 8 (otázka č. 3) je uvedeno, jestli řidiče zkušenost s účastí na dopravní nehodě ovlivnila. V případě kladné odpovědi, je následně doplněná otázka „jak“. Konkrétní odpovědi jsou uvedeny v tabulce č. 2. Bylo zjištěno, že 81% respondentů účast na dopravní nehodě ovlivnila a 19% uvádí, že ne.

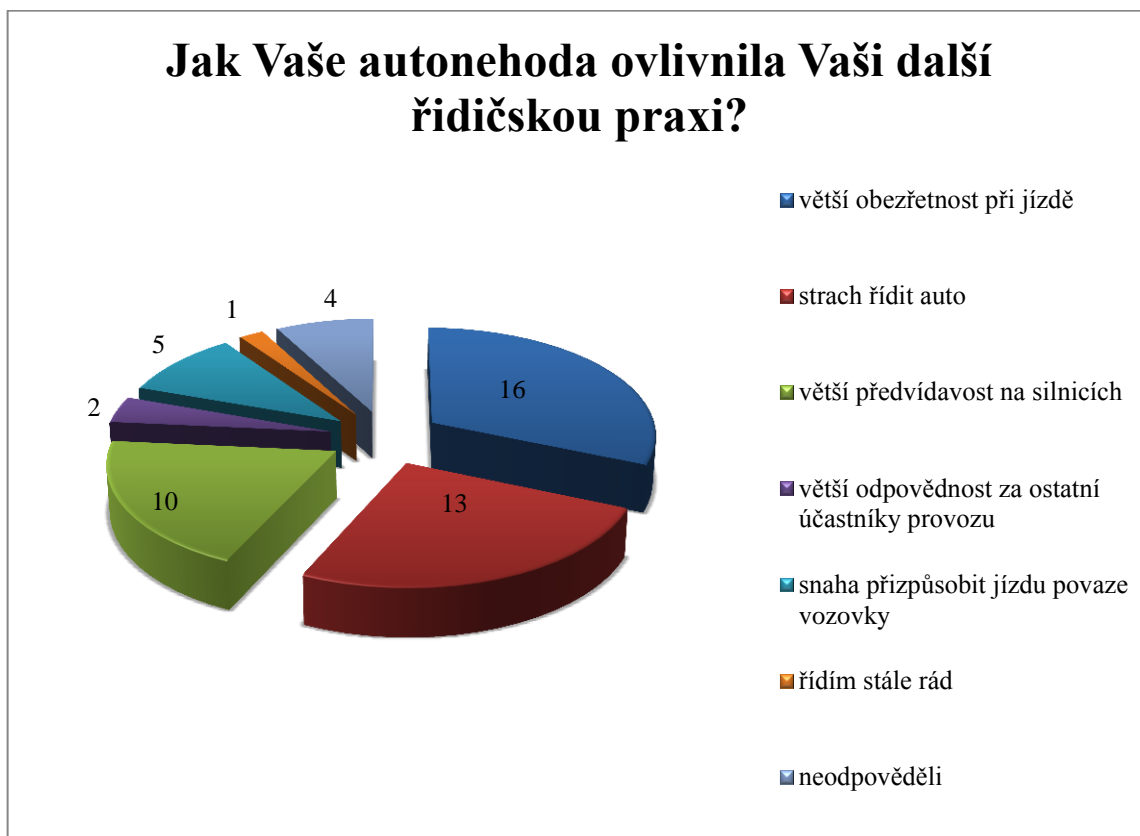
Odůvodnění odpovědí respondentů na otázku č. 3 lze shrnout do tabulky následovně:

<b>Jak Vaše autonehoda ovlivnila Vaši další řidičskou praxi?</b>	
větší obezřetnost při jízdě	16
strach řídit auto	13
větší předvídavost na silnicích	10
větší odpovědnost za ostatní účastníky provozu	2
snaha přizpůsobit jízdu povaze vozovky	5
řídím stále rád	1
neodpověděli	4

*Tabulka č. 2*



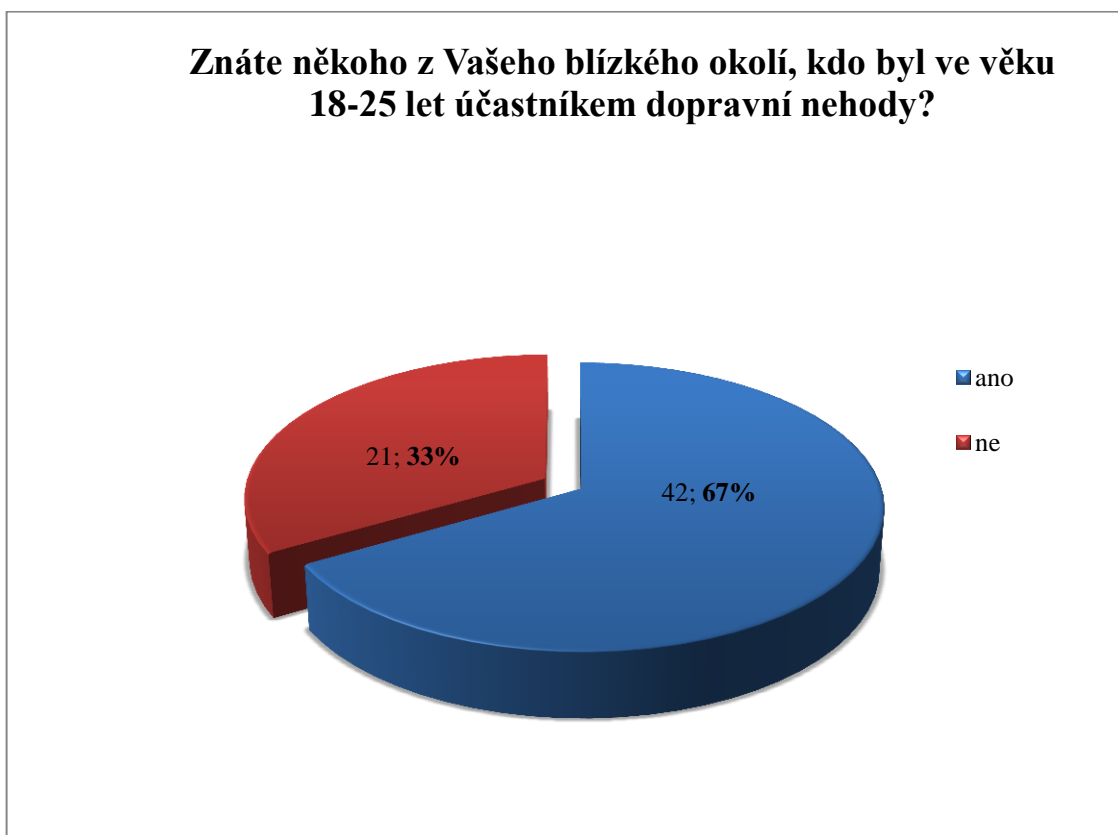
Podrobnější odpověď respondentů byla shrnuta následovně: větší obezřetnost při jízdě uvedlo 16 oslovených respondentů, strach řídit vozidlo odpovědělo 13 dotazovaných řidičů, 10 řidičů uvádí větší předvídavost na silnicích. Snahu přizpůsobit jízdu povaze vozovky uvedlo 5 řidičů, větší odpovědnost za ostatní účastníky provozu uvedli 2 respondenti, 1 řidič řídí stále rád a 4 respondenti na uvedenou odpověď neuvedli. Uvedené zkušenosti a dopady na řidičskou praxi respondentů budou následně hodnoceny v závěru práce.



*Graf č. 9*

Graf č. 9 vypovídá o vlivu nehody pro další řidičskou praxi respondentů. Hlavně z pohledu psychologie je zásadní, jak tato, většinou negativní zkušenost, ovlivní jednání řidiče v budoucnu. Sama jsem účastníkem dopravní nehody nebyla, přesto se domnívám, že tato událost řidiče velmi zasáhne a nepochybně má vliv na jeho další fungování v silničním provozu.

#### 4. Znáte někoho z Vašeho blízkého okolí, kdo byl ve věku 18-25 let účastníkem dopravní nehody?



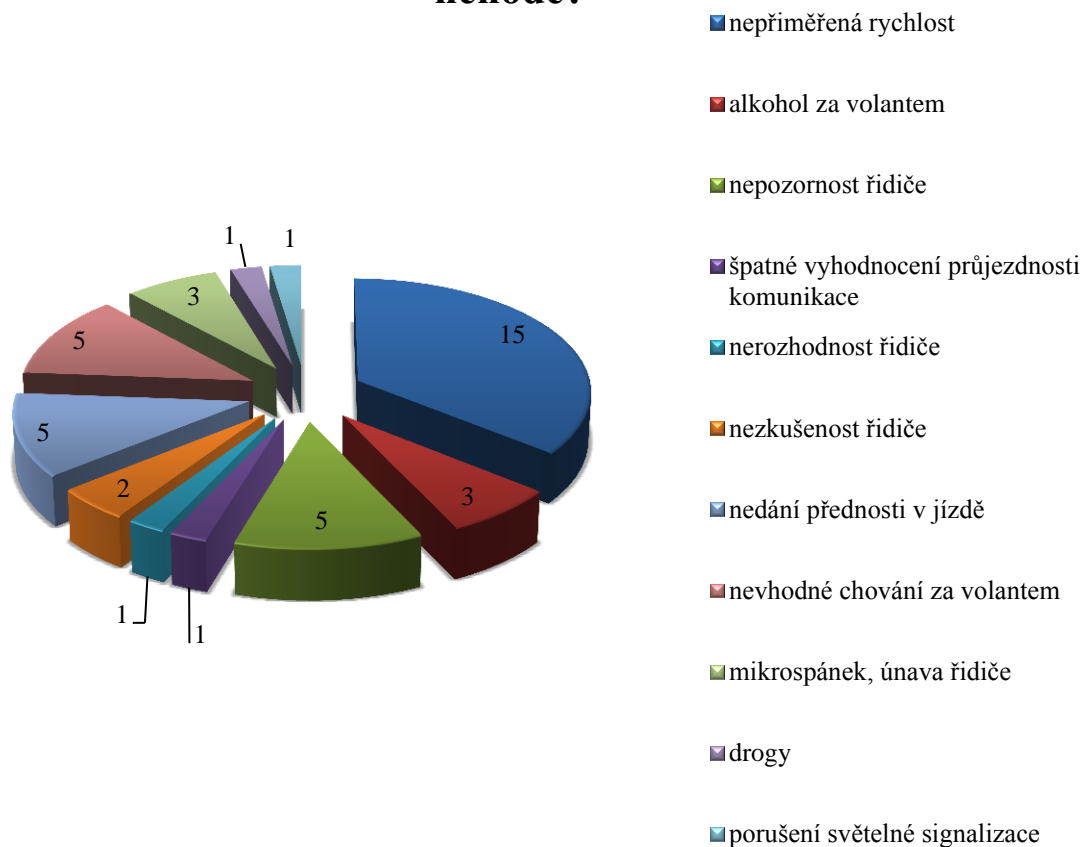
Graf č. 10

Výsledkem této otázky bylo získání všeobecného přehledu o nehodovosti mladých řidičů u širší veřejnosti. Vyhodnocením otázky č. 4 bylo zjištěno, zda oslovení řidiči znají někoho z blízkého okolí, kdo byl ve věku 18 – 25 účastníkem dopravní nehody. Výsledkem odpovědí respondentů bylo, že 67% zná osobu, která byla účastníkem dopravní nehody v uvedeném věkovém rozmezí a 33% uvádí, že takovou osobu nezná. Z grafu č. 10 vyplývá, že skupina řidičů ve věku 18 -25 let je riziková.

#### 5. Znáte důvod, proč u těchto osob došlo k dopravní nehodě?

Otázkou č. 5 byly zjištěny důvody, proč u osob z blízkého okolí oslovených respondentů, k dopravní nehodě došlo. Výsledek bude sloužit k přijetí opatření a zaměření se na důvody, které je možné pro řidičskou praxi eliminovat.

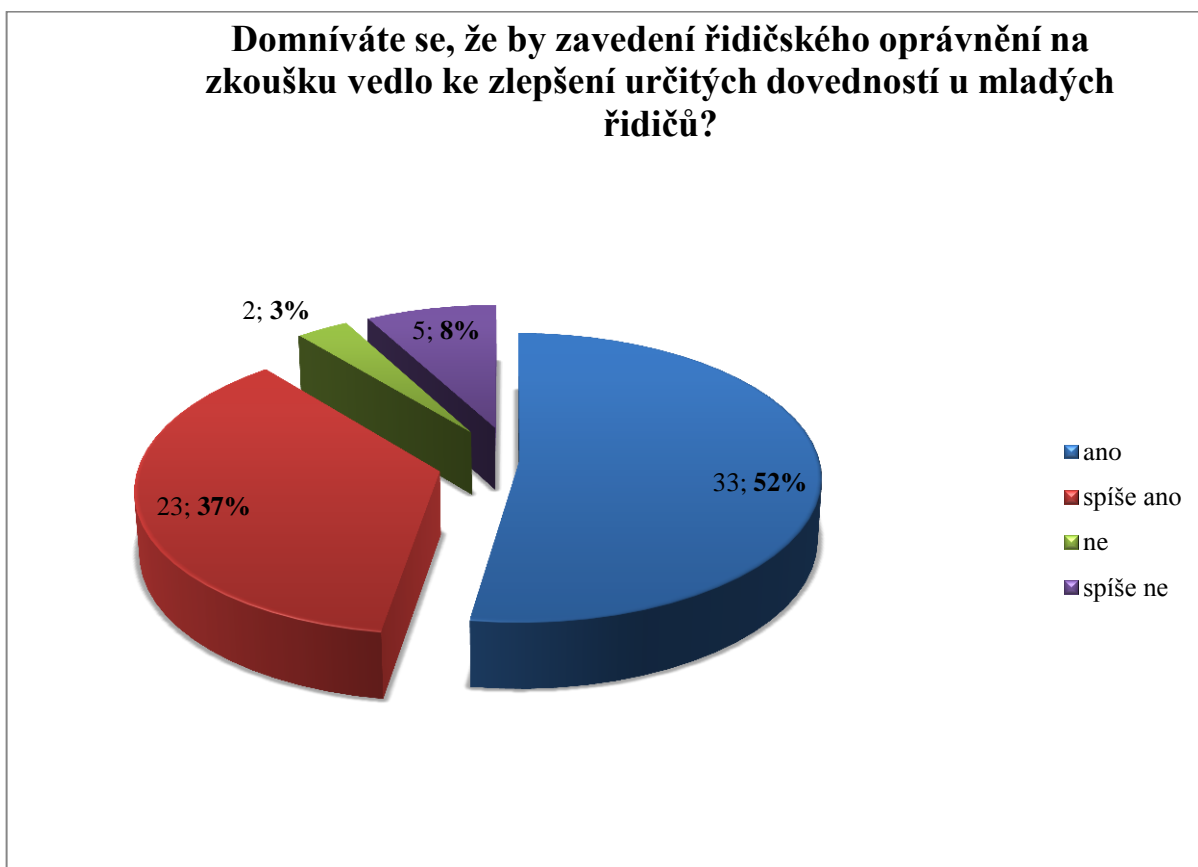
## Znáte důvod, proč u těchto osob došlo k dopravní nehodě?



Graf č. 11

Graf č. 11 ukazuje nejčastější důvody, při kterých k nehodě došlo. Nejvyšším procentem převažuje nepřiměřená rychlost, dále je to nezkušenost řidiče, nepozornost řidiče a nevhodné chování za volantem. Ostatním důvodům (alkohol, drogy, mikrospánek aj.), i když jsou ve výsledku uvedeny v nižším procentu, je potřeba věnovat dostatečnou pozornost při prevenci a výchově řidičů.

**6. Domníváte se, že by zavedení řídičského oprávnění na zkoušku vedlo ke zlepšení určitých dovedností u mladých řidičů?**



*Graf č. 12*

V rámci šetření u odborné veřejnosti v oblasti silničního provozu bylo zjištěno, že je snaha po zkušenostech z okolních zemí o zavedení řídičského průkazu na zkoušku i do systému České republiky. Tato snaha trvá ji zhruba 10 let, zavedení tohoto institutu však stále neproběhlo příslušnou legislativou. Otázkou č. 6 bylo u dotazovaných respondentů ověřeno, zda se domnívají, že zavedení řídičského průkazu na zkoušku, by mohlo vést ke zlepšení určitých dovedností u mladých řidičů. Ze čtyř možností vybrali respondenti následující; odpověď ano 52% respondentů, spíše ano 37%, ne uvádí 3% řidiči a odpověď spíše ne označilo 8% řidičů. Z grafu č. 12 vyplývá, že se zavedením řídičského průkazu na zkoušku by souhlasila více než polovina dotazovaných respondentů.

Z mého pohledu jsou dostupné zahraniční výsledky natolik vypovídající o přínosu popsaného institutu a zavedení v České republice by jistě bylo přínosem pro oblast silničního provozu. Uvedený problém jsem měla možnost konzultovat s majiteli center bezpečné jízdy a autoškol.

Jedním z dotazovaných je provozovatel autoškoly v České republice a zároveň i v Rakousku. Potvrdil, že zavedení řídičského oprávnění na zkoušku bylo pro Rakousko velkým přínosem.

**6/A Pokud jste na otázku č. 6 odpověděli ano/spíše ano, tak vyberte oblast, ve které by u mladých řidičů vedlo ke zlepšení jejich schopností (po zavedení řídičského oprávnění na zkoušku):**

Z výsledků odpovědí otázky 6/A vyplývá, které z oblastí v silničním provozu by bylo možné po zavedení navrhovaného institutu zlepšit (viz tabulka č. 3). Lepší reakci na krizové situace uvádí 20 respondentů, větší zodpovědnost a sebedůvěru řidiče uvádí 19 řidičů, opatrnější jízdy 17, dále eliminovat alkohol před jízdou uvádí 3 respondenti. V odpovědích „jiné“ se uvádí: „*Ohleduplnost, větší předvídatost vzniku nebezpečných situací, získání praxe na nižších kubaturách, pomohlo by zacvičení nového řidiče; i po složení řídičské zkoušky je lepší jezdit na začátku s nějakým zkušeným řidičem, autoškoly bohužel nenaučí řadu věcí z praxe, vč. tréninku reakcí apod.*“ Odpovědi na tuto otázku je možné porovnat s odpověďmi na otázku č. 5, tedy příčinami vzniklých nehod. Pokud respondenti uvádí po zavedení systému lepší reakce na krizové situace větší zodpovědnost a opatrnější jízda, můžeme zde částečně eliminovat příčiny vzniku nehod, kterými je nepřiměřená rychlost, nepozornost řidiče a nedání přednosti v jízdě.

Pokud ano, vyberte oblast, ve které by došlo ke zlepšení	
lepší reakce na krizové situace	29
větší zodpovědnost a sebedůvěra řidiče	19
opatrnější jízda	17
eliminovat alkohol před jízdou	3
jiné	4

Tabulka č. 3

*\*respondenti měli možnost označit více odpovědí*



Graf č. 13

6/B Pokud jste na otázku č. 6 odpověděli ne/spíše ne, uveďte, prosím, proč si myslíte, že by zavedení řidičského oprávnění na zkoušku ke zlepšení dovedností mladých řidičů nevedlo.

2 respondenti uvedli odpověď ne a 5 respondentů označilo odpověď spíše ne. Ani jeden z respondentů, kteří označili zápornou odpověď, nevedli důvod své odpovědi.

7. Podpořil byste možnost získání řidičského průkazu na zkoušku?



Graf č. 14

Další otázka dotazníkové šetření byla do výzkumu zahrnuta z důvodu zjištění zájmu o podporu zavedení institutu řidičského průkazu v České republice. Graf č. 14 uvádí, že 35 % respondentů uvedlo odpověď ano, spíše ano označilo nejvíce respondentů a to 48 %, ne odpovídá 6 % a spíše ne uvedlo 11 % dotazovaných respondentů.

Jednotlivé odpovědi respondentů na otázku lze shrnout do tabulky takto:

<b>Podpořil byste možnost získání řidičského průkazu na zkoušku?</b>	
prodloužení praxe řidičů	13
zvýšená opatrnost řidičů	18
snížení úmrtnosti	3
vyšší tolerance	4
Jiné	14

Tabulka č. 4

Respondenti u této otázky uváděli důvody, díky kterým by podpořili získání řidičského průkazu na zkoušku. Nejčastěji byla zmiňována zvýšená opatrnost řidičů, tuto odpověď uvedlo 18 respondentů. Prodloužení praxe řidičů napsalo 13 respondentů, vyšší toleranci uvedli 4 respondenti a snížení úmrtnosti 3 respondenti.

Mezi jinými důvody byly uvedeny následující odpovědi: *„Doufám, že pokud by byli řidiči pod dohledem někoho zkušeného, pomohlo by to bezpečnosti, řidiči by získali více zodpovědnosti k řízení; dodržovali by poctivěji pravidla silničního provozu, ubylo by tzv. diskotékových nehod a řidiči porušující neustále pravidla silničního provozu, by byli rychleji potrestáni; větší bezpečnost na silnicích, možnost získat více zkušeností s řízením, získání počátečních zkušeností, prodloužení praxe řízení, zažití řidičských návyků, zvýšení pozornosti a obezřetnosti při řízení, myslím, že by si měli skutečný řidičák zasloužit. To nejlépe dokážou tím, že nebudou bourat; znovuzískání ŘP by bylo těžší, pokud by byl odebrán za nehodu či přestupek – pokud si to mladý řidič uvědomuje; opatrnější jízda s hrozbou nezískání ŘP; možnost předání vlastních zkušeností přiměje řidiče k opatrnější jízdě; možnost sankce vždy ovlivní lidské chování, větší ohleduplnost; souhlasil bych se vším, co by snížilo úmrtnost mladých řidičů, mladí řidiči tzv. nesmrtelní, budou jezdit s despektem, větší odpovědnost, více by si vážili získaného řidičského oprávnění.“* Z uvedených odpovědí respondentů vyplývá, že

otázky v oblasti bezpečnosti dopravní výchovy je zajímaví a zavedení legislativního opatření by mohlo přispět k celkovému zlepšení situace v dopravě.

Domnívám se, že kladnými reakce na popsanou otázku respondenti reagují na hypotézu H1: **Současné vzdělávání mladých řidičů plně neodpovídá požadavkům, které by měly vést ke zlepšení aktuálního stavu nehodovosti a kritických situací v silničním provozu.** Především u důvodů, které jsou zahrnuty v odpovědi „jiné“, ve které je uvedena většina problémů v oblasti silničního provozu, by mohlo důkladnější vzdělávání mladých řidičů pomoci k minimalizaci dopravních nehod.



Graf č. 15

V grafu č. 15 jsou uvedeny důvody, kterými respondenti podporují získání řidičského průkazu na zkoušku. Stejně jako oslovení řidiči se domnívám, že by toto opatření mělo přispět ke zvýšení opatrnosti řidičů, vyšší toleranci a ke snížení úmrtnosti v silničním provozu.



**8. Myslíte si, že by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let?**



*Graf č. 16*

Na otázku zda by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u mladých lidí, 79% respondentů uvádí, že ano, 21% uvedlo, že ne. Výsledek šetření u uvedené otázky potvrzuje hypotézu H2: **U mladých řidičů by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u řidičů ve věku 18 – 25 let.** Zavedení řidičského oprávnění na zkoušku by i dle mého názoru mělo přispět ke snížení nehodovosti u mladých lidí. Z výše popsaných důvodů bych doporučila zavedení institutu do systému v České republice.

## **5.8 Shrnutí výsledků empirického šetření a návrhy na opatření**

Diplomová práce ověřila, jak vnímají oslovení respondenti stávající formy a prostředky dopravní výchovy u mladých řidičů. Následně práce seznamuje s podmínkami, které jsou nutné pro přijetí k výuce a výcviku v autoškole, a objasňuje pojem kurz bezpečné jízdy.

Dalším cílem je prozkoumat výhody a nevýhody institutu řidičského průkazu na zkoušku a rovněž na základě výzkumného šetření představit přínosy jeho zavedení do systému v ČR. V neposlední řadě je úkolem zjistit, zda jsou získané poznatky empirického šetření přínosné a hlavně využitelné pro podporu rozvoje řidičské praxe nových řidičů.

K tomuto účelu je koncipován i dotazník. Otázky dotazníku jsou koncipovány do třech kategorií. Otázka č. 1 je rozdělena na několik podotázek a je zaměřena na charakteristiku respondentů. Podrobně je charakteristika popsána v první části kapitoly 5.7.

Druhá oblast otázek je věnována vlastním zkušenostem respondentů s dopravními nehodami mladých řidičů, příčinám jejich vzniku a dále šetření, zda tato zkušenost ovlivnila jejich řídičskou praxi. Tomuto tématu jsou věnovány otázky č. 2 – č. 5.

V otázkách a podotázkách č. 6 – č. 8 jsou zjišťovány názory oslovených respondentů, zda by zavedení řídičského průkazu na zkoušku přispělo ke zlepšení dovedností a přispělo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů.

Zbývající část otázek je následně popsána v kapitole 5.7. Zjištěné údaje ukazují, že 68% oslovených respondentů bylo účastníkem dopravní nehody ve věku 18 – 25 let a také v 81% ovlivnila tato zkušenost jejich řídičskou praxi. Ve třetí části je u respondentů ověřeno, jak by zavedení řídičského průkazu na zkoušku přispělo k celkovému zlepšení situace v silničním provozu. V rámci šetření u odborné veřejnosti v oblasti silničního provozu bylo zjištěno, že po zkušenostech z okolních zemí existuje snaha o zavedení řídičského průkazu na zkoušku i do systému České republiky. Toto úsilí trvá již zhruba 10 let, zavedení tohoto institutu však stále neprošlo příslušnou legislativou.

## ZÁVĚR

Cílem předkládané diplomové práce bylo charakterizovat stávající formy a prostředky dopravní výchovy u dětí a mladých řidičů a na základě zjištění v empirické části ověřit vhodnost zavedení řidičského průkazu na zkoušku do systému v České republice.

V závěru diplomové práce bych se ráda kromě výsledků výzkumného šetření podělila se svými řidičskými zkušenostmi. Řidičský průkaz vlastním 27 let a především v rámci výkonu svého zaměstnání mám najeto přibližně 1 milion kilometrů. Dopravní nehodu jsem za svou řidičskou praxi nezavinila a ani jsem nebyla bezprostředně účastníkem dopravní nehody, avšak byla jsem jako svědek přítomna události, kdy u řidiče jedoucího ve vozidle přede mnou, došlo k zástavě srdce. Měla jsem možnost v praxi ověřit chování jedinců ve stresové situaci a rovněž poznat, co znamená záchrana lidského života. Spolu s kolegyní z druhého vozidla, která u nehody také zastavila, jsme poskytly první pomoc masáží srdce. I s odstupem času se mi neustále vybavuje, jak byly minuty do příjezdu záchranky nekonečně dlouhé. K popsané události bych ráda dodala, že jsem byla překvapena i vlastní reakcí, kdy v prvním okamžiku při přivolání sanitky jsem měla – vzhledem k silně stresovému zážitku – potíž vzpomenout si na linku tísňového volání.

Zanedlouho po této zkušenosti jsem měla možnost navštívit Centrum bezpečné jízdy a vyzkoušet si školu smyku. U teoretické části mne lektori ujistili, že mnou popsaná reakce ve stresové situaci při pomoci u autonehody, je poměrně častým jevem, a proto se domnívám, že na oblast první pomoci by měl být kladen velký důraz. Praktická část školy smyku pro mne byla velkým přínosem. Spolu s odborným lektorem jsme absolvovali několik tréninkových disciplín. K dispozici bylo několik ploch se speciálními tryskami, kruhová smyková plocha, aquaplaningová vana nebo hlavní přímá smyková plocha. Velmi mne překvapila simulace náhlého smyku vozidla, kdy již při 40 km rychlosti vozidla dochází k velmi problematickému ovládní vozu. Určitě bych svoji zkušenost ze školy smyku doporučila i dalším řidičům, protože zde mají jedinečnou možnost pod dohledem vyzkoušet chování vozu a procvičit si své reakce.

Cílem předkládané diplomové práce bylo charakterizovat stávající formy a prostředky dopravní výchovy u dětí a mladých řidičů a na základě zjištění v empirické části prověřit možnost doporučení zavedení řidičského průkazu na zkoušku do systému v České republice.

K tomuto účelu byl koncipován i dotazník. Otázky dotazníku jsou koncipovány do třech kategorií. Otázka č. 1 je rozdělena na několik částí a zaměřena byla na charakteristiku respondentů. Bližší je k tomu uvedeno již v první části kapitoly 5.7.

Druhá oblast otázek je věnována vlastním zkušenostem respondentů s dopravními nehodami mladých řidičů, příčinám jejich vzniku, a zda tato zkušenost ovlivnila jejich řidičskou praxi. Tomu jsou věnovány otázky č. 2 – č. 5.

Třetí část v otázkách a podotázkách č. 6 – č. 8 prověřuje názory oslovených respondentů, zda by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke zlepšení dovedností a přispělo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů.

Druhá i třetí část otázek je následně popsána v kapitole 5.7. Zjištěné údaje ukazují, že 68 % oslovených respondentů bylo účastníkem dopravní nehody ve věku 18 – 25 let a také v 81 % ovlivnila tato zkušenost jejich řidičskou praxi. Ve třetí části je u respondentů ověřeno, jak by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo k celkovému zlepšení situace v silničním provozu. V rámci šetření u odborné veřejnosti v oblasti silničního provozu bylo zjištěno, že po zkušenostech z okolních zemí existuje snaha o zavedení řidičského průkazu na zkoušku i do systému České republiky. Toto úsilí trvá již zhruba 10 let, zavedení tohoto institutu však stále nebylo završeno schválením příslušných právních norem.

Výše popsanou zkušeností navazují na odpověď lektora autoškoly, pana Karla Bílka, který v rozhovoru na otázku, zda se domnívá, že řidiči v rámci stávající praktické přípravy v autoškolách jsou řádně připraveni na krizové situace v silničním provozu, uvádí: *„Při každé výcvikové hodině v běžném provozu průběžně vznikají situace různé nebezpečnosti. Při dobrém vedení výcviku ze strany učitele je žák na možné nebezpečí upozorněn. Nelze vyvolávat krizové situace v provozu záměrně. Pokud k tomu není vhodná výcviková plocha nebo polygon, zůstane řešení kritické situace vždy jen na úrovni teoretické.“*

### **Závěrečné doporučení pro praxi u mladých řidičů.**

Domnívám se, že výzkumným šetřením se podařilo od oslovených respondentů získat odpovědi na obě stanovené hypotézy. H1: **Současné vzdělávání začínajících řidičů plně neodpovídá požadavkům, které by měly vést ke zlepšení aktuálního stavu nehodovosti a kritických situací v silničním provozu.** Především z hlediska názorů respondentů, které uvádějí důvody pro získání řidičského průkazu na zkoušku: *„Doufám, že pokud by byli řidiči pod dohledem někoho zkušeného, pomohlo by to bezpečnosti, řidiči by získali více zodpovědnosti k řízení, dodržovali by poctivěji pravidla silničního provozu, ubylo by tzv. diskotékových nehod a řidiči porušující neustále pravidla silničního provozu, by byli rychleji potrestáni, větší bezpečnost na silnicích, možnost získat více zkušeností s řízením, získání počátečních zkušeností, prodloužení praxe řízení, zažití řidičských návyků, zvýšení pozornosti a obezřetnosti při řízení, myslím, že by si chtěli skutečný řidičák zasloužit.“* Většinu problémů

v oblasti silničního provozu by bylo možné omezit důkladnějším vzděláváním začínajících řidičů a tím pomoci k minimalizaci dopravních nehod.

Na otázku, zda by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u mladých lidí, hypotézu H2: „**U mladých řidičů by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u řidičů ve věku 18 – 25 let**“ respondenti uvedli, že zavedení řidičského oprávnění na zkoušku by mělo přispět ke snížení nehodovosti u mladých lidí. Také dostupné zahraniční výsledky vypovídají o kladném vlivu popsaného institutu a jeho zavedení bylo přínosem pro oblast bezpečnosti silničního provozu. **Z popsaných analýz vyplývá, o jak vysoce aktuální otázku se jedná. Zavedení institutu přispěje nejen k prohloubení přípravy nových řidičů motorových vozidel, ke snížení počtu dopravních přestupků, ale zejména pomůže ke snížení procenta nehodovosti mladých účastníků silničního provozu, snížení materiálních škod a zároveň nákladů na léčení újmy na zdraví při vzniklých nehodách. Z výše popsaných důvodů bych doporučila zavedení institutu do systému i v České republice.**

V rámci výzkumného šetření bylo zjištěno, že druhou nejčastější skupinou z pohledu nehodovosti tvoří řidiči senioři. I na jejich bezpečnost, o udržování jejich řidičských dovedností a o minimalizaci dopadů jejich mnohdy snižujících se schopností nezbytných pro účast v silničním provozu je nutné usilovat za účelem zvyšování bezpečnosti silničního provozu v celé šíři. Proto bych ráda aktuální téma řidičů seniorů navrhla jako námět pro další výzkumné práce a šetření.

Přála bych si, aby mé doporučení bylo přínosné a zavedení institutu řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti na našich silnicích. Na co bychom neměli na silnicích všichni zapomínat je slušnost, zdvořilost, tolerance, solidarita a vzájemná pomoc a k tomu není třeba žádného zákona.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ZŠ</b>	Základní škola
<b>OSN</b>	Organizace spojených národů
<b>WHO</b>	World Health Organization
<b>USA</b>	United States of America
<b>IZS</b>	Integrovaný záchranný systém
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>ŘP</b>	Řidičský průkaz
<b>ÖAMTC</b>	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
<b>ESP</b>	Elektronický stabilizační program
<b>CŽV</b>	Celoživotní vzdělávání

# SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

## LITERATURA

BEDNAŘÍKOVÁ, Iveta. *Kapitoly z andragogiky 1*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2006, s. 21. Texty k distančnímu vzdělávání v rámci kombinovaného studia. ISBN 80-244-1192-x.

BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel: s komentářem a souvisejícími předpisy*. Praha: Venice Music Production, 2007, s. 7 a s. 20. ISBN 978-80-904270-0-6.

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-85931-79-6.

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Praha: Grada, 2007. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-1369-4.

JŮVA, Vladimír a Mojmír STOJAN. *Obecná pedagogika a dějiny pedagogiky pro DPS*. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 1994. ISBN 80-210-0856-3.

KOMENSKÝ, J. A. *Velká didaktika*. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladatelstvo, 1954. bez ISBN.

LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0.

MALACH, Josef a Bedřich ZAPLETAL. *Vybrané problémy andragogiky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Pedagogická fakulta, 2005, s. 75. ISBN 80-7368-043-2.

PRŮCHA, Jan. *Moderní pedagogika. 2.*, přeprac. a aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2002. ISBN 80-71-78-631-4.

PRŮCHA, Jan, Eliška WALTEROVÁ a Jiří MAREŠ. *Pedagogický slovník. 3.*, rozš. a aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2001. ISBN 80-7178-579-2.

PRŮCHA, Jan a Jaroslav VETEŠKA. *Andragogický slovník*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4748-4.

PŘÍHODA, Václav. *Ontogeneze lidské psychiky*. 2. vyd. Praha: SPN, 1967. Učebnice vysokých škol (SPN).

STOJAN, Mojmir. *Přehled obecných pedagogických kategorií*. Vyd. 2. dopl. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2003, s. 33. a s. 34., ISBN 80-7204-323-4.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003, s. 208, Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

ŠRŮTKOVÁ, Helga a Vladimír POMPL. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže: metodická příručka pro školy a výchovné zařízení 1. a 2.cyklu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979, s. 9. Metodické příručky.

VETEŠKA, Jaroslav. *Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých*. Praha: Portál, 2016. ISBN 978-80-262-1026-9.

VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině*. Praha: Fortuna, 2001. ISBN 80-7168-790-1.

*Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Vydání: osmnácté. Praha: Armex Publishing, 2017. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-50-2.

## **PRAMENY**

Budský, Roman. *Projekt SWING*: 1. díl. 2011. vyd. 2011.

*Karel Bilek*, lektor z Autoškoly Musil, interview 19.3.2018, Jihlava

Kohout, Petr a Budský Roman. *AZIN CZ S.R.O. Projekt TWIST: Návrh nové koncepce přípravy řidičů*. Liberec, 2011.

Pardubice: *Centrum služeb pro silniční dopravu*, školicí středisko 2003.



*Základy dopravní psychologie* - učební text pro účastníky kurzu zkušebních komisařů.

*Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 3, § 2.*

## **ELEKTRONICKÉ ZDROJE**

*BESIP: Dopravní výchova* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2012 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

*BESIP: Věk a praxe v řízení* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: : [https://www.chomutov-mesto.cz/?download=\\_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicске-praxe.pdf](https://www.chomutov-mesto.cz/?download=_/m-om-dopravni/priloha-c.-1---dopravni-nehody-dle-v-ku-a-ridicске-praxe.pdf).

*Celoživotní vzdělávání řidičů*. In: Repado.cz [online]. 2014 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: <http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>.

STRNADOVÁ, Zuzana, *Rizikové chování mladých* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. BRNO, 2006 [cit. 2018-04-14]. Dostupné z: <http://docplayer.cz/6554687-Rizikove-chovani-mladych-ridicu-mgr-zuzana-strnadova-centrum-dopravniho-vyzkumu-v-v-i-brno.html>

*LIBROS: Centrum bezpečné jízdy* [online]. Ostrava, 2010 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.centrum.libros.cz/o-centru.php>.

*Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. BESIP, 2012 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.

*NÖN: ÖAMTC-Statistik* [online]. St. Pölten, 2016 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.noen.at/in-ausland/oeamtc-statistik-jeder-vierte-verunglueckte-pkw-lenker-juenger-als-25/19.130.978#>.

*Österreichisches* [online]. Österreich, 2016 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/publikationen/sicherheit/downloads/vsp2020\\_2016.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/publikationen/sicherheit/downloads/vsp2020_2016.pdf).

*REPADO: Celoživotní vzdělávání řidičů* [online]. Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2011 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <https://www.repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>.

*Využití konceptu „CLOSE TO“ k prevenci rizikového chování mladých začínajících řidičů. Autoškoly* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2004 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.autoskoly.cz/soubory/CloseTO.pdf>.

*World Health Organization: World Health Assembly* [online]. Switzerland: WHO, 2018 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.who.int/about/en/>.

# PŘÍLOHY

**Příloha č. 1:** Dotazník

**Příloha č. 2:** Interview

**Příloha č. 3:** Přehled akreditovaných center



## Příloha č. 1

### Dotazník



Vážení respondenti,

moje jméno je Lenka Měrková a jsem studentkou magisterského studia oboru Pedagogika – Veřejná správa na Univerzitě Palackého v Olomouci. Cílem mé diplomové práce je zjištění, jaký je všeobecný postoj k zavedení **Řidičského oprávnění na zkoušku**<sup>38</sup> na území České Republiky. Proto bych Vás ráda poprosila o vyplnění následujícího dotazníku. Vaše odpovědi pro mne budou velmi přínosné pro zpracování výzkumného šetření a jeho vyhodnocení. Dotazníkový průzkum je anonymní.

Pokud máte zájem o zaslání výsledků celého výzkumu, uveďte, prosím, Vaši emailovou adresu: .....

Předem děkuji za spolupráci

#### 1.

<b>Pohlaví</b>	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 
<b>Věk (vyberte věkovou skupinu)</b>	<input type="checkbox"/> 26-35 let <input type="checkbox"/> 36-50 let <input type="checkbox"/> 51-60 let
<b>Délka Vaší řidičské praxe</b>	<input type="checkbox"/> 0-5 let <input type="checkbox"/> 6-15 let <input type="checkbox"/> 16-30 let <input type="checkbox"/> 30 let a více
<b>Počet najetých kilometrů</b>	<input type="checkbox"/> 0 - 20 000 km <input type="checkbox"/> 20 000 - 100 000 km <input type="checkbox"/> 100 000 – 300 000 km <input type="checkbox"/> 300 000 – 500 000 km <input type="checkbox"/> 500 000 km a více

<sup>38</sup> Jedná se o možnost zpřístupnit řízení mladým řidičům (ve věku od 16 – 18 let) pod dohledem zkušeného řidiče. Hlavní myšlenkou je zdokonalování jejich řidičských schopností a dovedností při zvládání krizových situací. Cílem celého výukového bloku je především zvýšit jejich řidičskou praxi a naučit se ovládat vozidlo a chovat na pozemních komunikacích tak, aby zbytečně nedocházelo k tragickým nehodám.

**2. Byl jste účastníkem dopravní nehody ve věku 18 – 25 let?**

ano

ne

**2/A Pokud ano, co bylo příčinou této nehody?**

nepřiměřená rychlost

nepozornost řidiče

nezkušenost řidiče

požití alkoholu před jízdou

nedání přednosti v jízdě

špatné počasí

jiné (prosím uveďte).....

**3. Myslíte si, že tato zkušenost ovlivnila Vaši další řidičskou praxi?**

ano (uveďte prosím jak)

.....

ne

**4. Znáte někoho z Vašeho blízkého okolí, kdo byl ve věku 18 – 25 účastníkem dopravní nehody?**

ano

ne

**5. Znáte důvod, proč u těchto osob došlo k dopravní nehodě?**

ano (uveďte prosím důvod)

.....

ne

**6. Domníváte se, že by zavedení řidičského oprávnění na zkoušku vedlo ke zlepšení určitých dovedností u mladých řidičů?**

ano

spíše ano

ne

spíše ne

**6/A Pokud jste na otázku č. 6 odpověděli ano/spíše ano, tak vyberte oblast, ve které by u mladých řidičů vedlo ke zlepšení jejich schopností (po zavedení řidičského oprávnění na zkoušku):**

- lepší reakce na krizové situace
- větší zodpovědnost a sebedůvěra řidiče
- opatrnější jízda
- eliminovat alkohol před jízdou
- jiné (prosím uveďte).....

**6/B Pokud jste na otázku č. 6 odpověděli ne/spíše ne, uveďte, prosím, proč si myslíte, že by zavedení řidičského oprávnění na zkoušku ke zlepšení dovedností mladých řidičů nevedlo.**

.....  
.....

**7. Podpořil byste možnost získání řidičského průkazu na zkoušku? (uveďte, prosím, důvod Vaší odpovědi)**

- ano .....
- spíše ano .....
- ne .....
- spíše ne .....

**8. Myslíte si, že by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let?**

- ano
- ne

## Příloha č. 2

### Interview

**1. Byl jste účastníkem dopravní nehody ve věku 18 – 25 let?**

ne

**2. Myslíte si, že tato zkušenost ovlivnila Vaši další řidičskou praxi? ano (uveďte prosím jak)**

„Dokud se nic nestane, řidič na vlastní nehody prostě nevěří.“

**3. Znáte někoho z Vašeho blízkého okolí, kdo byl ve věku 18 – 25 účastníkem dopravní nehody?**

ano

**4. Znáte důvod, proč u těchto osob došlo k dopravní nehodě?**

„Špatný odhad vzdálenosti při otáčení vozidla a následné zapadnutí vozidla do příkopu. Spoluokolnost – tma, nedostatečný rozhled, v dosahu nebyla nápomocná osoba.“

**5. Domníváte se, že by zavedení řidičského oprávnění na zkoušku vedlo ke zlepšení určitých dovedností u mladých řidičů?**

Ano. „Lepší reakce NEJEN na krizové situace.“

**6. Podpořil byste možnost získání řidičského průkazu na zkoušku? (uveďte, prosím, důvod Vaší odpovědi)**

ano .....s možností nějaké formy následného přezkoušení (polygon, jízda zručnosti...)

**7. Myslíte si, že by zavedení řidičského průkazu na zkoušku přispělo ke snížení nehodovosti u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let?**

Ano. „U většiny.“

### **8. Domníváte se, že je teoretická příprava v autoškole pro začínající řidiče dostatečná?**

„Stávající systém výuky 18 vyučovacími hodinami pravidel provozu a 10 vyučovacími hodinami zásad bezpečné jízdy lze považovat za dostatečný základ k řízení motorových vozidel. Pokud učitel při praktickém výcviku na tyto základy vhodně navazuje a žáka správně navádí, je systém postačující. V případě, že má žák možnost volby dálkového kurzu se zkrácenou výukovou částí na ¼ povinných hodin nebo učitel při výcviku žáka dobře nevede, systém nemůže fungovat bezvadně.“

### **9. Myslíte si, že jsou řidiči v rámci stávající praktické přípravy v autoškolách řádně připraveni na krizové situace v silničním provozu?**

„Při každé výcvikové hodině v běžném provozu průběžně vznikají situace různé nebezpečnosti. Při dobrém vedení výcviku ze strany učitele je žák na možné nebezpečí upozorněn. Nelze vyvolávat krizové situace v provozu záměrně. Pokud k tomu není vhodná výcviková plocha nebo polygon, zůstane řešení kritické situace vždy jen na úrovni teoretické.“

### **10. Máte zkušenost s fungováním institutu řídičský průkazů na zkoušku v zahraničí? Jakou?**

#### 1. Fáze výcviku

„**Teorie:** 20 lekcí základní výuka (obecná část) a 12 hodin třídy specifické (v automobilové škole). **Praxe:** minimálně 18 hodin jízdy, další výcvik v závislosti na dovednostech/schopnostech (s instruktorem řízení autoškoly) + kurz první pomoci 6 hodin. Zkouška musí být zahájena do 18 měsíců od ukončení výcviku, jinak se školení musí opakovat. k dispozici je zkušební doba 3 roky (bez ohledu na věk). Během zkušební doby platí zákaz alkoholu (limit 0,1 na tisíc). V případě závažných trestných činů během zkušební doby (např. Útěk řidiče, přestupky při překročení rychlosti, porušení priorit apod.), Veřejné agentura objednává poplatek za úhradu. To prodlužuje zkušební dobu o jeden rok.“

#### 2. Fáze výcviku

„Tato fáze výcviku je nezávislá na věku pro ty, kteří poprvé získali řídičský průkaz třídy B nebo jednu z tříd motocyklů (A1, A2 nebo A). Dokonce i když již máte "řídičský průkaz A", musíte dokončit školení pro třídu B. Pokud jsou řídičské průkazy A a B získány současně, oba musí být předány příslušnými druhými fázemi výcviku. **Dokonalá jízda** (2 x 50 minut včetně konverzace o zkušenosti) po dobu 2 až 4 měsíců po absolvování zkoušky



řidičského průkazu. **Jednodenní školení pro řidiče** (přibližně 8,5 hodin), včetně skupinové diskuse o dopravní psychologii v období 3-9 měsíců po absolvování řidičského průkazu. **Další dokonalá jízda** (2 x 50 minut včetně konverzace o zkušenosti) v období 6-12 měsíců po absolvování řidičského průkazu. Mezi dvěma dokonalými jízdami musí být **nejméně tři měsíce**. Prodloužení zkušební doby.“

#### **11. Pomohlo by z Vašeho pohledu jeho zavedení i do systému v ČR?**

„Ano, ale pouze za předpokladu, že po jisté „zkušební době“ kontrolní nebo zkušební orgán rozhodne o dalším postupu, tj. rozhodne o pokračování (prodloužení) zkušebního období s opětovným přezkoušením nebo rozhodne o udělení „trvalého“ řidičského oprávnění.“

## Příloha č. 3

### Přehled akreditovaných center

- **Antonín Musil**  
Chlumova 4755/12, Jihlava, 586 01  
[www.autoskolamusil.cz](http://www.autoskolamusil.cz)
- **AUTODROM MOST a.s.**  
Tvrzova 5, Most, 434 01  
[www.autodrom-most.cz](http://www.autodrom-most.cz)
- **AUTODROM PROMOTION s.r.o.**  
Lindnerova 998/6, Libeň, Praha 8, 180 00  
[www.autodrom.cz](http://www.autodrom.cz)
- **AUTODROM SOSNOVÁ**  
Sosnová 200, Česká Lípa, 470 02  
[www.autodrom.cz](http://www.autodrom.cz)
- **AUTOKLUB KAROSA klub v AČR**, pobočný spolek  
Dráby 45, Litomyšlské Předměstí, Vysoké Mýto, 566 01  
[www.autodromymyto.cz](http://www.autodromymyto.cz)
- **Libor Václavík- LIBROS**  
Palackého 1114, Ostrava- Přívoz, 702 00  
[www.centrum.libros.cz](http://www.centrum.libros.cz)
- **MAX CARS Training s.r.o.**  
Voznice 214, Voznice, okr. Příbram, 563 01  
[www.maxcars.cz](http://www.maxcars.cz)
- **POLYGON Brno s.r.o.**  
Autodrom, Brno, a.s. Masarykův okruh 201, Ostrovačice, 664 81  
[www.polygonbrno.cz](http://www.polygonbrno.cz)